

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
Reg. No. 0530
R.D. N° 943-99-AGC/11.14
2001

**MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO ENTRE
LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LA REPUBLICA DEL PERU Y DEL
REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE**

1. Las delegaciones, que representan a las autoridades aeronáuticas de la República del Perú y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, se reunieron en la Ciudad de Lima, los días 25 y 26 de Mayo del 2004 con el propósito de discutir los acuerdos de servicios aéreos entre sus países. Las discusiones fueron llevadas a cabo en una atmósfera amistosa y constructiva. En el Anexo A, aparecen los nombres de los miembros de ambas delegaciones.

Acuerdo de Servicios Aéreos

2. Las dos delegaciones llegaron a un acuerdo y pusieron sus iniciales en el texto de una nueva versión en borrador del Acuerdo de Servicios Aéreos ("el ASA"), adjunto en el Anexo B. El presente texto reemplaza al texto en borrador adjunto al Memorando de Entendimiento del 9 de Abril de 1997.

3. Las dos delegaciones decidieron aplicar las disposiciones del ASA de manera provisional a partir de la fecha del día de hoy hasta la emisión de las autorizaciones finales necesarias.

Tarifas

4. La delegación del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte propuso un texto adicional al artículo de tarifas en borrador del ASA (Artículo 7) para reflejar el hecho de que las tarifas que cobran las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes por concepto de transporte totalmente dentro del territorio de la Comunidad Europea están sujetas a la legislación de la Comunidad Europea. La delegación peruana tomó cuenta de ello, pero consideró que no era adecuado incluir dicho texto en acuerdos bilaterales.

5. Asimismo, las dos delegaciones llegaron a los siguientes entendimientos:

Frecuencia

A. Las dos delegaciones confirmaron que no habrá ningún tipo de restricciones en cuanto a la cantidad de servicios de pasajeros o carga que puedan operar las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante en las rutas especificadas en el Anexo del ASA, asimismo, que será posible hacer uso de cualquier tipo de aeronaves.

Servicios No Regulares (Charter)

B. (i) Cada delegación afirmó la intención de sus autoridades aeronáuticas, dentro del ámbito del Artículo 5 de la Convención de Chicago, de adoptar una política liberal para las operaciones no regulares (charter) en base a la demanda del mercado y al principio de oportunidad justa y equitativa, y de no discriminación entre líneas aéreas de ambas autoridades aeronáuticas. También afirmaron su voluntad de aprobar en principio, las solicitudes de vuelos no regulares (charter) de pasajeros y carga (incluyendo servicios combinados de carga) para operar entre el Reino Unido y la República del Perú así como para operaciones regulares. Las



solicitudes que no cumplan los criterios antes mencionados serán tratadas de una manera amable.

(ii) Cada delegación afirmó también su intención de no exigir a las líneas aéreas que deseen operar servicios aéreos no regulares (charter) que consulten y/o celebren acuerdos comerciales con otras líneas aéreas antes de operar dichos servicios.

(iii) Las solicitudes de servicios no regulares (charter) de pasajeros deberán ser presentadas con una anticipación de al menos diez días útiles al vuelo o serie de vuelos propuestos y las decisiones con respecto a dichas solicitudes deberán tomarse en un plazo de cinco días útiles. Las solicitudes de servicios no regulares (charter) de carga deberán ser presentadas con una anticipación de al menos cinco días al vuelo o serie de vuelos propuesta y las decisiones con respecto a dichas solicitudes deberán tomarse en un plazo de tres días útiles.

Código Compartido

C. Cada línea aérea asignada podrá, con sujeción a las leyes y reglamentos que regulan la conducta anticompetencia aplicable en el territorio de la Parte Contratante que la designó, celebrar acuerdos con una línea aérea o líneas aéreas, por los cuales cualquiera de dichas líneas aéreas opere servicios según el código de dos o más de dichas líneas aéreas, siempre y cuando:

(i) cada vuelo que forme parte de un servicio al cual se apliquen los acuerdos sea operado por una línea aérea autorizada para operar dicho vuelo independientemente de la aplicación de este párrafo;

(ii) ningún servicio sea ofrecido;

1) por una línea aérea designada por una autoridad aeronáutica, entre un punto en el territorio de la otra autoridad aeronáutica y un punto en un tercer Estado, o entre dos puntos en el territorio de la otra autoridad aeronáutica, o

2) por una línea aérea no designada por ninguna de las autoridades aeronáuticas entre cualquiera de los dos puntos,

a menos que la línea aérea estuviera autorizada para ofrecer dicho servicio independientemente de la aplicación de este párrafo; y

(iii) con respecto a cada boleto vendido, el comprador se encuentre informado en el punto de venta sobre qué línea aérea operará cada sector del servicio.

