

ACUERDO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
Y
EL GOBIERNO DE AUSTRALIA
RELATIVO A SERVICIOS AÉREOS

(D) R

ÍNDICE DEL ACUERDO

Preámbulo

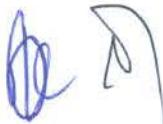
1. Definiciones
2. Designación, Autorización y Revocación
3. Otorgamiento de Derechos
4. Aplicación de las Leyes
5. Reconocimiento de Certificados y Licencias
6. Seguridad Operacional
7. Seguridad de la Aviación
8. Cargos al Usuario
9. Estadísticas
10. Derechos de Aduana
11. Tarifas
12. Capacidad
13. Oportunidades Comerciales
14. Código Compartido
15. Servicios Intermodales
16. Competencia Justa
17. Consultas
18. Enmienda al Acuerdo
19. Solución de Controversias
20. Registro ante OACI
21. Denuncia
22. Duración
23. Entrada en Vigor

ANEXO 1

- | | |
|-----------|--------------------------|
| Sección 1 | Cuadro de Rutas |
| Sección 2 | Flexibilidad Operacional |
| Sección 3 | Cambio de Capacidad |

ANEXO 2

Proceso de Mediación



ACUERDO
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
Y EL GOBIERNO DE AUSTRALIA
RELATIVO A SERVICIOS AÉREOS

El Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de Australia (en adelante denominados "las Partes");

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

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre aerolíneas en el mercado y deseosos de alentar a las líneas aéreas a desarrollar e implementar servicios competitivos;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad operacional y de seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran preocupación por los actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o de la propiedad, afectan adversamente la operación del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil;

Acuerdan lo siguiente:



ARTÍCULO 1 DEFINICIONES

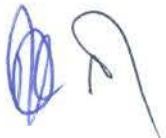
Para los fines de este Acuerdo, a menos que se señale de otra manera, el término:

- (a) "autoridades aeronáuticas" significa, para el Gobierno de Australia, el Departamento de Infraestructura y Desarrollo Regional y, para el Gobierno de la República del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil o en cualquiera de los casos, cualquier persona o entidad autorizada para cumplir cualesquier funciones que en la actualidad ejercen tales autoridades;
- (b) "servicios acordados" significa los servicios de embarque y desembarque de tráfico como se define en al Artículo 3, inciso 1 (c);
- (c) "Acuerdo" significa este Instrumento, sus Anexos y cualquier enmienda a los mismos;
- (d) "transporte aéreo" significa el transporte público mediante aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por una remuneración o contrato;
- (e) "línea aérea" significa cualquier empresa de transporte aéreo que comercialice u opere transporte aéreo;
- (f) "capacidad" es la cantidad de servicios prestados bajo el Acuerdo, usualmente medidos por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un periodo específico, tal como diario, semanal, estacional o anual;
- (g) "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
 - (i) cualquier Anexo o enmienda al mismo adoptado bajo el Artículo 90 del Convenio, en la medida en que ese Anexo o enmienda se encuentre en un momento dado vigente para ambas Partes; y
 - (ii) cualquier enmienda que haya entrado en vigencia bajo el Artículo 94(a) del Convenio y haya sido ratificada por ambas Partes;
- (h) "línea aérea designada" significa una línea o líneas aéreas designadas y autorizadas de conformidad con el Artículo 2 (Designación, Autorización y Revocación) de este Acuerdo;
- (i) "asistencia en tierra" incluye pero no está limitado a instalaciones y servicios de pasajeros, manipuleo de carga y equipaje y la prestación de servicios a bordo;
- (j) "OACI" significa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- (k) "transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre territorio de más de un Estado;
- (l) "tarifas" significa el precio a ser cobrado para el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (sin incluir correo), así como las condiciones bajo las cuales se aplican



estos precios, incluyendo el pago de comisiones y cualquier otro ingreso adicional para la agencia o venta de documentos de transporte;

- (m) "territorio", se entenderá en el presente Acuerdo, sin perjuicio de la soberanía, derechos de soberanía y jurisdicción de las Partes, de conformidad con el Derecho Internacional y sus respectivas Constituciones;
- (n) "cargos al usuario" significa un cobro hecho a las líneas aéreas por un proveedor de servicios para la provisión de instalaciones y servicios de aeropuerto, de medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y de seguridad de la aviación.



ARTÍCULO 2

DESIGNACIÓN, AUTORIZACIÓN Y REVOCACIÓN

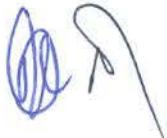
1. Cada Parte tendrá derecho a designar tantas líneas aéreas como desee para prestar los servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y a retirar o modificar esas designaciones. Tales designaciones se transmitirán por escrito a la otra Parte a través de canales diplomáticos. No será necesaria una designación para líneas aéreas que ejercen los derechos previstos en el Artículo 3, incisos 1(a) y 1(b).
2. Luego de recibir la designación y las solicitudes de una línea aérea designada, en la forma y la manera prescrita para las autorizaciones de operación y permisos técnicos relacionados con la operación y navegación de la aeronave, la otra Parte otorgará las autorizaciones adecuadas sin retraso, a condición que:
 - (a) la línea aérea se haya constituido y mantenga su oficina principal en el territorio de la Parte que designa a la línea aérea o la propiedad sustancial y el control efectivo de esa línea aérea recaiga en esa Parte, nacionales de esa Parte o ambos; y
 - (b) la línea aérea esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas bajo las leyes, regulaciones y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que evalúa la solicitud o solicitudes, de conformidad con las disposiciones del Convenio; y
 - (c) la línea aérea posee los permisos de operación necesarios; y
 - (d) la Parte que designa a la línea aérea mantiene y administra los estándares señalados en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.
3. Cuando una línea aérea ha sido así designada y autorizada, puede iniciar la prestación de sus servicios de transporte aéreo internacional, siempre y cuando la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.
4. Cualquiera de las Partes puede denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte, en cualquier momento, si no se cumplen las condiciones especificadas en el inciso 2 de este Artículo o si la línea aérea deja de operar de conformidad con las condiciones prescritas bajo este Acuerdo.
5. A menos que sea esencial adoptar acciones inmediatas para evitar futuros incumplimientos de los incisos 2(b) a 2(d) de este Artículo, se ejercerán los derechos establecidos en el inciso 4 de este Artículo únicamente después de consultar con la otra Parte.
6. Este Artículo no limita los derechos de cualquier Parte de denegar, revocar, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de operación o permiso técnico de una línea o líneas aéreas de la otra Parte de conformidad con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad Operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación) de este Acuerdo.



