

**ACUERDO**  
**ENTRE**  
**EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ**  
**Y**  
**EL CONSEJO FEDERAL DE SUIZA**  
**SOBRE TRANSPORTE AÉREO REGULAR**

**ACUERDO ENTRE  
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ  
Y  
EL CONSEJO FEDERAL DE SUIZA  
SOBRE TRANSPORTE AÉREO REGULAR**

Considerando que la República del Perú y el Consejo Federal de Suiza (en adelante llamados "las Partes Contratantes"):

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 07 de Diciembre de 1944;

Han convenido en lo siguiente:

**ARTÍCULO 1**

Definiciones

1. Para el propósito del presente Acuerdo y su Anexo:
  - a. El término "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus Anexos y cualquier modificación posterior de los mismos;
  - b. El término "el Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 07 de Diciembre de 1944 e incluye cualquier anexo adoptado bajo el Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los anexos o al Convenio bajo los Artículos 90 y 94, hasta aquellos anexos y enmiendas que son aplicables para ambas Partes Contratantes;
  - c. El término "autoridades aeronáuticas" significa, 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 y, en el caso de Suiza, la Oficina Federal de Aviación Civil o en ambos, cualquier persona o entidad autorizados para ejercer las funciones actualmente asignadas a dichas autoridades;



- d. El término "aerolínea designada" significa una aerolínea que una Parte Contratante ha designado, de acuerdo con el Artículo 6 del presente Acuerdo, para la operación de los servicios aéreos acordados;
  - e. El término "territorio" significa las extensiones de tierra y las aguas adyacentes que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una Parte Contratante, conforme a la Constitución y/o legislación interna de cada Parte Contratante;
  - f. Los términos "servicios aéreos", "servicio aéreo internacional", "aerolínea" y "parada sin derecho de tráfico", tienen los significados que les asigna el Artículo 96 del Convenio;
  - g. El término "tarifa" significa el precio a ser pagado para el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplican estos precios, incluyendo pagos de comisiones y otra remuneración adicional para la agencia o venta de documentos de transporte, pero excluyendo las remuneraciones y condiciones para el transporte del correo.
2. El Anexo forma parte integral de este Acuerdo. Todas las referencias del Acuerdo deberán incluir al Anexo, a menos que explícitamente se acuerde de otra manera.

## ARTÍCULO 2

### Concesión de Derechos

1. Cada Parte Contratante garantiza a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, para el propósito de operar servicios aéreos en las rutas especificadas en los programas del Anexo. Dichos servicios y rutas de aquí en adelante se denominan "servicios acordados" y "rutas especificadas", respectivamente.
2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo la aerolínea designada por cada Parte Contratante se beneficiará, mientras opere los servicios aéreos internacionales:
  - a. Del derecho a volar sin aterrizar en el territorio de la otra Parte Contratante;
  - b. Del derecho a tener paradas en dicho territorio para propósitos no comerciales;
  - c. Del derecho a embarcar y desembarcar en dicho territorio, en los puntos especificados en el Anexo del presente Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo destinados para o desde puntos del territorio de la otra Parte Contratante;
  - d. Del derecho a embarcar y desembarcar en el territorio de terceros países en los puntos especificados en el Anexo del presente Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo destinados hacia o desde los puntos en el territorio de la otra Parte Contratante, especificados en el Anexo del presente Acuerdo.
3. Nada en este Artículo supondrá que se confiere a la aerolínea designada de una Parte Contratante el privilegio de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga y correo, transportados por remuneración o contratación, destinados a otro punto en el territorio de aquella Parte Contratante.
4. Si por causa de conflictos armados, disturbios o acciones políticas, o circunstancias especiales e inusuales, la aerolínea designada de una Parte Contratante es incapaz de operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte Contratante desplegará sus mejores



esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través de reordenamientos apropiados de dichas rutas, incluyendo el otorgamiento de derechos en dicha oportunidad como puedan ser necesarios para facilitar operaciones viables.

### **ARTÍCULO 3**

#### **Competencia Leal**

1. Las aerolíneas designadas se beneficiaran de oportunidades justas e iguales para operar los servicios acordados entre los territorios de las Partes Contratantes.
2. Cada Parte Contratante deberá permitir que cada aerolínea designada fije la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrezca según las consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte Contratante limitará unilateralmente el volumen del tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, así como el tipo o tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante, excepto cuando sea requerido por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, bajo condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

### **ARTÍCULO 4**

#### **Aplicaciones de Leyes y Regulaciones**

1. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante se aplicarán a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante durante la entrada y la salida desde su territorio de la aeronave relacionada en la navegación aérea internacional, así como los vuelos de dicha aeronave sobre ese territorio.
2. Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante rigen la entrada, permanencia y salida desde su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo, tales como las formalidades relacionadas con la entrada, salida, emigración o inmigración, como también las de aduanas y medidas sanitarias que se aplicarán a los pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo transportado por la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, mientras ellas están dentro de dicho territorio.
3. Ninguna Parte Contratante otorgará ninguna preferencia a su propia aerolínea, con relación a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, en la aplicación de las leyes y regulaciones previstas en este Artículo.

### **ARTÍCULO 5**

#### **Seguridad de la Aviación**

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones sujetas a la ley internacional, las Partes Contratantes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, forman parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la amplitud de sus derechos y obligaciones bajo la ley internacional, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con lo establecido en el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de la Aeronave, 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 Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de Septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos Internacionales que prestan servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero de 1988, así como también otros Convenios y Protocolos relacionados a la seguridad de la aviación civil que involucre a ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes, previa solicitud, se prestarán mutuamente la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves sus pasajeros y tripulación, así como contra los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes en sus relaciones mutuas, actuarán en conformidad con los estándares de seguridad aérea establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional como Anexos al Convenio. Asimismo, exigirán que los operadores de aeronaves con su matrícula, los operadores de aeronaves que tienen su principal lugar de negocios o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos de su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad aérea.
4. Cada Parte Contratante acuerda que dichos operadores de aeronaves pueden ser requeridos para cumplir las disposiciones de seguridad aérea referidas en el párrafo 3 de este Artículo por la otra parte Contratante, para el ingreso, salida o mientras estén dentro el territorio de la otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante asegurará que las medidas adecuadas sean efectivamente aplicadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, artículos transportados, equipaje, carga y almacenes de artículos aeronáuticos previamente y durante el abordaje o la carga. También, cada Parte Contratante dará la consideración adecuada a cualquier solicitud de la otra Parte Contratante, para adoptar medidas razonables de seguridad especial en contra de una amenaza concreta.
5. Cuando se presente un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones a la navegación, las Partes Contratantes colaborarán mutuamente facilitándose las comunicaciones y otras medidas apropiadas que intenten terminar rápidamente y con seguridad dicho incidente o amenaza que se presente.

## ARTÍCULO 6

### Designación y Autorización de la Operación

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar tantas aerolíneas que desee para el propósito de operar los servicios acordados. Dicha designación será efectiva en virtud de una notificación escrita entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
2. Las autoridades aeronáuticas que hayan recibido la notificación de la designación, de acuerdo a lo previsto en los párrafos 3 y 4 de este Artículo, otorgarán sin demora a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante la autorización necesaria para operar.



3. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden requerir a la aerolínea designada por la otra Parte Contratante que demuestre que está calificada para cumplir con las condiciones establecidas por las leyes y regulaciones normalmente aplicadas a la operación de los servicios aéreos internacionales por dichas autoridades, de conformidad con lo previsto en el Convenio.
4. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de negar el otorgamiento de la autorización de operación señalada en el párrafo 2 de este Artículo o imponer las condiciones que puedan ser necesarias en el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, cuando la Parte Contratante no tenga prueba que la aerolínea tiene su principal lugar de negocios en el territorio de la Parte Contratante que la ha designado ni que mantiene un Certificado de Explotador vigente otorgado por dicha Parte Contratante.

## **ARTÍCULO 7**

### **Revocatoria de la Autorización de Operación**

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de revocar, suspender o limitar la autorización de operación para el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante o imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos, sí:
  - a. no se tiene prueba que la aerolínea tiene su principal lugar de negocios en el territorio de la Parte Contratante que la ha designado ni que mantiene un Certificado de Explotador vigente otorgado por dicha Parte Contratante; o
  - b. dicha aerolínea no cumple o ha infringido gravemente las leyes o regulaciones de la Parte Contratante que otorgó los derechos; o
  - c. dicha aerolínea no opera los servicios acordados de conformidad con las condiciones previstas en el presente Acuerdo.
2. Tal derecho será ejercitado solamente después de la consulta con la otra Parte Contratante, a menos que la inmediata revocación, suspensión o imposición de las condiciones previstas en el párrafo 1 de este Artículo, sea esencial para prevenir posteriores infracciones a las leyes y las regulaciones.

## **ARTÍCULO 8**

### **Seguridad Operacional**

1. Cada Parte Contratante reconocerá como válidas, para los propósitos de la operación de los servicios previstos en el presente Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y las licencias emitidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y que estén vigentes, a condición que los requisitos para dichos certificados o licencias sean por lo menos iguales a los estándares mínimos que hayan sido establecidos conforme al Convenio. Cada Parte Contratante, sin embargo, puede negarse a reconocer como válidos, para los fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias emitidas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por otro Estado.



2. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas respecto a las normas estándar de seguridad operacional que mantenga la otra Parte Contratante relativas a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de las aerolíneas designadas. Si, luego de dichas consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra eficazmente los estándares de seguridad operacional y los requerimientos en estas áreas que por lo menos sean iguales a los estándares mínimos establecidos por el Convenio, la otra Parte Contratante será notificada de estas observaciones y de las medidas que se considere necesarias para alcanzar dichos estándares mínimos, y la otra Parte Contratante tomará las acciones correctivas apropiadas. En caso que la otra Parte Contratante no tome las acciones correctivas apropiadas dentro de un plazo razonable, las disposiciones concernientes a la revocación y suspensión de la autorización de operación serán aplicadas.

## ARTÍCULO 9

### Exención de Obligaciones e Impuestos

1. Las aeronaves operadas en los servicios internacionales por la aerolínea designada de una Parte Contratante, así como también su equipamiento normal, abastecimiento de combustible y lubricantes, suministros de aeronaves incluyendo alimentos, bebidas y tabaco llevados a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de todas las obligaciones o impuestos al entrar al territorio de la otra Parte Contratante, con la condición que dicho equipo, provisiones y los suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta que los mismos sean reexportados.
2. También estarán exentos de los mismos impuestos y obligaciones, con excepción de los cargos correspondiente a los servicios prestados:
  - a. los suministros de las aeronaves proporcionados en el territorio de una Parte Contratante, dentro los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, y destinados para el uso a bordo de la aeronave que opera en un servicio internacional por la aerolínea designada de la otra Parte Contratante;
  - b. los repuestos y el equipo normal de a bordo importado al territorio de una Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de la aeronave que opera en los servicios internacionales, así como material de promoción;
  - c. el combustible y los lubricantes destinados para la aerolínea designada de una Parte Contratante a ser suministrados en la aeronave operada en los servicios internacionales, aún cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual fueron llevadas a bordo; y
  - d. los documentos necesarios usados por la aerolínea designada por una Parte Contratante, incluyendo documentos de transporte, guías aéreas y materiales de propaganda y publicidad, así como vehículos motorizados, material y equipo a ser utilizado por la aerolínea designada para fines comerciales y operacionales dentro del área del aeropuerto dispuesta para que dicho material y equipo sirva en el transporte de pasajeros y carga.
3. El equipo normal de a bordo, como también los materiales y suministros retenidos en la aeronave operada por la aerolínea designada por una Parte Contratante puede ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente con la aprobación de las autoridades de la aduana de dicho territorio. En dicho caso, aquellos pueden ser



colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta que sean reexportados o dispuestos de otra manera de acuerdo con las regulaciones de la aduana.

4. Las excepciones que estipula el presente Artículo también estarán disponibles cuando las aerolíneas designadas de una Parte Contratante hayan contratado con otra aerolínea o aerolíneas, que igualmente disfruten de dichas excepciones de la otra Parte Contratante, el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte Contratante, de los ítems a que se refieren los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

## **ARTÍCULO 10**

### **Cargos a los Usuarios**

1. Cada Parte Contratante desplegará sus mejores esfuerzos para asegurar que la aplicación de cargos impuestos o permitidos para ser aplicados por sus autoridades competentes en la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, sean justos y razonables. Dichos cargos estarán basados en reconocidos principios económicos.
2. Los cargos para el uso del aeropuerto y las facilidades de navegación aérea y servicios ofrecidos por una Parte Contratante a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante, no serán mayores que aquellos que tengan que ser pagados por sus aeronaves nacionales operando en los servicios internacionales programados.

## **ARTÍCULO 11**

### **Actividades Comerciales**

1. La aerolínea designada de una Parte Contratante estará autorizada para mantener adecuadas representaciones en el territorio de la otra Parte Contratante. Aquellas representaciones pueden incluir personal comercial, operacional y técnico, que puede consistir en personal transferido o localmente contratado.
2. El principio de reciprocidad será aplicado en las actividades comerciales. Las autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que las representaciones de la aerolínea designada por la otra Parte Contratante puedan ejercitar sus actividades en una manera ordenada.
3. En particular, cada Parte Contratante otorgará a la aerolínea designada de la otra Parte Contratante el derecho a la venta del servicio de transporte aéreo en su territorio directamente y, a juicio de la aerolínea, a través de sus agentes. Cada aerolínea tendrá el derecho de vender dicho servicio de transporte aéreo y cualquier persona tiene la libertad de comprar dicho servicio en la moneda de aquel territorio o en monedas libremente convertibles de otros países.
4. A las aerolíneas de cada Parte se les deberá permitir 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.
5. 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, con:



- a. una aerolínea o aerolíneas de cualquiera de las Partes Contratantes;
  - b. una aerolínea o 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.
6. Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, las aerolíneas y los prestadores indirectos de transporte de carga de ambas Partes Contratantes serán permitidos, sin restricción, a emplear en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga hacia y desde cualquier punto en el territorio de las Partes Contratantes o en terceros países, incluyendo el transporte hacia y desde todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros e incluya, 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 servicio de transporte de carga aérea. Estos servicios multimodales 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 12**

### **Conversión y Transferencia de los Ingresos**

Cada aerolínea designada tendrá el derecho a convertir y remitir a su país, a la tasa oficial de cambio, los cobros en exceso de las sumas localmente desembolsadas en la debida proporción al transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo. Si los pagos entre las Partes Contratantes son regulados por un acuerdo especial, éste será aplicado.