6. En todos los otros asuntos, los entendimientos acordados y establecidos en el numeral 4 del Memorando de Entendimiento del 9 de Abril de 1,997 siguen en efecto, excepto que Bermuda ha sido retirada por mutuo consenso de los derechos otorgados en el numeral 4(g)(iii).

7. La delegación peruana expresó su interés en promocionar la liberalización del servicio de transporte aéreo de carga exclusiva a fin de promover la actividad exportadora y el comercio entre ambos países. La delegación del Reino Unido tomó cuenta de ello y manifestó que el marco de los nuevos acuerdos estableció un sistema liberal tanto en el servicio de pasajeros como en el servicio de carga exclusiva.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDIA ALVAREZ
Pedatario

R.D. N° 043-99-MTC/15.16

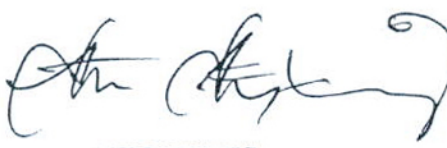
Reg. N° 0530 Fecha: 31/10/2004

8. Ambas delegaciones afirmaron su compromiso hacia un enfoque liberal con respecto a servicios aéreos entre sus dos países, permitiendo a las líneas aéreas la máxima flexibilidad para el planeamiento y la operación de sus servicios.

9. Las dos delegaciones decidieron que las disposiciones del presente Memorando de Entendimiento serían efectivas a partir de la fecha de suscripción.

Firmado por duplicado en los idiomas Inglés y Español.


CAPT. WILSON BENZAQUEN R.
Por la Autoridad Aeronáutica
de la República del Perú


HUW HOPKINS
Por las Autoridades Aeronáuticas
del Reino Unido de Gran Bretaña e
Irlanda del Norte

Lima, 26 de Mayo del 2,004

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

ANEXO A

DELEGACION PERUANA

Capt. Wilson Benzaquen Rengifo

Jefe de la Delegación
Director General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Augusto Arzubiaga Scheuch

Ministro Consejero
Dirección de Asuntos Aéreos y del Espacio
Ministerio de Relaciones Exteriores

Juan Carlos Pavic Moreno

Director de Circulación Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Claudia Bezold Olivares

Abogada de la Oficina de Asesoría de Política
Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Odar Alexander Carranza Reyes

Asesor de la Dirección de Asuntos Aéreos
Ministerio de Relaciones Exteriores

DELEGACION DEL REINO UNIDO

Huw Hopkins

Jefe de la Delegación
Director Asistente
División de Aviación Internacional y Seguridad
Operacional
Departamento de Transporte

Pavlos Kakoulli

Jefe de Relaciones Bilaterales
División de Aviación Internacional y Seguridad
Operacional
Departamento de Transporte

Andrew Cannon

Asesor Legal
Oficina de Asuntos Exteriores y Bienestar Común

Mariana Mujica

Intérprete
Embajada Británica, Lima

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fidatario

R.D. Nº 043 - 97 - MTC/15,16

Reg. Nº 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

Anexo B

ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS

ACUERDO ENTRE

LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Y

REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA

E IRLANDA DEL NORTE

SOBRE

SERVICIOS AÉREOS



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CAYOLA ALVAREZ
Fidatario

RD. N° 018.99-MTC/15,16

Nº 0530 Fecha:



30 MAYO 2016

**ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL REINO UNIDO DE
GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE**

La República del Perú y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (en adelante las Partes Contratantes);

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades en el transporte aéreo internacional;

RECONOCIENDO que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el intercambio comercial, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

DESEANDO hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los viajeros y embarcadores una variedad de opciones de servicios, deseando estimular a cada línea aérea a desarrollar e implementar precios innovadores y competitivos;