ARTÍCULO 3

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte otorga a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte:
 - (a) el derecho de volar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
 - (b) el derecho de efectuar escalas en ese territorio para fines no comerciales;
 - (c) el derecho para que las líneas aéreas designadas operen servicios en la ruta especificada en el Anexo 1 y para efectuar escalas en su territorio con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo, en adelante denominados los "servicios acordados", y
 - (d) los derechos especificados de otro modo en este Acuerdo.
2. Nada en este Artículo se considerará como la concesión a la línea o líneas aéreas de una Parte de los derechos de embarcar y desembarcar entre puntos en el territorio de la otra Parte, pasajeros, sus equipajes, carga o correo transportado por compensación.
3. Las líneas aéreas de cada Parte, distintas de las designadas según el Artículo 2 (Designación, Autorización y Revocación) de este Acuerdo también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 1(a) y 1 (b) de este Artículo.



ARTÍCULO 4 **APLICACIÓN DE LAS LEYES**

1. Al ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, regulaciones y reglamentos relativos a la operación y navegación de aeronaves, serán cumplidos por las líneas aéreas de la otra Parte.
2. Al ingreso, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes, regulaciones y reglamentos relativos a la admisión, estadía o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o aeronaves (incluyendo los regulaciones y reglamentos relacionados con el ingreso, desaduanaje, seguridad de la aviación, migraciones, pasaportes, información anticipada de los pasajeros, moneda, aduanas, salud y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte.
3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea sobre una línea aérea de la otra Parte dedicada a similares servicios de transporte aéreo internacionales, en la aplicación de sus reglamentos de ingreso, desaduanaje, seguridad de aviación, migraciones, pasaportes, información anticipada de los pasajeros, moneda, aduanas, salud y cuarentena, postales y similares.
4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandona el área del aeropuerto reservada para ese fin no serán sometidos a ninguna revisión salvo por razones de seguridad de la aviación, control de narcóticos, prevención de ingreso ilegal o en circunstancias especiales cuando esa revisión sea necesaria teniendo en cuenta las leyes y reglamentos de la Parte relevante y circunstancias particulares. El equipaje y carga en tránsito directo serán exonerados de los derechos aduaneros y otros cargos similares.



ARTÍCULO 5 **RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS**

1. Cada Parte reconocerá como válido, para los fines de operar el transporte aéreo internacional contemplado en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y las licencias emitidos o convalidados por la otra Parte y aún en vigencia, siempre y cuando los requisitos de esos certificados o licencias por lo menos cumplan con los estándares mínimos que puedan establecerse en virtud del Convenio. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de rehusarse a reconocer como válido, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados para sus propios connacionales por la otra Parte.
2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados referidos en el inciso 1, emitidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a cualquier persona o línea aérea designada o respecto de una aeronave usada en la operación de los servicios acordados, permitieran una diferencia con los estándares mínimos establecidos bajo el Convenio, y tal diferencia estuviera registrada ante OACI, la otra Parte puede solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión.



ARTÍCULO 6 SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte puede solicitar consultas, en cualquier momento, concernientes a los estándares de seguridad operacional en cualquier área relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, tripulación, aeronaves o su operación adoptados por la otra Parte. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta (30) días de presentada esa solicitud.
2. Si después de tales consultas, una Parte determina que la otra Parte no mantiene ni administra en forma efectiva estándares de seguridad en cualquiera de dichas áreas, que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos en ese momento según el Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte acerca de esos hallazgos y de las medidas que considera necesarias para cumplir con tales estándares mínimos y esa otra Parte tomará acciones correctivas adecuadas. Si la otra Parte no adopta las acciones adecuadas en un plazo de quince (15) días o en un periodo de tiempo más largo que pudieran acordar, ello será sustento para la aplicación del Artículo 2 (Designación, Autorización y Revocación).
3. Los incisos 4 - 7 de este Artículo complementan los incisos 1 - 2 de este Artículo y las obligaciones de las Partes bajo el Artículo 33 del Convenio.
4. En virtud del Artículo 16 del Convenio, se acuerda además que cualquier aeronave operada por o bajo arrendamiento en nombre de la línea o líneas aéreas de una Parte en servicios hacia o desde el territorio de otra Parte puede, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, estar sujeta a una revisión por parte de los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave como los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo (en este Artículo denominado "inspección en rampa"), siempre que no lleve a un retraso excesivo.
5. Si alguna inspección o serie de inspecciones en rampa diera lugar a:
 - (a) serias preocupaciones en cuanto a que la aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos a esa fecha en virtud del Convenio; o
 - (b) serias preocupaciones de que exista una falta de mantenimiento efectivo y administración efectiva de los estándares de seguridad establecidos a esa fecha en virtud del Convenio,la Parte que lleva a cabo la inspección, para los fines del Artículo 33 del Convenio, estará en libertad de concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias respecto de esa aeronave o respecto de la tripulación de esa aeronave han sido emitidos o convalidados, o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave opera, no son equivalentes o superiores a los estándares mínimos establecidos en virtud del Convenio.
6. En caso de que el acceso para fines de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por o en representación de la línea o líneas aéreas de una Parte de conformidad con el inciso 4 anterior fuera denegado por el representante



de esa línea o líneas aéreas, la otra Parte estará en libertad de inferir que existen serias preocupaciones del tipo al que se hace referencia en el inciso 5 anterior y de llegar a conclusiones a las que se hace referencia en ese inciso.

7. Cada Parte se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de la línea o líneas aéreas de la otra Parte de inmediato en caso de que la primera Parte concluya, como resultado de una inspección en rampa, de una serie de inspecciones en rampa o de la negativa de acceso para una inspección en rampa, de consultas o de otro modo, que una acción inmediata es esencial para la seguridad de las operaciones de una línea aérea.
8. Cualquier acción por una Parte de conformidad con los incisos 2 o 7 anteriores, será descontinuada cuando los motivos para adoptar tales medidas dejen de existir.



ARTÍCULO 7

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Consistente con sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación para con la otra Parte de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones bajo el derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de setiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de setiembre de 1971 y su suplementario Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988 así como cualquier otro convenio y protocolo relacionado con la seguridad de la aviación civil al cual ambas Partes se adhieran.
2. Las Partes se prestarán, a solicitud, toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre Seguridad de la Aviación establecidas por OACI y designadas como Anexos al Convenio. Exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula u operadores de aeronaves que tengan su domicilio principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con esas disposiciones de seguridad de aviación. Cada Parte comunicará a la otra Parte sobre cualquier diferencia entre sus reglamentos y prácticas nacionales y los estándares de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes puede solicitar consultas con la otra Parte en cualquier momento para discutir tales diferencias.
4. Estos operadores de aeronaves pueden ser obligados a acatar las disposiciones de seguridad de la aviación a las que se hace referencia en el inciso 3 arriba, requeridas por la otra Parte para el ingreso a, salida de o mientras se encuentren en el territorio de esa otra Parte. Cada Parte se asegurará que se tomen efectivamente medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, equipaje de mano, equipaje, carga y bodegas de la aeronave antes de y durante el embarque o estiba. Cada Parte también considerará de manera positiva cualquier solicitud de la otra Parte en cuanto a medidas de seguridad especiales para enfrentar una amenaza en particular.
5. Cuando ocurra un incidente o amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra de la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se apoyarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas



adecuadas destinadas a terminar en forma rápida y segura con tal incidente o amenaza.