## **ARTÍCULO 13**

### **Tarifas**

1. Cada Parte Contratante deberá permitir que los precios para los servicios aéreos sean establecidos por cada aerolínea designada de acuerdo a consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes Contratantes deberá estar limitada a:
  - a. la prevención de precios o prácticas irrazonablemente discriminatorias;
  - b. la protección de los consumidores contra precios injustificadamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y



- c. la protección de las aerolíneas contra precios artificialmente bajos debido a subsidios o apoyo gubernamental directo o indirecto.
2. Cada Parte Contratante podrá solicitar se comunique a sus autoridades aeronáuticas, los precios a cobrarse hacia o desde su territorio por las aerolíneas de la otra Parte Contratante. La comunicación de las aerolíneas de ambas Partes Contratantes, será requerida con no más de treinta (30) días de anterioridad a la fecha propuesta de vigencia. En casos específicos es posible permitir la comunicación en un plazo más corto que el que se requiere normalmente. Los precios podrán ser aplicados en cualquier momento después de la comunicación realizada a menos que sea desaprobada por ambas Partes Contratantes. Ninguna Parte Contratante exigirá que en la comunicación por parte de las aerolíneas de la otra Parte Contratante se presenten los precios cobrados por los fletadores al público, excepto que sean exigidos de manera no discriminatoria con fines informativos.
3. Ninguna Parte Contratante 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 Contratantes para los servicios aéreos internacionales entre los territorios de las Partes Contratantes, o (2) una aerolínea de una Parte Contratante para los servicios aéreos internacionales entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier otro país, incluyendo en ambos casos el transporte en la modalidad interlineal o intralineal. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera que cualquiera de los precios mencionados es incompatible con las consideraciones fijadas en el párrafo 1 del presente Artículo, requerirá la realización de consultas y comunicará a la otra Parte Contratante las razones de su disconformidad tan pronto como sea posible. Estas consultas deberán realizarse en un plazo no mayor a los treinta (30) días posteriores del recibo de la solicitud, y las Partes Contratantes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la solución razonable del caso. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo respecto a un precio en virtud al cual se emitió un aviso de disconformidad, cada Parte Contratante realizará sus mejores esfuerzos para que dicho acuerdo entre en vigencia. Si no fuera posible llegar a un mutuo acuerdo, el precio deberá entrar o continuar en vigencia.
4. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos 1 a 3 del presente Artículo, cada aerolínea designada tiene el derecho de competir con cualquier precio ofrecido en el mercado.

## **ARTÍCULO 14**

### **Presentación de Itinerarios**

1. En un plazo no mayor a los treinta (30) días previos a la operación de los servicios acordados, la aerolínea designada deberá presentar el itinerario elaborado para la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Se deberá aplicar el mismo procedimiento a cualquier modificación del mencionado itinerario.
2. Para vuelos suplementarios que la aerolínea designada de una Parte Contratante desea operar en los servicios acordados fuera del itinerario aprobado, deberá solicitar permiso previo de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Por lo general, se deberá presentar dicha solicitud como mínimo dos (02) días hábiles antes de operar dichos vuelos.



**ARTÍCULO 15**

## Provisión de Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes suministrarán a cada una de ellas, según lo soliciten, las estadísticas periódicas u otra información similar relacionada con el tráfico transportado en los servicios acordados.

**ARTÍCULO 16**

## Consultas

Cada Parte Contratante podrá en cualquier momento, pedir consultas a través de los canales diplomáticos, para la implementación, interpretación, aplicación o enmiendas al presente Acuerdo. Dichas consultas deberán comenzar dentro de un período de sesenta (60) días desde la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud por escrito, a menos que las Partes Contratantes hayan llegado a otro acuerdo. Si la Parte Contratante solicitante considera que es necesario sostener consultas inmediatas para evitar daño inminente e irreparable a su aerolínea, tales consultas podrán empezar dentro de los treinta (30) días a partir de la fecha que la otra Parte Contratante reciba la solicitud.

**ARTÍCULO 17**

## Solución de Controversias

1. Cualquier controversia que surja del presente Acuerdo, que no pueda ser resuelta por negociaciones directas o a través de los canales diplomáticos, será presentada a un tribunal arbitral, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes.
2. En tal caso, cada Parte Contratante nominará un árbitro y los dos árbitros designarán un presidente, nacional de un tercer Estado. Si dentro de los dos meses después que una de las Partes Contratantes ha nombrado un árbitro y la otra Parte Contratante no lo ha nombrado o, si dentro el mes siguiente de haberse nombrado al segundo árbitro, ambos árbitros no han acordado la designación del Presidente, entonces, cada Parte Contratante puede solicitar al Presidente del Consejo de la OACI, proceder con las nominaciones necesarias. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad de una de las Partes Contratantes, el Vice Presidente de mayor antigüedad, que no esté descalificado por ese mismo motivo, deberá realizar la designación.
3. El tribunal arbitral determinará su propio procedimiento y decidirá la distribución del costo de dicho procedimiento.
4. Las Partes Contratantes cumplirán con cualquier decisión emitida en aplicación de este Artículo.

**ARTÍCULO 18**

## Modificaciones

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera conveniente modificar cualquier disposición del presente Acuerdo, dicha modificación, si es acordada entre las Partes Contratantes, será aplicada provisionalmente desde la fecha de su firma y puesta en vigencia cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus procedimientos constitucionales.
2. Las modificaciones al Anexo del presente Acuerdo pueden ser convenidas directamente entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Las mismas serán aplicadas provisionalmente desde la fecha en que han sido aprobadas y entrarán en vigencia cuando sean confirmadas por un intercambio de notas diplomáticas.
3. En la eventualidad de la conclusión de cualquier convenio general multilateral relacionado al transporte aéreo y que vincule a ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo será modificado de tal modo que se ajuste a las disposiciones de dicho convenio.

**ARTÍCULO 19**

## Terminación

1. Cada Parte Contratante puede, en cualquier momento, dar aviso escrito a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar el presente Acuerdo. Dicho aviso será comunicado simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente acuerdo deberá concluir a la media noche (en el lugar en que la otra Parte Contratante reciba la notificación) inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que ésta sea retirada por acuerdo de las Partes Contratante antes de la conclusión de este período.
2. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la comunicación correspondiente.

**ARTÍCULO 20**

## Registro

El presente Acuerdo y todas sus enmiendas correspondientes serán registradas en la Organización de Aviación Civil Internacional.

**ARTÍCULO 21**

## Vigencia del Acuerdo

El presente Acuerdo entrará en vigencia cuando las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente el cumplimiento de sus formalidades constitucionales en relación a la conclusión y a la puesta en vigencia de los acuerdos internacionales. Al entrar en vigor, este Acuerdo



sustituirá al Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre las Partes Contratantes de fecha 23 de Noviembre de 1956.

En testimonio de lo cual, los plenipotenciarios de las dos Partes Contratantes suscriben el presente Acuerdo.

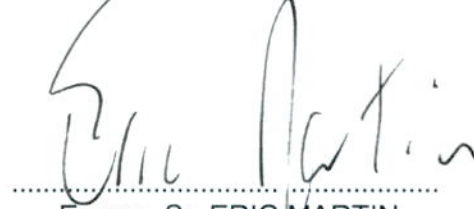
Hecho en duplicado en Lima, a los veinticuatro días del mes de Enero de dos mil, en los idiomas español, inglés y alemán, siendo los tres textos igualmente auténticos. En caso de cualquier divergencia de implementación, interpretación o aplicación, el texto en inglés prevalecerá.