DESEANDO garantizar el más alto grado de protección y seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves que pongan en peligro la seguridad de las personas o de la propiedad, afecten de manera negativa a las operaciones del transporte aéreo y socaven la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

Siendo Partes de la Convención de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago, a los siete días del mes de diciembre de 1944;

ACUERDAN LO SIGUIENTE :



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Redactor

R.D. Nº 045 - PP - MC/15,16
Reg. Nº 0530 Fecha: 31 MAYO 2013



CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Redactor

R.D. Nº 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. Nº 0530

Fecha:

31 MAYO 2000

ARTÍCULO I

DEFINICIONES

1. Para el propósito del presente Acuerdo y su Anexo, salvo se disponga lo contrario, el término :
 - a. El término "este Acuerdo" significa el presente Instrumento y su Anexo y cualquier modificación posterior de los mismos;
 - b. El término 'la Convención de Chicago' significa el Convenio de Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago, el 07 de Diciembre de 1944, e incluye (I) cualquier modificación de la misma que haya sido ratificada por ambas Partes Contratantes; y , (II) cualquier Anexo adoptado bajo el artículo 90° de dicho Convenio y cualquier enmienda hasta aquellos Anexos y enmiendas que son aplicables para ambas Partes Contratantes;
 - c. El término "autoridad aeronáutica" significa, en el caso del Reino Unido, el Ministro de Transporte y, a efectos del Artículo VII, la Autoridad de Aviación Civil y, en el caso de la República del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil o en ambos casos, cualquier persona o autorizada a desempeñar las funciones actualmente asignadas a dichas autoridades o funciones similares;
 - d. Los términos 'línea aérea', 'escala para fines no comerciales', 'servicio aéreo' y 'servicio aéreo internacional', tienen el significado que respectivamente se les asigna en el artículo 96° del Convención de Chicago;
 - e. El término "línea aérea designada" significa una línea aérea que haya sido designada y autorizada conforme con el Artículo IV del presente Acuerdo, para la operación de los servicios aéreos convenidos;
 - f. El término 'territorio' con relación a un Estado tiene el significado que le ha sido asignado en el Artículo 2 de la Convención de Chicago;
 - g. El término "tarifa" significa los precios a pagarse por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones conforme a las cuales se aplican estos precios, incluidos los precios y condiciones de representación y otros servicios auxiliares, pero excluidos la remuneración o las condiciones para el transporte de correspondencia;
 - h. El término "derechos impuestos al usuario" significa un derecho impuesto a las líneas aéreas por la autoridad competente o que dicha autoridad permita imponer por el suministro de bienes o instalaciones aeroportuarios o instalaciones de navegación aérea (incluidos instalaciones para sobrevuelos) o servicios e instalaciones afines, para aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga.

2. El Anexo forma parte integral de este Acuerdo. Todas las referencias al Acuerdo incluirán el Anexo salvo que se convenga explícitamente lo contrario.

ARTÍCULO II

APLICABILIDAD DE LA CONVENCIÓN DE CHICAGO

Las disposiciones del presente Acuerdo estarán sujetas a las disposiciones de la Convención de Chicago en la medida en que dichas disposiciones sean aplicables a los servicios aéreos internacionales.

ARTÍCULO III

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante garantiza a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo para el propósito de operar servicios aéreos en las rutas especificadas en los Programas del Anexo. Dichos servicios y rutas de aquí en adelante se denominan "servicios acordados" y "rutas especificadas", respectivamente.
2. Sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte Contratante los siguientes derechos con relación a los servicios aéreos internacionales:
 - a. El derecho a volar sin aterrizar en el territorio de la otra Parte Contratante;
 - b. El derecho a hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante para fines no comerciales;
 - c. El derecho a hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en el Anexo de este Acuerdo a efectos de embarcar y desembarcar pasajeros y carga, incluido correo;
 - d. Los demás derechos especificados en el presente Acuerdo para los fines de operar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en la sección correspondiente del anexo del este Acuerdo.
3. Nada de lo contenido en este Artículo se entenderá en el sentido de conferir a la línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante el derecho de embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga y correo, para transportarlos mediante remuneración o bajo contrato, con destino a otro punto dentro del territorio de la otra Parte Contratante.
4. Si debido a conflictos armados, disturbios o acontecimientos políticos o circunstancias especiales e inusuales una línea aérea designada de una Parte Contratante es incapaz de operar un servicio en su ruta normal, la otra

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15.16

Reg. N° 0530 Fecha 31 MAYO 2000

Parte Contratante desplegará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través de reordenamientos temporales apropiados de las rutas.