6. Cada Parte brindará consideración favorable a una solicitud de la otra Parte para discutir y celebrar arreglos administrativos recíprocos por los cuales las autoridades aeronáuticas de una Parte puedan efectuar en el territorio de la otra Parte su propia evaluación sobre las medidas de seguridad que se estén adoptando por parte de los operadores de aeronaves con respecto a vuelos procedentes de o con destino al territorio de la Parte que presenta la solicitud.
7. Cuando una Parte tenga bases razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte puede solicitar consultas inmediatas. Esas consultas se iniciarán dentro de los quince (15) días siguientes de recibida la solicitud de cualquiera de las Partes. En caso no se llegue a un acuerdo satisfactorio en un plazo de quince (15) días desde el inicio de las consultas, ello constituirá las bases para denegar, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de la línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte. Cuando se justifique por una emergencia, o para evitar mayores incumplimientos de las disposiciones de este Artículo, la primera Parte puede adoptar acciones provisionales en cualquier momento. Cualquier acción tomada de conformidad con este inciso será descontinuada una vez que la otra Parte cumpla con las disposiciones de seguridad de este Artículo.



ARTÍCULO 8 **CARGOS AL USUARIO**

1. Cada Parte desplegará sus mejores esfuerzos para alentar a los responsables de la provisión de instalaciones y servicios de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, a aplicar tasas a las líneas aéreas únicamente sobre la base de que sean, no discriminatorios y equitativamente prorrstateados entre las categorías de usuarios.
2. Los cargos al usuario reflejan, sin exceder, el costo total, para las autoridades recaudadoras competentes, por proporcionar las instalaciones y servicios. Esto puede incluir un rendimiento razonable de activos, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios por los cuales se impone cargos deben ser proporcionados sobre una base eficiente y económica. Para que los cargos no sean discriminatorios, deben imponerse a las líneas aéreas extranjeras a una tasa no mayor de la tasa impuesta a las líneas aéreas de esa Parte que operan servicios internacionales similares.
3. Las Partes alentaráán el intercambio de información entre las autoridades recaudadoras competentes y las líneas aéreas cuando sea necesario para permitir una completa evaluación de la racionalidad, justificación y prorrateo de los cargos de conformidad con los incisos 1 y 2 de este Artículo.
4. Los cargos nuevos o incrementados deben imponerse únicamente después de consultas entre las autoridades recaudadoras competentes y las líneas aéreas. Una notificación razonable de cualquier propuesta de cambio en los cargos al usuario deberá ser cursada a los usuarios para permitirles expresar sus puntos de vista antes que tales cambios se realicen.



ARTÍCULO 9 ESTADÍSTICAS

1. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte pueden exigir a la línea aérea designada de la otra Parte que entregue declaraciones de las estadísticas relacionadas con el tráfico transportado por esa línea aérea por servicios prestados bajo este Acuerdo.
2. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte pueden determinar la naturaleza de las estadísticas que deben entregar las líneas aéreas designadas bajo el inciso anterior y aplicarán estos requisitos de forma no discriminatoria.

A set of handwritten signatures or initials, likely belonging to officials from the two parties involved in the agreement, positioned at the bottom left corner of the document area.

ARTÍCULO 10 **DERECHOS DE ADUANA**

1. Las aeronaves de las líneas aéreas designadas que presten los servicios acordados serán admitidas temporalmente libres de derechos con sujeción a las reglamentaciones aduaneras de cada Parte cuando vuelen a, desde o sobre el territorio de la otra Parte.
2. El combustible, los lubricantes, otros artículos técnicos de consumo, repuestos (incluyendo motores), equipo fijo y suministros que se encuentran a bordo de las aeronaves de la línea aérea designada, estarán exonerados de los derechos de aduana y otros tributos similares impuestos por la legislación nacional, siempre que este equipo y existencias permanezcan a bordo de la aeronave cuando esta abandone el territorio de llegada, de salida o de vuelo en el territorio de la otra Parte.
3. Los artículos que serán usados en el mantenimiento o reparación de la aeronave, el equipo requerido para el embarque y desembarque de pasajeros, los artículos requeridos para el manipuleo de la carga o cualquier otro producto necesario para la operación de aeronaves destinadas al transporte aéreo internacional que ingresen al territorio de la otra Parte estarán exoneradas del pago de aranceles aduaneros y de otros impuestos similares de acuerdo con la legislación nacional, siempre que estos artículos permanezcan bajo control y supervisión de aduanas, dentro de las áreas restringidas específicas de los aeropuertos internacionales y de otras áreas especificadas por la otra Parte, a la espera de su uso, tanto en las aeronave como en los servicios técnicos en tierra.
4. Los bienes señalados en los incisos 2 - 3 de este Artículo no se utilizará para fines distintos de los servicios aéreos. Estos deberán permanecer bajo la supervisión o control de las autoridades pertinentes para ser reexportados o desecharados de otro modo, de acuerdo con la legislación nacional de la Parte relevante.
5. La exoneración de los derechos de aduana y demás impuestos a la importación mencionados en este Artículo también será aplicable si las aerolíneas de una Parte hubieran acordado con otra aerolínea un préstamo o transferencia de los artículos mencionados en los incisos 1-2 de este Artículo en el territorio de la otra Parte, siempre que esa otra aerolínea o aerolíneas gocen de las mismas exenciones en el territorio de la otra Parte, de conformidad con la legislación nacional.



ARTÍCULO 11

TARIFAS

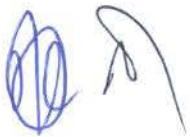
Cada Parte permitirá que cada línea aérea fije sus propias tarifas para los servicios de transporte aéreo internacional.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "S. A.", is located at the bottom left corner of the page.

ARTÍCULO 12

CAPACIDAD

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte deberán gozar de equidad e igualdad de oportunidades para operar los servicios acordados de conformidad con este Acuerdo.
2. En la operación de los servicios acordados, la capacidad que puedan ofrecer las líneas aéreas designadas de cada Parte será la establecida entre las autoridades aeronáuticas de las Partes antes del inicio de la prestación de tales servicios por las líneas aéreas señaladas y de tiempo en tiempo a partir de ese momento.