Por el Gobierno de la República del Perú:



.....  
Ing. ALBERTO PANDOLFI ARBULÚ  
Ministro de Transportes, Comunicaciones,  
Vivienda y Construcción.

Por el Consejo Federal de Suiza:



.....  
Excmo. Sr. ERIC MARTIN  
Embajador de Suiza en el Perú



**ANEXO**  
**PROGRAMA DE RUTAS**

**Programa de Ruta I**

Las rutas en las que pueden operar las líneas designadas por Suiza

Puntos de Partida	Puntos Intermedios	Puntos en Perú	Puntos más allá
Puntos en Suiza	Cualquier Punto	Puntos	Cualquier Punto

**Programa de Ruta II**

Las rutas en las que pueden operar las líneas designadas por Perú

Puntos de Partida	Puntos Intermedios	Puntos en Suiza	Puntos más allá
Puntos en Perú	Cualquier Punto	Puntos	Cualquier Punto



**AGREEMENT**  
**BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERÚ**  
**AND**  
**THE SWISS FEDERAL COUNCIL**  
**RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES**



**AGREEMENT BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERÚ  
AND  
THE SWISS FEDERAL COUNCIL  
RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES**

The Government of the Republic of Perú and the Swiss Federal Council (hereinafter, "the Contracting 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 services 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 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 services 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 services, 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

1. For the purpose of the present Agreement and its Annex:
  - a. The term "Agreement" means this agreement including the Annexes and any amendment thereof;
  - b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
  - c. The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Perú, the Minister of Transport, Communications, Housing and Construction through the General Directorate for Air Transport and, in the case of Switzerland, the Federal Office for Civil Aviation or in both cases any person or body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;



- d. The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 6 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;
  - e. The term "territory" means the land areas and adjacent waters under the sovereignty, jurisdiction, protection or trusteeship of a Contracting Party, in conformance with the respective Constitution and/or laws of each Contracting Party;
  - f. The terms "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
  - g. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

## ARTICLE 2

### Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of the present Agreement the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:
- a. the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - b. the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
  - c. the right to embark and disembark in the said territory at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;
  - d. the right to embark and disembark in the territory of third countries at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex of the present Agreement.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

### **ARTICLE 3**

#### **Fair Competition**

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services between the territories of the Contracting Parties.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting 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 Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

### **ARTICLE 4**

#### **Application of Laws and Regulations**

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.



**ARTICLE 5**

## Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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 the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting 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, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or 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 Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.



**ARTICLE 6**

## Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as they wish for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels.
2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airline has its principal place of business in the territory of the Contracting Party designating it and holds a current air operator's certificate issued by the Contracting Party designating it.

**ARTICLE 7**

## Revocation of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke, suspend or limit an operating authorization for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
  - a. it has no proof that the said airline has its principal place of business in the territory of the contracting party designating it and holds a current air operator's certificate issued by the Contracting Party designating it, or
  - b. the said airline fails to comply with or has seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
  - c. the said airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations.



**ARTICLE 8**

## Safety

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the agreed services provided for in the present Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated by the other Contracting Parties 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 Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.
2. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airline. 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 that 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 shall take appropriate corrective action. In the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within reasonable time, the provisions regarding the revocation and suspension of the operating authorization shall apply.

**ARTICLE 9**

## Exemption of Duties and Taxes

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.
2. Shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges corresponding to the services rendered:
  - a. aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;
  - b. spare parts and normal board equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services as well as advertising material.
  - c. fuel and lubricants destined for the designated airline of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the



Contracting Party in which they have been taken on board.

- d. the necessary documents used by the designated airline of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airline for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.
3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

## **ARTICLE 10**

### **User Charges**

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airline of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on recognized economic principles.
2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by its national aircraft operating on scheduled international services.

## **ARTICLE 11**

### **Commercial Activities**

1. The designated airline of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff, which may consist of transferred or locally engaged personnel.
2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airline designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.
3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory



directly and, at the airline's discretion, through its agents. 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 of other countries.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the designated airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
5. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or other cooperative arrangements, with
  - a. an airline or airlines of either Contracting Party;
  - 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 Contracting 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.
6. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting 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 services. 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 12

### Conversion and Transfer of Revenues

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, at the official rate of exchange, receipts in excess of sums locally disbursed in due proportion to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.



**ARTICLE 13**

## Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
  - a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
  - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of 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 Contracting 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 Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting 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. Prices may be charged at any time after filing or notification unless disapproved by both Contracting Parties. Neither Contracting 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 Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Contracting Party for international air services between the territories of the parties, or (b) an airline of one Contracting Party for international air services between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Contracting 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 Contracting 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 Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.
4. Notwithstanding paragraphs 1 through 3 above, each designated airline has the right to match any price offered in the marketplace.

**ARTICLE 14**

## Time-table Submission

1. Not later than thirty days prior to the operation of the agreed services the designated airline shall submit the envisaged time-table for approval to the aeronautical authorities



of the other Contracting Party. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved time-table it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two working-days before operating such flights.

## **ARTICLE 15**

### **Provision of Statistics**

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

## **ARTICLE 16**

### **Consultations**

Either Contracting Party may at any time request through diplomatic channels consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of the present Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty days from the date the other Contracting Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. If the requesting Contracting Party considers that immediate consultations are necessary to avoid imminent and irreparable harm to its airline, such consultations may begin within 30 days from the date the other Contracting Party receives the request.

## **ARTICLE 17**

### **Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under the present Agreement, which cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. In such a case, each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a president, national of a third State. If within two months after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within the month following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to proceed with the necessary nominations. If the President of the Council is of the same nationality as one of the contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the procedure.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision delivered in application of this Article.

## **ARTICLE 18**

### **Modifications**

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall be applied provisionally from the date of its signature and enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their constitutional procedures.
2. Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

## **ARTICLE 19**

### **Termination**

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present 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 notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.
2. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date on which the International Civil Aviation Organization will have received communication thereof.

## **ARTICLE 20**

### **Registration**

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



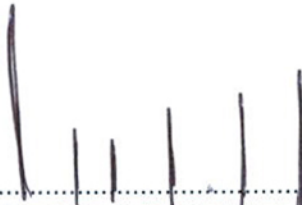
**ARTICLE 21****Entry into Force**

The present Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfillment of their constitutional formalities with regard to the conclusion and the entering into force of international agreements. Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the Air Services Agreement between the Contracting Parties dated, 23 November, 1956.

In witness whereof the plenipotentiaries of the two Contracting Parties have signed the present Agreement.