ARTÍCULO IV

DESIGNACION Y AUTORIZACIÓN

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15.16
Reg. N° 0530 Fecha: 3 MAYO 2004

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar una o más líneas aéreas a efectos de operar los servicios convenidos en cada una de las rutas especificadas en el Anexo y podrá retirar o modificar tales designaciones. Tales designaciones se efectuarán por escrito y serán transmitidas a la otra Parte Contratante por la vía diplomática.
2. Al recibir tal designación, y las solicitudes de la línea aérea designada, de la forma y del modo prescritos para autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte Contratante otorgará las autorizaciones y los permisos apropiados con un mínimo de demora en materia de procedimiento, siempre que:
 - a) En el caso de una línea aérea designada por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:
 - Este establecida en el territorio del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en virtud del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y haya recibido una Licencia de Operación conforme al derecho de la Comunidad Europea; y que
 - El control regulador efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea a cargo de emitir su Certificado de Operador de Servicios Aéreos y la autoridad aeronáutica correspondiente esté claramente identificada en la designación;
 - b) En el caso de una línea aérea designada por la República de Perú:
 - Este constituida en el territorio de la República del Perú y sea titular de una autorización conforme la legislación aeronáutica del Perú; y que
 - La Autoridad Aeronáutica peruana tenga y mantenga un control regulador efectivo de la línea aérea; y que
 - Deberá estar constituida de conformidad a la legislación aeronáutica peruana.
 - c) La línea aérea designada tenga idoneidad para satisfacer las condiciones prescritas conforme a las leyes y reglamentos normalmente aplicados a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la solicitud o las solicitudes.



3. Cuando una línea aérea haya sido así designada y autorizada podrá comenzar a operar los servicios acordados siempre y cuando la línea aérea cumpla con las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

ARTÍCULO V

REVOCACIÓN Y/O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE EXPLOTACIÓN

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fodatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. N° 0570 Fecha:

31 MAYO 2004

1. Cada Parte Contratante podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante cuando:
 - a. En el caso de una línea aérea designada por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:
 - No esté establecida en el territorio del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en virtud del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea o no haya recibido una Licencia de Operación conforme al derecho de la Comunidad Europea; o
 - El control regulador efectivo de la línea aérea no sea ejercido o no sea mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea a cargo de emitir su Certificado de Operador de Servicios Aéreos, o la autoridad aeronáutica correspondiente no esté claramente identificada en la designación;
 - b. En el caso de una línea aérea designada por la República del Perú:
 - No esté establecida en el territorio de la República del Perú o no sea titular de una autorización conforme a la legislación aeronáutica del Perú; o
 - La Autoridad Aeronáutica peruana no esté manteniendo un control regulador efectivo de la línea aérea; o
 - No este constituida de conformidad a la legislación aeronáutica peruana.
 - c. La línea aérea designada no haya cumplido con las leyes y reglamentos a los que se hace referencia en este Acuerdo.

ARTÍCULO VI

COMPETENCIA LEAL

1. Las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes tendrán oportunidades justas e iguales de competir en la operación de los servicios convenidos en las rutas especificadas.
2. Cada Parte Contratante permitirá a cada línea aérea designada determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece, conforme a las consideraciones comerciales y de mercado. Ninguna Parte Contratante restringirá unilateralmente las operaciones de las líneas aéreas designadas de la otra, salvo según los términos del presente Acuerdo o a través de las condiciones uniformes que puedan estar contempladas por el Convenio.

ARTÍCULO VII

TARIFAS

1. Cada Parte Contratante permitirá que las tarifas por servicios aéreos sean fijadas libremente por cada línea aérea designada.
2. Cada Parte Contratante podrá solicitar que las tarifas que se cobren o se propongan cobrar las líneas aéreas designadas de la otra Parte, desde o hacia su territorio, se notifiquen a sus Autoridades Aeronáuticas.