ARTÍCULO 13

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho de establecer oficinas adecuadas en el territorio de la otra Parte. Estas oficinas pueden incluir personal comercial, operativo y técnico que puede estar compuesto de personal transferido o contratado en el lugar.
2. De conformidad con las leyes y reglamentos relacionados con el ingreso, residencia y contratación de la otra Parte, las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho a traer y mantener en el territorio de la otra Parte su propio personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otro personal especializado que la línea aérea considere razonablemente necesario para la prestación de servicios de transporte aéreo. De acuerdo con esas leyes y reglamentos, cada Parte, en el más breve plazo, otorgará las autorizaciones de trabajo, visas u otros documentos similares necesarios, a los representantes y personal al que se hace referencia en este inciso.
3. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a participar en la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte (directamente, y a su criterio, a través de sus agentes), incluyendo el derecho de establecer oficinas. Cada línea aérea designada tendrá derecho de vender tales servicios de transporte y cualquier persona está en libertad de comprar estos servicios de transporte en la moneda de ese territorio o, con sujeción a las leyes y reglamentos nacionales, en monedas libremente convertibles de otros países.
4. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán pagar los cargos locales, incluyendo la compra de combustible, en el territorio de la otra Parte en moneda local. A su criterio, las líneas aéreas designadas de cada Parte pueden pagar esos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda libremente convertible de conformidad con los reglamentos de cambio de monedas de la otra Parte.
5. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho de llevar a cabo sus propios servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte o contratar a un agente competidor de su elección, incluyendo cualquiera de las líneas aéreas que prestan servicios de asistencia en tierra, total o parcialmente. Cuando las leyes o reglamentos de cualquiera de las Partes limiten o restrinjan la prestación de sus servicios de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte, cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.
6. Las líneas aéreas de cada Parte podrán prestar sus servicios de transporte aéreo internacional usando aeronaves (o aeronaves y tripulación) arrendadas a otras compañías, incluyendo otras líneas aéreas, a condición que únicamente la aeronave de operación y la tripulación cumplan con los estándares y requisitos operativos y de seguridad aplicables. En el caso de arrendamiento de aeronaves a líneas aéreas de terceros países, tales arreglos no deberán resultar, directa o indirectamente, en el otorgamiento a la arrendadora de acceso a derechos de tráfico que esa línea aérea no dispondría de otra manera.



ARTÍCULO 14 **CÓDIGO COMPARTIDO**

1. Al operar o comercializar los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier aerolínea designada de una de las Partes podrá suscribir acuerdos de cooperación comercial tales como bloqueo de espacios y de código compartido o de arrendamiento con:
 - a. una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte;
 - b. una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte; y
 - c. una aerolínea o aerolíneas de un tercer país,siempre y cuando
 - i. todas las aerolíneas en tales acuerdos estén debidamente autorizadas y cumplan con los requisitos que se aplican normalmente en tales acuerdos;
 - ii. con respecto a cualquier boleto vendido, la aerolínea indique con claridad al comprador, en el punto de venta, qué línea aérea operará cada tramo del servicio y con qué línea o líneas aéreas el comprador está suscribiendo una relación contractual.
2. Las aerolíneas de cada Parte podrán comercializar servicios de código compartido en vuelos domésticos, operados dentro del territorio de la otra Parte, siempre y cuando estos servicios sean parte de un vuelo internacional directo.
3. El registro y la aprobación de cualquier acuerdo de cooperación comercial estará regulado, en cada territorio, por la legislación nacional de las Partes.

Two handwritten signatures are present at the bottom left of the page. The first signature is in blue ink and appears to begin with the letters 'B' and 'A'. The second signature is in black ink and appears to begin with the letter 'R'.

ARTÍCULO 15 **SERVICIOS INTERMODALES**

Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán emplear en relación con sus servicios de transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie hacia o desde cualquier punto de los territorios de las Partes o terceros países. Las líneas aéreas pueden elegir realizar su propio transporte de superficie u ofrecerlos a través de acuerdos, incluyendo códigos compartidos, con otros transportistas de superficie. Tales servicios intermodales pueden ser ofrecidos como servicios directos y a un precio único para el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre que los pasajeros y embarcadores estén informados acerca de los proveedores del transporte involucrado.



ARTÍCULO 16 **COMPETENCIA LEAL**

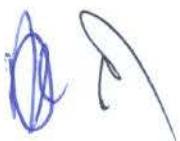
1. Las leyes sobre competencia de cada Parte, como sean modificadas de tiempo en tiempo, se aplicarán a la operación de las líneas aéreas, dentro de la jurisdicción de la respectiva Parte. Donde sea permitido bajo esas leyes, una Parte o su autoridad sobre competencia puede, no obstante, unilateralmente exceptuar a los acuerdos comerciales entre las líneas aéreas de la aplicación de sus leyes nacionales sobre competencia. Esto no obliga a una Parte o a su autoridad sobre competencia a proporcionar una exención recíproca.
2. Cada Parte permitirá a cada línea aérea designada determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca sobre la base de consideraciones comerciales en el mercado, de acuerdo con los arreglos sobre capacidad decididos de conformidad con el Artículo 12, inciso 2. En consonancia con este derecho, ninguna de las Partes limitará de manera unilateral el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o del tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, excepto cuando pudiera ser requerido por motivos aduaneros, técnicos, operacionales o ambientales, bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 del Convenio.



ARTÍCULO 17

CONSULTAS

1. Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relativas a la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo. Tales consultas, que podrán efectuarse por y entre las autoridades aeronáuticas (salvo casos de interpretación), comenzarán dentro de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba el requerimiento escrito del solicitante -salvo acuerdo distinto- o en un plazo menor como se señala en los Artículos 2 (Designación, Autorización y Revocación), 6 (Seguridad Operacional) y 7 (Seguridad de la Aviación), cuando fuere aplicable.
2. En caso de que la Parte solicitante considere necesario realizar consultas inmediatas, para evitar daños inminentes e irreparables a su línea o líneas aéreas, esas consultas pueden empezar dentro de los treinta (30) días posteriores a la fecha de recepción de la solicitud por la otra Parte.



ARTÍCULO 18

ENMIENDA AL ACUERDO

1. Este Acuerdo, puede ser enmendado o revisado mediante acuerdo escrito entre las Partes.
2. Cualquier enmienda o revisión entrará en vigencia cuando las Partes hayan intercambiado notificaciones escritas, por canales diplomáticos, señalando que se ha cumplido con sus respectivos requisitos para la entrada en vigor de una enmienda o revisión.
3. Si un convenio multilateral respecto al transporte aéreo, entrara en vigencia en lo que se refiere a ambas Partes, el presente Acuerdo se considerará enmendado en la medida en que sea necesario para cumplir con las disposiciones de ese convenio.