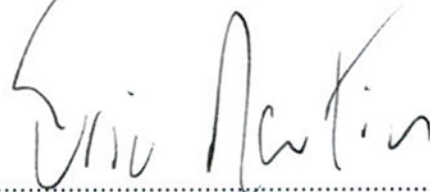
Done in duplicate at Lima this 24th day of January 2,000 in the German, Spanish and English languages, all three texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Perú:



.....  
Ing. ALBERTO PANDOLFI ARBULÚ  
Minister of Transport and Telecommunications,  
Housing and Construction

For the Swiss Federal Council:



.....  
Excmo. Mr. ERIC MARTIN  
Ambassador of Switzerland in Perú

ANNEX  
ROUTE SCHEDULES

Route Schedule I

Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Switzerland:

Points of departure	Intermediate Points	Points in Peru	Points beyond
points in Switzerland	any point	points	any point

Route Schedule II

Routes on which air services may be operated by the designated airlines of the Republic of Peru:

Points of departure	Intermediate Points	Points in Switzerland	Points beyond Switzerland
points in Peru	any point	points	any point



**ABKOMMEN**  
**ZWISCHEN**  
**DER REGIERUNG DER REPUBLIK PERÚ**  
**UND**  
**DEM SCHWEIZERISCHEN BUNDESRAT**  
**ÜBER DEN LUFTLINIENVERKEHR**

**ABKOMMEN ZWISCHEN  
DER REGIERUNG DER REPUBLIK PERÚ  
UND  
DEM SCHWEIZERISCHEN BUNDESRAT  
ÜBER DEN LUFTLINIENVERKEHR**

Die Regierung der Republik Perú und der Schweizerische Bundesrat (in der Folge "die Vertragsparteien" genannt);

vom Wunsche geleitet, ein auf dem wirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Luftverkehrsunternehmen beruhendes internationales Luftverkehrssystem mit möglichst geringen staatlichen Eingriffen und Regelungen zu fördern; vom Wunsche geleitet, die Ausweitung der im internationalen Luftverkehr bestehenden Möglichkeiten zu erleichtern;

vom Wunsche geleitet, den Unternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Frachtbeförderung eine Vielzahl von Auswahldiensten zu den niedrigsten Preisen anzubieten, die keine diskriminierenden Tarife sind und keine missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung darstellen und bestrebt, einzelne Unternehmen zu ermutigen, innovative und konkurrenzfähige Preise zu entwickeln und einzuführen;

vom Wunsche geleitet, für ein Höchstmass an Schutz und Sicherheit im internationalen Luftverkehr zu sorgen, und in Bekräftigung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen und Bedrohungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, welche die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, sich nachteilig auf den Betrieb des Luftverkehrs auswirken und das öffentliche Vertrauen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben;

als Parteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt

haben folgendes vereinbart:

**ARTIKEL 1**

Begriffe

1. Für die Anwendung dieses Abkommens und seines Anhangs:
  - a. Der Ausdruck "Abkommen" bedeutet dieses Abkommen einschliesslich der Anhänge und der Änderungen daran;
  - b. Der Ausdruck "Übereinkommen von Chicago" bedeutet das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschliesslich jedes nach Artikel 90 dieses Übereinkommens angenommenen Anhangs und aller nach Artikel 90 und 94 angenommener Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
  - c. Der Ausdruck "Luftfahrtbehörden" bedeutet im Fall der Republik Peru der Minister für Transport, Kommunikation, Wohnung und Bau durch die Generaldirektion für Luftverkehr und im Fall der Schweiz das Bundesamt für



Zivilluftfahrt oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, die ermächtigt ist, die gegenwärtig diesen Behörden oder dem Minister obliegenden Aufgaben auszuüben;

- d. Der Ausdruck "bezeichnetes Unternehmen" bedeutet ein Luftverkehrsunternehmen, das eine der Vertragsparteien nach Artikel 6 dieses Abkommens bezeichnet hat, um die vereinbarten Luftverkehrslinien zu betreiben;
  - e. Der Ausdruck "Hoheitsgebiet" bedeutet das Landgebiet und angrenzende Gewässer unter der Souveränität, Rechtsprechung, Schutz oder Treuhänderschaft in Übereinstimmung mit der entsprechenden Verfassung und/oder den Gesetzen jeder Vertragspartei;
  - f. Die Begriffe "Luftverkehrsdienste", "internationale Luftverkehrsdienste", "Flugunternehmen" und "nichtgewerbsmässige Zwischenlandungen" haben die ihnen im Artikel 96 der Konvention zugeschriebene Bedeutung;
  - g. Der Ausdruck "Tarif" die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht bezahlt werden müssen, sowie die Bedingungen, unter welchen sie anzuwenden sind, einschliesslich Kommissionen und andere zusätzliche Entschädigungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsscheinen, ausgenommen Entschädigungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.
2. Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Jede Bezugnahme auf das Abkommen schliesst den Anhang mit ein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

## ARTIKEL 2

### Erteilung von Rechten

- 1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für die Errichtung von Luftverkehrslinien auf den in den Linienplänen des Anhanges festgelegten Strecken. Diese Linien und Strecken werden nachstehend "vereinbarte Linien" und "festgelegte Strecken" genannt.
- 2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Abkommens geniesst das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien:
  - a. das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - b. das Recht, auf dem genannten Gebiet nichtgewerbsmässige Landungen vorzunehmen;
  - c. das Recht, auf dem genannten Gebiet an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen;
  - d. das Recht, auf dem Gebiet von dritten Staaten an den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen und abzusetzen, die für die im Anhang zu diesem Abkommen



festgelegten Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind oder von solchen Punkten kommen.

3. Keine Bestimmung dieses Artikels berechtigt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei gegen Entgelt Fluggäste, Gepäck, Fracht und Postsendungen aufzunehmen, die nach einem anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.
4. Wenn das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konfliktes, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Linie auf der üblicherweise befliegenen Strecke zu betreiben, so bemüht sich die andere Vertragspartei, die Weiterführung einer solchen Linie durch entsprechende Anpassungen der Strecke zu erleichtern sowie während dieser Zeit die notwendigen Rechte zur Erleichterung eines lebensfähigen Betriebes zu gewähren.

### **ARTIKEL 3**

#### **Ausübung der Rechte**

1. Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien gleiche und gerechte Möglichkeiten, miteinander in dem durch dieses Abkommen erfassten internationalen Luftverkehr in Wettbewerb zu treten.
2. Jede Vertragspartei gestattet jedem bezeichneten Unternehmen, die Frequenzen und Kapazitäten der internationalen Luftverkehrslinien, die es anbietet, auf der Grundlage kommerzieller, marktorientierter Überlegungen zu bestimmen. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine Vertragspartei einseitig das Ausmass des Verkehrs, die Frequenzen oder die Regelmässigkeit von Leistungen oder den oder die Flugzeugtypen beschränken, die von den bezeichneten Unternehmen dieser andern Vertragspartei eingesetzt werden; ausgenommen davon sind zollbedingte Beschränkungen, technische, operationelle oder umweltschutzbedingte Gründe unter gleichartigen Bedingungen und in Übereinstimmung mit Artikel 15 des Übereinkommens.

### **ARTIKEL 4**

#### **Anwendung von Gesetzen und Verordnungen**

1. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die in ihrem Gebiet den Einflug und den Wegflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge oder die Flüge dieser Luftfahrzeuge über dem genannten Gebiet regeln, sind auf das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei anwendbar.
2. Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen regeln - wie namentlich diejenigen über die Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung und die Einwanderung, über den Zoll und die gesundheitspolizeilichen Massnahmen - sind auf die Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Postsendungen, die durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten



Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, anwendbar, während diese Personen und Sachen sich in dem genannten Gebiet befinden.

3. Keine Vertragspartei darf ihrem eigenen Unternehmen im Vergleich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei bei der Anwendung der in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Verordnungen eine Vorzugsstellung einräumen.

## **ARTIKEL 5**

### Sicherheit der Luftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, in Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Eingriffe zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten nach internationalem Recht zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag sowie den Bestimmungen des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, den Bestimmungen des dazugehörigen Zusatzprotokoll zur Bekämpfung gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal sowie aller weiteren Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welchen die beiden Vertragsparteien beitreten.
2. Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig auf Ersuchen hin jede erforderliche Unterstützung, um Handlungen zur widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen und Einrichtungen der Flugsicherung sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit solche Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass bei ihnen eingetragene Luftfahrzeughalter oder Luftfahrzeughalter, die den Hauptsitz ihrer geschäftlichen Beziehungen oder ihren dauernden Aufenthalt in ihrem Gebiet haben und Flughafenhalter in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit solchen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt handeln.
4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass solche Luftfahrzeughalter zur Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt aufgefordert werden, die von der anderen Vertragspartei für die Einreise in ihr Gebiet, die Ausreise oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet zweckmässige Massnahmen wirkungsvoll angewandt werden, um Luftfahrzeuge zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Besteigens der Luftfahrzeuge oder der Beladung zu



kontrollieren. Jede Vertragspartei überprüft des weitern wohlwollend jedes Begehren der anderen Vertragspartei um vernünftige Sondersicherheitsmassnahmen, um eine bestimmte Gefahr abzuwenden.

5. Bei einem Zwischenfall oder der Gefahr eines Zwischenfalls für eine widerrechtliche Inbesitznahme eines zivilen Luftfahrzeuges oder bei anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, der Flughäfen oder Flugsicherungsanlagen unterstützen sich die beiden Vertragsparteien, indem sie den gegenseitigen Verkehr und andere zweckmässige Massnahmen erleichtern, die geeignet sind, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

## **ARTIKEL 6**

### **Bezeichnung und Betriebsbewilligung**

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, soviele Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Linien zu bezeichnen wie es will. Diese Bezeichnung muss der anderen Vertragspartei schriftlich auf diplomatischem Wege übermittelt werden.
2. Die Luftfahrtbehörden, die die Anzeige der Bezeichnung erhalten haben, erteilen unter Vorbehalt der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen ohne Verzug die notwendige Betriebsbewilligung.
3. Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem Unternehmen, das die andere Vertragspartei bezeichnet hat, den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von diesen Behörden üblicherweise angewandten Gesetzen und Verordnungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens von Chikago für den Betrieb der internationalen Luftverkehrslinien vorgeschrieben werden.
4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehene Betriebsbewilligung zu verweigern oder Bedingungen aufzustellen, die ihr für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte als nötig erscheinen, wenn die genannte Vertragspartei nicht den Beweis besitzt, dass der Hauptgeschäftssitz im Gebiet der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei liegt und dass das Unternehmen über ein gültiges Luftbetreiberzeugnis verfügt, welches von der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei ausgestellt wurde.

## **ARTIKEL 7**

### **Widerruf der Betriebsbewilligung**

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder vorübergehend aufzuheben, zu beschränken oder die Ausübung dieser Rechte Bedingungen zu unterstellen, die sie als nötig erachtet,



- a. wenn dieses Unternehmen nicht beweisen kann, dass der Hauptgeschäftssitz im Gebiet der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei liegt und dass das Unternehmen über ein gültiges Luftbetreiberzeugnis verfügt, welches von der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei ausgestellt wurde, oder
  - b. wenn dieses Unternehmen Gesetze und Verordnungen der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt hat, nicht befolgt oder in schwerer Weise missachtet hat, oder
  - c. wenn dieses Unternehmen die vereinbarten Linien nicht nach den in diesem Abkommen aufgestellten Bedingungen betreibt.
2. Ein solches Recht kann erst nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden, ausser wenn der Widerruf, das vorläufige Verbot oder die Auflage von Bedingungen, wie sie in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen sind, unmittelbar nötig sind, um neue Verstösse gegen Gesetze und Verordnungen zu verhüten.

## ARTIKEL 8

### Sicherheit

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Fähigkeitszeugnisse und Ausweise, die von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder anerkannt wurden oder noch gültig sind, für den Betrieb des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, dass die Anforderungen für diese Zeugnisse oder Ausweise wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens festgelegt sind. Jede Vertragspartei kann jedoch für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung der Gültigkeit von Fähigkeitszeugnissen und Ausweisen verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden ist.
2. Jede Vertragspartei kann Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsnormen betreffend Luftfahrteinrichtungen, Besatzungsmitglieder, Luftfahrzeuge und den Betrieb des bezeichneten Unternehmens verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Beratungen fest, dass in diesen Bereichen die anderen Vertragspartei Sicherheitsnormen und Erfordernisse, die wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die auf Grund des Übereinkommens festgelegt werden können, nicht wirksam aufrechterhält und vollzieht, werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die notwendigen Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekanntgegeben und die andere Vertragspartei hat geeignete Abhilfemassnahmen zu ergreifen. Für den Fall, dass die andere Vertragspartei solche Abhilfemassnahmen nicht innerhalb angemessener Zeit ergreift, kommen die Bestimmungen über den Widerruf und die vorläufige Aufhebung der Betriebsbewilligung zur Anwendung.



**ARTIKEL 9****Befreiung von Abgaben und Gebühren**

1. Die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie ihre ordentliche Ausrüstung, ihre Vorräte an Treib- und Schmierstoffen und ihre Bordvorräte, einschliesslich Lebensmittel, Getränke und Tabak, sind beim Eintritt in das Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Abgaben oder Gebühren befreit, vorausgesetzt, dass diese Ausrüstung und diese Vorräte an Bord der Luftfahrzeuge bleiben, bis sie wieder ausgeführt werden.
2. Von den gleichen Abgaben und Gebühren, ausgenommen das Entgelt für erbrachte Dienstleistungen, sind ebenfalls befreit:
  - a. die Bordvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die vom bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden.
  - b. die Ersatzteile und die ordentliche Bordausrüstung, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien für den Unterhalt oder die Instandsetzung der auf internationalen Linien eingesetzten Luftfahrzeuge eingeführt werden sowie Werbematerial.
  - c. die Treib- und Schmierstoffe, die für die Versorgung der Luftfahrzeuge bestimmt sind, die durch das Unternehmen der anderen Vertragspartei auf internationalen Linien eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte auf demjenigen Teil der Reise verbraucht werden müssen, der über dem Gebiet der Vertragspartei ausgeführt wird, in dem sie an Bord genommen worden sind.
  - d. die vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei benötigten erforderlichen Dokumente, unter Einschluss von Beförderungsscheinen, Luftfrachtbriefen und Werbematerial. Ferner Fahrzeuge, Material und Ausrüstungsgegenstände, welche vom bezeichneten Unternehmen für gewerbsmässige und operationelle Zwecke innerhalb des Flughafenareales verwendet werden. Voraussetzung ist, dass diese Gegenstände der Beförderung von Fluggästen und Fracht dienen.
3. Die ordentliche Bordausrüstung sowie die Sachen und Vorräte, die sich an Bord der vom bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge befinden, können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Gebietes ausgeladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis darüber in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften in anderer Weise verfügt worden ist.
4. Die in diesem Artikel vorgesehene Befreiung kommt auch in denjenigen Fällen zur Anwendung, in denen das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Unternehmen Vereinbarungen abgeschlossen hat über die Leihe der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels aufgeführten Gegenstände oder deren Überführung ins Gebiet der anderen Vertragspartei. Voraussetzung dazu ist, dass diesem oder diesen anderen Unternehmen von dieser anderen Vertragspartei ebenfalls eine solche Befreiung gewährt wird.