ARTÍCULO 19

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Cualquier controversia producto de este Acuerdo, que no se resuelva mediante una primera ronda de consultas formales o, cuando así sea acordado, a través de mediación de conformidad con el Anexo 2, puede remitirse, por acuerdo de las Partes, para su solución a un tribunal arbitral. Si las Partes no acuerdan en lo señalado, la controversia, a solicitud de cualquiera de las Partes, será sometida a arbitraje de conformidad con los procedimientos que se describen a continuación.
2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal conformado por tres árbitros, nombrados de la siguiente manera:
 - i. dentro de los treinta (30) días después de la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro. Dentro de los sesenta (60) días después de haber nombrado a estos dos árbitros, ellos mediante acuerdo designarán a un tercer árbitro que actuará como Presidente del tribunal; y
 - ii. si alguna de las Partes no nombrara a un árbitro, o si el tercer árbitro no fuera designado de conformidad con el inciso 2 (a) de este Artículo, cualquiera de las Partes puede solicitar al Presidente del Consejo de la OACI, que designe al árbitro o árbitros necesarios en un plazo de treinta (30) días. Si el Presidente del Consejo fuera de la misma nacionalidad que una de las Partes, el vicepresidente de mayor antigüedad, que no se encuentre descalificado por ese motivo, se encargará del nombramiento.
3. Salvo que se acuerde lo contrario, el tribunal determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo y establecerá sus propias normas procesales. A criterio del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes, se celebrará una conferencia, respecto de los asuntos precisos que serán sometidos a arbitraje y los procedimientos específicos a seguir, en una fecha que determine el tribunal, pero no más de quince (15) días después del nombramiento del tercer árbitro. Si las Partes en controversia no pudieran llegar a un acuerdo en estos temas, el tribunal determinará los asuntos precisos que serán sometidos a arbitraje y los procedimientos específicos a seguir.
4. Salvo que se acuerde algo diferente, o como lo disponga el tribunal, cada Parte presentará un memorando dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes al nombramiento del tercer arbitro y las respuestas se presentarán como máximo sesenta (60) días después que el tercer árbitro sea designado. El tribunal llevará a cabo una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes o por iniciativa propia dentro de los quince (15) días después de vencido el plazo de respuesta.
5. El tribunal procurará dictar resolución escrita en el plazo de treinta (30) días desde la conclusión de la audiencia o, de no celebrarse una audiencia, desde la fecha de presentación de ambas réplicas. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.
6. Las Partes pueden presentar solicitudes de aclaración de la decisión dentro de los quince (15) días después de emitida y cualquier aclaración se emitirá dentro de los quince (15) días de recibida esa solicitud.



7. El laudo del tribunal será definitivo y vinculante para las partes en controversia. Cada Parte cumplirá plenamente con cualquier decisión o laudo del tribunal.
8. Si y En tanto, una Parte no cumple con un laudo bajo el inciso 7 de este Artículo, la otra Parte puede limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado, en virtud de este Acuerdo, a la Parte que haya incumplido.
9. Las Partes compartirán, en partes iguales, los gastos del tribunal, incluyendo los honorarios y gastos de los árbitros. Cualquier gasto incurrido por el Presidente del Consejo de la OACI en relación con los procedimientos del inciso 2(b) de este Artículo será considerado parte de los gastos del tribunal.



ARTÍCULO 20

REGISTRO ANTE OACI

Este Acuerdo y cualquier enmienda al mismo se registrarán ante la OACI.



ARTÍCULO 21

DENUNCIA

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, dar aviso escrito a la otra Parte sobre su decisión de denunciar este Acuerdo. Esa notificación se enviará en forma simultánea a la OACI. El Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recepción del aviso a la otra Parte) inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte, a menos que el aviso sea retirado por decisión mutua de las Partes antes de finalizado este periodo.
2. En ausencia de un acuse de recibo del aviso de denuncia por la otra Parte, esa notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de ese aviso por la OACI.

Two handwritten signatures are present at the bottom left of the page. The first signature is in blue ink and appears to be a stylized 'A'. The second signature is in black ink and appears to be a stylized 'M' or 'D'.

ARTÍCULO 22

DURACIÓN

Este Acuerdo estará en vigencia de forma indefinida a menos que sea denunciado de conformidad con las disposiciones del Artículo 21 (Denuncia).

A pair of handwritten signatures, one in blue ink and one in black ink, located at the bottom left corner of the page.

ARTÍCULO 23 ENTRADA EN VIGOR

Cada una de las Partes informará a la otra Parte por escrito mediante Nota Diplomática el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo. El Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última Nota Diplomática.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han suscrito este Acuerdo.

HECHO en duplicado en Canberra, en idioma inglés y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

El 24 del mes de mayo de 2017.

**Por el Gobierno de la
República del Perú**



Eduardo Ferreyros Küppers
Ministro de Comercio Exterior y
Turismo

Por el Gobierno de Australia



The Hon Darren Chester MP
Ministro de Infraestructuras y
Transportes



ANEXO 1
SECCIÓN 1
CUADRO DE RUTAS

Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a prestar servicios de transporte aéreo internacional entre puntos en las siguientes rutas:

Ruta de las líneas aéreas designadas de Perú:

<u>Puntos en Perú</u>	<u>Puntos intermedios</u>	<u>Puntos en Australia</u>	<u>Puntos más allá</u>
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Ruta de las líneas aéreas designadas de Australia:

<u>Puntos en Australia</u>	<u>Puntos intermedios</u>	<u>Puntos en Perú</u>	<u>Puntos más allá</u>
Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera	Cualquiera

Notas:

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte podrán a su elección omitir puntos en cualquiera de las rutas arriba indicadas, siempre y cuando, los servicios comiencen o terminen en el territorio de la Parte que designa a las aerolíneas.
2. Los puntos, derechos de tráfico y la capacidad serán determinados por las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes mediante la suscripción de Memorandas de Entendimiento.
3. Entre puntos en el territorio de la otra Parte, las líneas aéreas designadas de cada Parte únicamente pueden ejercer derechos de parada estancia propios.



SECCIÓN 2 FLEXIBILIDAD OPERATIVA

Con sujeción a la Sección 1 de este Anexo, las líneas aéreas designadas de cada Parte pueden, en cualquiera o en todos los servicios y a criterio de cada línea aérea:

- (a) prestar servicios en cualquiera o ambas direcciones;
- (b) combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;
- (c) transferir tráfico de una aeronave a otra en cualquier punto de la ruta,

Sin limitaciones geográficas o de dirección y sin pérdida de ningún otro derecho de tráfico permitido contemplado en virtud del presente Acuerdo

SECCIÓN 3 CAMBIO DE CAPACIDAD

En cualquier sector o sectores de las rutas de la Sección 1 de este Anexo, cualquier línea aérea designada tendrá derecho a prestar servicios de transporte aéreo internacional, incluyendo bajo acuerdos de código compartido con otras líneas aéreas, sin ninguna limitación como cambiar en cualquier punto o puntos en la ruta, el tipo, tamaño o número de aeronaves operadas.



ANEXO 2 PROCESO DE MEDIACIÓN

1. Las reglas establecidas en este Anexo se aplican cuando las Partes que buscan una conciliación amistosa de sus controversias han acordado someter las mismas a mediación. Las Partes en controversia pueden acordar excluir, complementar o variar cualquiera de las reglas contenidas en este Anexo en cualquier momento.

La Parte que inicia la mediación enviará a la otra Parte una invitación escrita para mediación bajo este Anexo. La mediación se inicia luego de la recepción por la Parte que pide la mediación recibe una notificación escrita de la otra Parte aceptando la oferta de mediación.

2. Habrá un mediador a menos que las Partes acuerden que debe haber dos o tres mediadores. Cuando exista más de un mediador, tratarán como regla general, de actuar conjuntamente.