## ARTIKEL 10

### Benützungsgebühren

1. Jede Vertragspartei stellt nach besten Kräften sicher, dass Benützungsgebühren, die sie dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auferlegt oder die sie durch ihre zuständigen Behörden auferlegen lässt, gerecht und vernünftig sind. Sie beruhen auf anerkannten Wirtschaftlichkeitsgrundsätzen.
2. Gebühren für die Benützung von Flughäfen, von Flugsicherungseinrichtungen oder Dienstleistungen, die eine Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zur Verfügung stellt, sind nicht höher als diejenigen, welche für die Luftfahrzeuge des eigenen Landes, die auf internationalen Linien eingesetzt werden, zu entrichten sind.

## ARTIKEL 11

### Geschäftstätigkeit

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei angemessene Vertretungen aufrechtzuerhalten. Diese Vertretungen können Verwaltungs-, Betriebs- und technisches Personal umfassen; dieses setzt sich aus versetzten oder aus örtlich angestellten Beschäftigten zusammen.
2. Für die Geschäftstätigkeit gilt der Grundsatz des Gegenrechts. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei lassen den Vertretungen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei die für einen ordnungsgemässen Betrieb erforderliche Unterstützung zukommen.
3. Im speziellen räumt jede Vertragspartei dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, sich am Verkauf von Beförderungsscheinen in ihrem Gebiet unmittelbar und, nach Belieben des Unternehmens, mittels Agenten zu beteiligen. Jedes Unternehmen ist berechtigt, solche Beförderungsscheine zu verkaufen, und jedermann kann solche Beförderungsscheine in der Währung jenes Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Staaten erwerben.
4. Die Unternehmen jeder Vertragspartei können für örtliche Ausgaben, einschliesslich den Kauf von Brennstoff im Gebiet der andern Vertragspartei in lokaler Währung bezahlen. Die Unternehmen einer Vertragspartei können nach ihrem Belieben im Gebiet der andern Vertragspartei solche Auslagen in frei konvertierbaren Währungen entsprechend den örtlichen Währungs-vorschriften bezahlen.
5. Beim Betrieb oder beim Anbieten der bewilligten Leistungen auf den festgelegten Strecken kann jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei Marketingvereinbarungen wie "blocked-space", "code-sharing" oder andere Zusammenarbeitsvereinbarungen
  - a. mit einem Unternehmen oder Unternehmen jeder Vertragspartei;



- b. mit einem Unternehmen oder Unternehmen eines Drittstaates abschliessen, vorausgesetzt, dass ein solcher Drittstaat vergleichbare Vereinbarungen zwischen den Unternehmen der andern Vertragspartei und andern Unternehmen für Leistungen nach, von und durch einen solchen Drittstaat bewilligt oder erlaubt; und vorausgesetzt, dass alle Unternehmen, die Gegenstand einer solchen Vereinbarung sind, 1) die entsprechende Bewilligung besitzen und 2) die Voraussetzungen erfüllen, die normalerweise auf solche Vereinbarungen anwendbar sind.
6. Ungeachtet jeder anderen Bestimmung dieses Abkommens sind die Unternehmen und die indirekten Anbieter von Frachtbeförderungen der beiden Vertragsparteien ohne Einschränkung ermächtigt, im Zusammenhang mit internationalen Luftverkehrslinien bodengebundene Frachtbeförderungen von und nach irgendwelchen Punkten in den Gebieten der Vertragsparteien oder in Drittstaaten in Anspruch zu nehmen, einschliesslich Beförderungen von und nach allen Flughäfen mit Zollabfertigungseinrichtungen und, soweit anwendbar, unter Einschluss des Rechts zur Beförderung von Fracht unter Zollverschluss in Übereinstimmung mit den anwendbaren Gesetzen und Vorschriften. Solche Fracht, ob bodengebunden oder auf dem Luftweg befördert, hat Zugang zur Zollabfertigung und den Zolleinrichtungen auf den Flughäfen. Die Unternehmen können bodengebundene Beförderungen selbst durchführen oder gestützt auf Abmachungen mit anderen Unternehmen von diesen vornehmen lassen, wobei bodengebundene Beförderungen, welche durch andere Unternehmen und durch mittelbare Anbieter von Frachtbeförderungen durchgeführt werden, darin eingeschlossen sind. Solche Frachtdienste können zu einem einzigen Durchgangstarif für kombinierte Luft- und Bodenbeförderungen angeboten werden, vorausgesetzt, dass die Versender bezüglich dem Sachverhalt solcher Beförderungen nicht irregeleitet werden.

## ARTIKEL 12

### Umrechnung und Überweisung von Erträgen

Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, die über die Ausgaben hinausgehenden Überschüsse, welche im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Postsendungen stehen, zum amtlichen Kurs umzurechnen und in sein Land zu überweisen. Ist der Zahlungsverkehr zwischen den Vertragsparteien durch ein besonderes Abkommen geregelt, so ist dieses anwendbar.

## ARTIKEL 13

### Tarife

- 1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Preise für den Luftverkehr durch jedes bezeichnete Unternehmen auf der Grundlage von kommerziellen, marktpolitischen Erwägungen festgelegt werden. Eingriffe seitens der Vertragsparteien beschränken sich auf
  - a. die Verhinderung von unbilligen Diskriminierungspreisen oder -praktiken;
  - b. den Schutz der Konsumenten vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen infolge Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung; und



- c. den Schutz der Unternehmen vor Preisen, die auf Grund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.
2. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die Preise, die von den Unternehmen der andern Vertragspartei von oder nach ihrem Gebiet erhoben werden, ihren Luftfahrtbehörden bekanntgegeben oder unterbreitet werden. Die Bekanntgabe oder das Unterbreiten durch die Unternehmen der beiden Vertragsparteien darf nicht mehr als 30 Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihres Inkrafttretens verlangt werden. In besonderen Fällen kann die Bekanntgabe oder das Unterbreiten in einem kürzeren Zeitraum als dem normalerweise dafür vorgesehenen erfolgen. Preise können jederzeit nach der Unterbreitung oder Bekanntgabe erhoben werden, sofern sie nicht von beiden Vertragsparteien abgelehnt werden. Keine Vertragspartei verlangt die Bekanntgabe oder das Unterbreiten von Preisen durch die Unternehmen der andern Vertragspartei, die Charterer der Öffentlichkeit belasten, ausgenommen für den Fall der Informationsbeschaffung auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung.
  3. Keine Vertragspartei unternimmt einseitige Schritte, um die Einführung oder Beibehaltung eines Preises zu verhindern, der a) von einem Unternehmen jeder Vertragspartei für den internationalen Luftverkehr zwischen den Gebieten der Vertragsparteien erhoben wird oder der zur Belastung vorgeschlagen wird oder b) von einem Unternehmen einer Vertragspartei für den internationalen Luftverkehr zwischen dem Gebiet der andern Vertragspartei und jedem beliebigen andern Land erhoben wird oder zur Belastung vorgeschlagen wird, einschliesslich in beiden Fällen Beförderungen gestützt auf interline oder intraline Absprachen. Wenn eine Vertragspartei glaubt, dass ein Preis nicht in Übereinstimmung mit den in Absatz 1 dieses Artikels festgeschriebenen Erwägungen übereinstimmt, kann sie Verhandlungen verlangen und der andern Vertragspartei die Gründe für ihre Ablehnung sobald als möglich mitteilen. Solche Verhandlungen finden spätestens 30 Tage nach Erhalt des Begehrens statt und die Vertragsparteien arbeiten zusammen, um die erforderlichen Informationen für eine vernünftige Lösung der hängigen Frage sicherzustellen. Können sich die Vertragsparteien hinsichtlich eines Preises, der abgelehnt wurde, einigen, bemüht sich jede Vertragspartei nach besten Kräften, diese Einigung umzusetzen. Kommt eine solche Einigung nicht zustande, wird der Preis angewendet oder bleibt in Kraft.
  4. Unbeachtet der Absätze 1 bis 3 hiervor hat jedes bezeichnete Unternehmen das Recht, jeden im Markt angebotenen Preis ebenfalls anzubieten.