Las Partes en controversia tratarán de ponerse de acuerdo en cuanto al nombramiento de un único mediador o de mediadores, que serán elegidos de preferencia de la relación de expertos en aviación debidamente calificados que mantiene la OACI. El nombramiento de mediadores culminará dentro de los veintiún (21) días de recibida la notificación a la que se hace referencia en el inciso 1. Cuando las Partes no llegan a un acuerdo en cuanto al nombramiento del mediador o mediadores durante ese periodo, la Parte que inicia el proceso de mediación puede dar por terminado este proceso notificando a la otra Parte o solicitar al Presidente del Consejo de la OACI que efectúe los nombramientos.

3. El mediador escuchará a las Partes, examinará sus reclamaciones y planteará propuestas a las Partes con miras a llegar a un acuerdo amistoso. El mediador puede llamar la atención de las Partes sobre cualquier medida que pudiera facilitar la solución amistosa de la controversia.
4. Las Partes cooperarán de buena fe con el mediador y, en especial, se esforzarán por cumplir con las solicitudes del mediador de presentar materiales escritos, suministrar evidencias y asistir a reuniones.
5. El costo de la mediación será asumido a prorrata por las Partes en controversia.
6. Este mecanismo de mediación no perjudica el uso continuo del proceso de consultas, del subsecuente uso del arbitraje o la denuncia bajo el Artículo 21 (Denuncia).
7. El proceso de mediación concluye cuando se llega a un acuerdo o cuando una de las partes en controversia da por terminado el proceso de mediación notificando por escrito a la otra Parte.



**AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU
AND
THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
RELATING TO AIR SERVICES**

Handwritten signatures in blue ink, likely belonging to officials from the Government of Australia, are present at the bottom left of the document.

INDEX TO AGREEMENT

Preamble

1. Definitions
2. Designation, Authorisation and Revocation
3. Grant of Rights
4. Application of Laws
5. Recognition of Certificates and Licenses
6. Safety
7. Aviation Security
8. User Charges
9. Statistics
10. Customs Duties
11. Tariffs
12. Capacity
13. Commercial Opportunities
14. Code Share
15. Intermodal Services
16. Fair Competition
17. Consultations
18. Amendment of Agreement
19. Settlement of Disputes
20. Registration with ICAO
21. Termination
22. Duration
23. Entry into Force

ANNEX 1

- | | |
|-----------|-------------------------|
| Section 1 | Route Schedule |
| Section 2 | Operational Flexibility |
| Section 3 | Change of Gauge |

ANNEX 2

Mediation Process

Two handwritten signatures are located at the bottom left of the page. The first signature is a stylized 'Q' or 'G' followed by a more fluid, cursive name. The second signature is a more continuous, flowing cursive script.

AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU
AND THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA
RELATING TO AIR SERVICES

The Government of the Republic of Peru and the Government of Australia (hereinafter, "the Parties");

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace and wishing to encourage airlines to develop and implement competitive services;

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

Have agreed as follows:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "John G".

ARTICLE 1 DEFINITIONS

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

- (a) "aeronautical authorities" means for the Government of Australia, the Department of Infrastructure and Regional Development, and for the Government of the Republic of Peru, the Ministry of Transportation and Communications, through the Directorate General of Civil Aeronautics, or in either case any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said authorities.
- (b) "agreed services" means services for the uplift and discharge of traffic as defined in Article 3, paragraph 1 (c);
- (c) "Agreement" means this Instrument, its Annexes and any amendments thereto;
- (d) "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (e) "airline" means any air transport enterprise marketing or operating air transportation;
- (f) "capacity" is the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies), or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- (g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Parties; and
 - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties;
- (h) "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement;
- (i) "ground-handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities and/or services;
- (j) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- (k) "international air transportation" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (l) "tariffs" means the price to be charged for the transportation of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail), as well as the conditions under which these prices are



to be applied, including payment of commissions and any other additional earnings for the agency or selling of transportation documents;

- (m) "territory", in this Agreement, is without prejudice to the sovereignty, sovereign rights and jurisdiction of the Parties in accordance with international law and their respective constitutions;
- (n) "user charges" means a charge made to airlines by a service provider for the provision of airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services.

A handwritten signature in blue ink, likely belonging to one of the parties involved in the agreement.

ARTICLE 2 **DESIGNATION, AUTHORISATION AND REVOCATION**

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement, and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels. Designation shall not be required for airlines exercising the rights provided for in Article 3, paragraphs 1 (a) and 1 (b).
2. On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions relating to the operation and navigation of the aircraft, the other Party shall grant appropriate authorisations without delay, provided that:
 - (a) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline or substantial ownership and effective control of that airline are vested in that Party, nationals of that Party, or both; and
 - (b) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications, in conformity with the provisions of the Convention; and
 - (c) the airline holds the necessary operating permits; and
 - (d) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorised it may commence international air transportation, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.
4. Either Party may withhold, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party, at any time, if the conditions specified in paragraph 2 of this Article are not met, or if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
5. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with paragraphs 2 (b) – 2 (d) of this Article, the rights established by paragraph 4 of this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
6. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.



ARTICLE 3 **GRANT OF RIGHTS**

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - (a) the right to fly across the territory of the other Party without landing;
 - (b) the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;
 - (c) the right for designated airlines, to operate services on the route specified in Annex 1 and to make stops in its territory for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, hereinafter called the "agreed services"; and
 - (d) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to uplift and discharge between points in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation.
3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1(a) and 1(b) of this Article.

A set of handwritten signatures in blue ink, likely belonging to the parties involved in the agreement, are placed at the bottom left corner of the document area.

ARTICLE 4 **APPLICATION OF LAWS**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advanced passenger information, currency, customs, health and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Party.
3. Neither Party shall give preference to its own nor any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advanced passenger information, currency, customs, health and quarantine, postal and similar regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or otherwise in special circumstances where such examination is required having regard to the laws and regulations of the relevant Party and to the particular circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties and other similar charges.

A pair of handwritten signatures in blue ink, likely belonging to the parties involved in the agreement.

ARTICLE 5

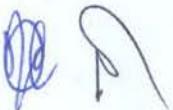
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Each Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the international air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least meet the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party, however, reserves the right to refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "B R".

ARTICLE 6 SAFETY

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 2 (Designation, Authorisation and Revocation).
3. Paragraphs 4-7 of this Article supplement paragraphs 1-2 of this Article and the obligations of the Parties under Article 33 of the Convention.
4. Pursuant to Article 16 of the Convention it is further agreed that any aircraft operated by, or under a lease arrangement on behalf of the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of another Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
5. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
 - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
6. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Party in accordance with paragraph 4 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 5 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

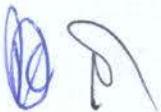
A set of handwritten signatures in blue ink, likely belonging to the parties involved in the agreement, are located at the bottom left corner of the page.

7. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
8. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 7 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

A pair of handwritten signatures, one in blue ink and one in black ink, located at the bottom left corner of the page. The blue signature appears to begin with a 'B' and the black signature appears to begin with a 'P'.

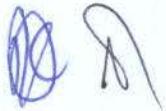
ARTICLE 7 **AVIATION SECURITY**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on 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 and 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 Parties adhere to.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention. 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. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. Each 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 Party shall also give positive consideration to any request from the other 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 Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Party shall give sympathetic consideration to a request from the other Party to discuss and enter into reciprocal administration arrangements whereby the aeronautical authorities of one Party could make, in the territory of the other Party, their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators

 A handwritten signature in blue ink, appearing to read "D R".

in respect of flights arriving from or departing to the territory of the Party making the request.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article

Two handwritten signatures in blue ink are located at the bottom left of the page. The signature on the left appears to begin with the letters 'AS' and the signature on the right appears to begin with the letters 'R'.

ARTICLE 8 **USER CHARGES**

1. Each Party shall use its best efforts to encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the airlines only on the basis that they are non-discriminatory, and equitably apportioned amongst categories of users.
2. User charges reflect, but do not exceed the full cost to the competent charging authorities of providing the facilities and services. This may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made should be provided on an efficient and economic basis. For charges to be non-discriminatory, they should be levied on foreign airlines at a rate no higher than the rate imposed on a Party's own airlines operating similar international services.
3. The Parties shall encourage the exchange of such information between the competent charging authorities and the airlines as may be necessary to permit a full assessment of the reasonableness of, justification for, and apportionment of the charges in accordance with paragraphs 1-2 of this Article.
4. Increased or new charges should only follow adequate consultations between the competent charging authorities and the airlines. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made.

A pair of handwritten signatures in blue ink, one appearing to be a stylized 'B' and the other a 'P'.

ARTICLE 9 STATISTICS

1. The aeronautical authorities of one Party may require a designated airline of the other Party to provide statements of statistics related to the traffic carried by that airline on services performed under this Agreement.
2. The aeronautical authorities of each Party may determine the nature of the statistics required to be provided by designated airlines under the above paragraph, and shall apply these requirements on a non-discriminatory basis.

A pair of handwritten signatures in blue ink, likely belonging to officials from the two parties mentioned in the document.

ARTICLE 10 **CUSTOMS DUTIES**

1. Aircraft of the designated airlines providing agreed services shall be admitted temporarily free of duty subject to customs regulations of each Party when flying to, from or over the territory of the other Party.
2. Fuel, lubricants, other technical consumption items, spare parts (including engines), permanent equipment and supplies on board of the aircraft of the designated airline, shall be exempt from customs duties, and other similar taxes imposed by national legislation, provided that such equipment and stock remain on board of the aircraft when the aircraft leaves the territory of arrival, departure from or flight in the territory of the other Party.
3. The items that will be used for aircraft maintenance or repair, the equipment required for loading or unloading of passengers, the items required for managing cargo and any other product required for the operation of the aircraft for international air transport that enters the territory of the other Party shall be exempt from paying the customs duties and any other similar tax pursuant to the national legislation, provided that these items remain under customs control and supervision, within the specific restricted areas at the international airports and other areas specified by the other Party, pending their use, both on the aircraft and the technical ground services.
4. The items listed in paragraphs 2-3 of this Article shall not be used for purposes other than air services. They shall remain under the supervision or control of relevant authorities to be re-exported or otherwise disposed of, pursuant to national legislation of the relevant Party.
5. The exemption from customs duties and other taxes to import mentioned in this Article should also apply if the airlines of one Party have agreed with another airline for a loan or transfer of the items mentioned in paragraphs 1-2 of this Article in the territory of the other Party, provided that such other airline or airlines enjoy the same exemptions in the territory of the other Party, in accordance with national legislation.

A pair of handwritten signatures in blue ink, likely belonging to officials from the two parties involved in the agreement.

ARTICLE 11

TARIFFS

Each Party shall allow each airline to determine its own tariffs for international air transportation.

A.P.

ARTICLE 12

CAPACITY

1. The designated airlines of each Party shall enjoy fair and equal opportunities to operate the agreed services in accordance with this Agreement.
2. In the operation of the agreed services, the capacity which may be provided by the designated airlines of each Party shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Parties before the commencement of such services by the airlines concerned and from time to time thereafter.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "John Doe".

ARTICLE 13

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The airlines of each Party shall have the right to establish appropriate offices in the territory of the other Party. These offices may include commercial, operational and technical staff, which may consist of transferred or locally hired personnel.
2. In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, the airlines of each Party shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Party those of their own managerial, sales, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air transportation. Consistent with such laws and regulations, each Party shall, with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in this paragraph.
3. The designated airlines of each Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party (directly, and at its discretion, through its agents), including the right to establish offices. Each designated airline shall have the right to sell such transportation, and any individual is free to purchase such transportation in the currency of such territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.
4. The designated airlines of each Party shall be allowed to pay local charges, including fuel purchases, in the territory of the other Party, in local currency. At its discretion, the designated airlines of each Party may pay such expenses in the territory of the other Party in currencies freely convertible, in accordance with the money-exchange regulations of the other Party.
5. The designated airlines of each Party shall have the right to perform their own ground-handling in the territory of the other Party, or contract with a competing agent of their choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. When the laws and regulations of either Party limit or restrict the provision of ground-handling in the territory of that Party, each designated airline should be treated in a non-discriminatory manner, with regard to the services of ground-handling offered by a duly authorised supplier or suppliers.
6. The designated airlines of each Party shall be permitted to conduct international air transportation using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided only that the operating aircraft and crew meet the applicable operating and safety standards and requirements. In case of aircraft leasing to airlines from third countries, such arrangements shall not result, directly or indirectly, in granting to the lessor access to traffic rights that it would not exercise otherwise.

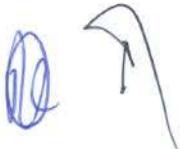
A handwritten signature in blue ink, appearing to read "A P".

ARTICLE 14 CODE SHARE

1. In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space and code-sharing or leasing arrangements, with:
 - (a) an airline or airlines of the same Party;
 - (b) an airline or airlines of the other Party; and
 - (c) an airline or airlines of a third country,

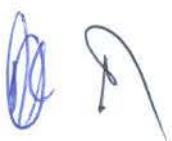
provided that

 - (i) all airlines in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements; and
 - (ii) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
2. The airlines of each Party may market code share services on domestic flights operated within the territory of the other Party provided that such services form part of a through international journey.
3. Registration and approval of any cooperative marketing arrangements shall be governed, in each territory, by the national legislation of the Parties.

A pair of handwritten signatures in blue ink, one appearing to be a stylized 'D' and the other a 'T' or similar mark, located at the bottom left corner of the page.

ARTICLE 15 **INTERMODAL SERVICES**

The designated airlines of each Party shall be permitted to employ, in connection with international air transportation, any surface transport to or from any points in the territories of the Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code share, with other surface carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

A pair of handwritten signatures in blue ink, one appearing to begin with 'D' and the other with 'R', located in the bottom left corner of the page.