## ARTIKEL 14

### Unterbreitung der Flugpläne

1. Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei unterbreitet den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens dreissig Tage vor Aufnahme des Betriebes der vereinbarten Linien die Flugpläne zur Genehmigung. Die gleiche Regelung findet auch auf spätere Änderungen der Flugpläne Anwendung.
2. Für Verdichtungsflüge, die das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ausserhalb des genehmigten Flugplanes auf den vereinbarten Linien durchführen will, ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei einzuholen. Ein solches Begehren ist in der Regel mindestens zwei Arbeitstage vor dem Flug zu stellen.



**ARTIKEL 15**

## Statistische Angaben

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien übermitteln einander auf Verlangen periodische Statistiken oder andere entsprechende Auskünfte über den Verkehr auf den vereinbarten Linien.

**ARTIKEL 16**

## Beratungen

Jede Vertragspartei kann jederzeit auf diplomatischem Wege Beratungen über die Durchsetzung, die Auslegung, die Anwendung oder die Änderung dieses Abkommens verlangen. Solche Beratungen müssen innerhalb von sechzig Tagen von dem Zeitpunkt an beginnen, an dem die andere Vertragspartei das schriftliche Gesuch erhalten hat, es sei denn, die Vertragsparteien hätten etwas anderes vereinbart. Falls die gesuchstellende Vertragspartei sofortige Verhandlungen als notwendig erachtet, um drohenden nicht wiedergutzumachenden Schaden für sein Unternehmen zu verhindern, können solche Verhandlungen innerhalb von 30 Tagen vom Erhalt des Gesuches durch die andere Vertragspartei beginnen.

**ARTIKEL 17**

## Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über dieses Abkommen, die nicht durch unmittelbare Verhandlungen oder auf diplomatischem Wege behoben werden können, werden auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.
2. Zu diesem Zweck bezeichnet jede der Vertragsparteien einen Schiedsrichter, und die beiden Schiedsrichter bezeichnen einen Vorsitzenden, der Angehöriger eines dritten Staates sein muss. Wenn nach Ablauf von zwei Monaten, nachdem die eine der Vertragsparteien ihren Schiedsrichter bezeichnet hat, die andere Vertragspartei den ihrigen nicht bezeichnet, oder wenn sich im Laufe des Monats, der der Bezeichnung des zweiten Schiedsrichters folgt, die beiden Schiedsrichter über die Wahl des Vorsitzenden nicht einig werden, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderlichen Bezeichnungen vorzunehmen. Ist der Präsident des Rates Angehöriger einer der Vertragsparteien, macht der amtsälteste Vizepräsident, der nicht aufgrund seiner Nationalität disqualifiziert ist, die Ernennung.
3. Das Schiedsgericht bestimmt seine Verfahrensvorschriften selbst und entscheidet über die Verteilung der aus dem Verfahren entstehenden Kosten.
4. Die Vertragsparteien werden sich jedem in Anwendung dieses Artikels gefällten Entscheid unterziehen.



**ARTIKEL 18**

## Änderungen

1. Erachten es die Vertragsparteien als wünschenswert, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so wird eine solche Änderung, auf die sich die Vertragsparteien geeinigt haben, vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt. Sie tritt in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften angezeigt haben.
2. Änderungen des Anhanges können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Sie werden vom Tage ihrer Unterzeichnung an vorläufig angewandt und treten in Kraft, nachdem sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt worden sind.
3. Falls irgendein allgemeines, mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr abgeschlossen wird, das beide Vertragsparteien bindet, wird dieses Abkommen derart geändert, dass es mit den Bestimmungen eines solchen Übereinkommens übereinstimmt.

**ARTIKEL 19**

## Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens anzeigen. Eine solche Anzeige ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Dieses Abkommen endet um Mitternacht (am Ort des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei) unmittelbar vor Ablauf des ersten Jahres nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien zurückgezogen wird.
3. Liegt keine Empfangsanzeige der anderen Vertragspartei vor, wird angenommen, dass ihr die Kündigung vierzehn Tage nach dem Zeitpunkt zugekommen ist, an dem die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon Kenntnis erhalten hat.

**ARTIKEL 20**

## Hinterlegung

Dieses Abkommen und spätere Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation hinterlegt.



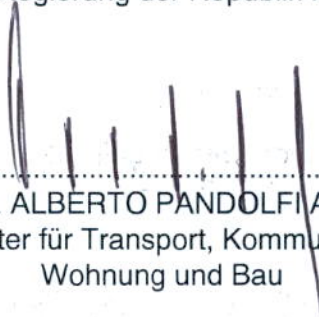
**ARTIKEL 21****Inkrafttreten**

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald sich die Vertragsparteien die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Vorschriften über den Abschluss und das Inkrafttreten von Staatsverträgen angezeigt haben. Bei Inkrafttreten hebt dieses Abkommen das Luftverkehrsabkommen zwischen den Vertragsparteien vom 23. November 1956 auf.

Um das zu bekräftigen, haben die Bevollmächtigten der beiden Vertragsparteien dieses Abkommen unterzeichnet.

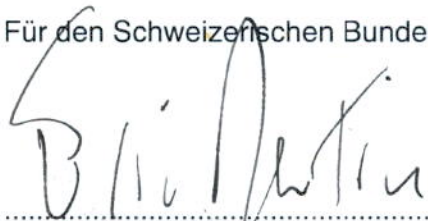
Geschehen in Lima am 24. Januar 2000, in deutscher, spanischer und englischer Sprache, wobei alle drei Wortlaute gleichermassen verbindlich sind. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten bei der Durchführung, der Auslegung oder der Anwendung dieses Abkommens geht der englische Text vor.

Für die Regierung der Republik Perú:



.....  
Eng. ALBERTO PANDOLFI ARBULÚ  
Minister für Transport, Kommunikation,  
Wohnung und Bau

Für den Schweizerischen Bundesrat:



.....  
Excelency ERIC MARTIN  
Botschafter von der Schweiz in Peru

**ANHANG**  
**LINIENPLÄNE**

**Linienplan I**

Strecken, auf denen die von der Schweiz bezeichneten Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in Perú	Punkte darüber hinaus
Punkte in der Schweiz	jeder Punkt	Punkte	jeder Punkt

**Linienplan II**

Strecken, auf denen die von der Republic Perú bezeichneten Unternehmen Luftverkehrslinien betreiben können:

Abflugpunkte	Zwischenlandepunkte	Punkte in der Schweiz	Punkte über die Schweiz
Punkte in Perú	jeder Punkt	Punkte	jeder Punkt