ARTICLE 16 **FAIR COMPETITION**

1. The competition laws of each Party, as amended from time to time, shall apply to the operation of the airlines within the jurisdiction of the respective Party. Where permitted under those laws, a Party or its competition authority may, however, unilaterally exempt commercial agreements between airlines from the application of its domestic competition law. This does not obligate a Party or its competition authority to provide a reciprocal exemption.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace, in accordance with the capacity arrangements decided pursuant to Article 12, paragraph 2. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "John Doe".

ARTICLE 17 CONSULTATIONS

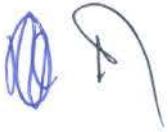
1. Either Party may, at any time, request consultations with respect to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. These consultations, that may be conducted by and between the aeronautical authorities (interpretation cases excepted), shall begin within sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Party -unless otherwise agreed- or in a lesser term as stated by Articles 2 (Designation, Authorisation and Revocation), 6 (Safety) and 7 (Aviation Security) when applicable.
2. In the event the requesting Party deems it is necessary to have immediate consultations to avoid imminent and irreparable harm to their airline or airlines, such consultations may begin within thirty (30) days from the date of the receipt of the request by the other Party.

Two handwritten signatures are located at the bottom left of the page. The first signature, on the left, appears to be "D. M." in blue ink. The second signature, on the right, appears to be "J. P." in blue ink.

ARTICLE 18

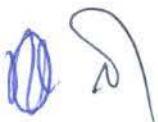
AMENDMENT OF AGREEMENT

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Parties.
2. Any such amendment or revision shall enter into force when the Parties have notified each other in writing through diplomatic channels, that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met.
3. If a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that convention.

A pair of handwritten signatures, one in blue ink and one in black ink, located at the bottom left corner of the page.

ARTICLE 19 **SETTLEMENT OF DISPUTES**

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations or, where agreed, by mediation in accordance with Annex 2, may be referred by agreement of the Parties to an arbitral tribunal for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - (a) within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, the arbitrators shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the tribunal; and
 - (b) if either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with paragraph 2 (a) of this Article, either Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference concerning the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held on a date determined by the tribunal, but not later than fifteen (15) days after the third arbitrator has been appointed. If the Parties to the dispute are unable to reach agreement on these issues, the tribunal shall determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days of the time the third arbitrator is appointed, and the replies shall be due sixty (60) days after the third arbitrator is appointed. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after the replies are due.
5. The Tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.
7. The award of the tribunal shall be final and binding upon the parties to the dispute. Each Party shall give full effect to any decision or award of the tribunal.



8. If and for so long as either Party fails to comply with an award under paragraph 7 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in default.
9. The Parties shall share the expenses of the tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, equally. Any expenses incurred by the President of the Council of ICAO in connection with the procedures of paragraph 2 (b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the tribunal.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "John Doe".

ARTICLE 20 REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with ICAO.

A pair of handwritten signatures in blue ink, likely belonging to the parties involved in the agreement, are located at the bottom left corner of the page.

ARTICLE 21 **TERMINATION**

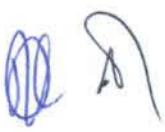
1. Either of the Parties may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to ICAO. The Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Parties before the end of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of that notice by ICAO.

Two handwritten signatures are located at the bottom left of the page, enclosed within a thin orange rectangular border. The signature on the left appears to begin with the letters 'D' and 'A'. The signature on the right appears to begin with the letter 'R'.

ARTICLE 22

DURATION

This Agreement shall continue in force indefinitely unless terminated pursuant to the provisions of Article 21 (Termination).

A pair of handwritten signatures in blue ink, one appearing to be a stylized 'M' or 'D' and the other a more fluid cursive mark.

ARTICLE 23 ENTRY INTO FORCE

Each Party shall inform the other Party in writing by Diplomatic Note of the completion of its internal procedures required to bring this Agreement into force. The Agreement shall enter into force on the date of the last Diplomatic Note.

In WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Canberra in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

On the 24th of May, 2017.

**For the Government of the
Republic of Peru**



Eduardo Ferreyros Küppers
Minister of Foreign Trade and
Tourism

For the Government of Australia



The Hon Darren Chester MP
Minister for Infrastructure and
Transport



ANNEX 1
SECTION 1
ROUTE SCHEDULE

The designated airlines of each Party shall be entitled to perform international air transportation between points on the following routes:

Route for the designated airlines of Peru:

<u>Points in Peru</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Australia</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Route for the designated airlines of Australia:

<u>Points in Australia</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Peru</u>	<u>Beyond Points</u>
Any	Any	Any	Any

Notes:

1. The designated airlines of each Party may at their option omit points on any of the above routes provided that the services commence or terminate in the territory of the Party designating the airlines.
2. The points, traffic rights and capacity shall be determined by the aeronautical authorities of both Parties by signing Memorandums of Understanding.
3. Between points in the territory of the other Party, the designated airlines of each Party may exercise own stopover rights only.



SECTION 2 OPERATIONAL FLEXIBILITY

Subject to Section 1 of this Annex, the designated airlines of each Party may, on any or all services and at the option of each airline:

- (a) Perform services in either or both directions;
- (b) Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) Transfer traffic from any aircraft to any other aircraft at any point on the route,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

SECTION 3 CHANGE OF GAUGE

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, any designated airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "D R".

ANNEX 2 **MEDIATION PROCESS**

1. The rules set out in this Annex apply where the Parties seeking an amicable settlement of their dispute have agreed to submit the dispute to mediation. The Parties to the dispute may agree to exclude, supplement or vary any of the rules contained in this Annex at any time.

The Party initiating mediation shall send to the other Party a written invitation to mediate under this Annex. The mediation commences following the receipt, by the Party initiating the mediation, of written notification by the other Party accepting the offer to mediate.

2. There shall be one mediator unless the Parties agree that there shall be two or three mediators. Where there is more than one mediator, they ought, as a general rule, to act jointly.

The Parties to the dispute shall seek to agree on the appointment of the sole mediator or mediators to be chosen preferably from the roster of suitably qualified aviation experts maintained by ICAO. The appointment of mediators shall be completed within twenty-one (21) days of receipt of the notification referred to in paragraph 1. Where the Parties fail to agree on the appointment of the mediator or mediators within that period, the Party initiating the mediation may terminate the mediation proceedings by notification addressed to the other Party or request the President of the Council of ICAO to make the appointments.

3. The mediator shall hear the Parties, examine their claims and make proposals to the Parties with a view to reaching an amicable settlement. The mediator may draw the attention of the Parties to any measures which might facilitate an amicable settlement of the dispute.
4. The Parties shall cooperate in good faith with the mediator and, in particular, will endeavour to comply with requests by the mediator to submit written materials, provide evidence and attend meetings.
5. The cost of the mediation shall be borne equally by the Parties to the dispute.
6. This mediation mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination under Article 21 (Termination).
7. The mediation process is terminated when a settlement has been reached or when one party to the dispute terminates the mediation by written notification to the other Party.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "John Doe".