ARTÍCULO VIII

DERECHOS DE ADUANA

1. Las aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales por la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes estarán exentas de todos los derechos de aduana, impuestos indirectos nacionales y cargos nacionales similares, al igual que:
 - a) los siguientes artículos introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante:
 - equipo de reparación, mantenimiento y revisión, y repuestos;
 - equipos de atención de pasajeros y repuestos;
 - equipos de embarque de carga y repuestos;
 - equipos de seguridad, entre ellos componentes a incorporar en equipos de seguridad;

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. N° 0530

Fecha: 31 MAYO 2004

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fidatario

R.D. N° 043-99-MTC/15.16

Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

- material de instrucción y elementos para capacitación;
- documentos de la línea aérea y de operadores; y

b) los siguientes elementos introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante o suministrados a una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante o suministrados a una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante;

- suministros para aeronaves (incluidos, pero no limitada a, artículos como alimentos, bebidas y tabaco);
- combustible, lubricantes y suministros técnicos fungibles;
- repuestos, entre ellos motores; y

c) equipos y repuestos de computadora introducidos por una línea aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante para facilitar una o más de las siguientes cuestiones:

- la reparación, mantenimiento o revisión de aeronaves;
- la atención de pasajeros en el aeropuerto o a bordo de las aeronaves;
- el embarque de la carga o desembarque de la carga en la aeronave;
- la realización de chequeos de seguridad a pasajeros y carga

siempre que, en cada caso contemplado en este párrafo, sean para usar a bordo de una aeronave o dentro de los límites de un aeropuerto internacional en relación al establecimiento o mantenimiento de un servicio aéreo internacional por la línea aérea designada en cuestión.

2. La exención del pago de derechos aduaneros, impuestos indirectos nacionales y cargos nacionales similares no se extenderá a cargos basados en el costo de servicios proporcionados a la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante;
3. Se puede exigir que los equipos, repuestos y otros elementos a los que se hace referencia en el párrafo 1 de este Artículo se mantengan bajo la supervisión o el control de las autoridades correspondientes, de conformidad con la legislación nacional.
4. Las exenciones dispuestas por este Artículo estarán también disponibles en situaciones en las que la línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante hayan concertado arreglos con otra línea aérea o con otras líneas aéreas para el préstamo o la transferencia de los elementos especificados en el párrafo 1 de este Artículo en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que tal otra línea aérea o tales otras líneas aéreas gocen de tales exenciones de tal otra Parte Contratante.

ARTÍCULO IX

SEGURIDAD DE LA AVIACION

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Podatario

R.D. Nº 043 - 99 - NYC/15,16

Reg. Nº 0530 Fecha 31 Mayo 2003

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud al derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, forman parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la amplitud de sus derechos y obligaciones bajo la ley internacional, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con lo establecido en el Convenio de Chicago y el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmada en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que prestan servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como también otros Convenios y Protocolos relacionados a la seguridad de la aviación civil a los que se hayan adherido ambas Partes.
2. Las Partes Contratantes, se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.
3. Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas, de conformidad con los Estándares de seguridad de la aviación establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio, en la medida que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes. Asimismo, exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los operadores que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. En este párrafo, la referencia que se hace a Estándares de seguridad de la aviación incluye cualquier diferencia que haya notificado la Parte Contratante de la que se trate. Cada Parte Contratante suministrará información por adelantado a la otra Parte Contratante sobre su intención de notificar cualquier diferencia.
4. Cada Parte Contratante acuerda que se puede exigir a tales operadores de aeronaves que observen las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el párrafo 3 de este Artículo, requerido por la otra Parte Contratante exija para entrar, permanecer en el territorio de esa otra Parte Contratante o salir de ese territorio. Cada Parte Contratante se asegurará de que se apliquen de modo efectivo las medidas adecuadas sean efectivamente aplicables dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, artículos de mano, equipaje, carga (incluido el equipaje destinado a la bodega) y los suministros de aeronaves antes de la carga o descarga y durante las mismas y que esas medidas se ajusten en la medida de lo necesario para hacer frente a los aumentos de la amenaza. Cada Parte Contratante también considerará favorablemente con a respecto a cualquier solicitud de la otra Parte Contratante respecto de medidas de seguridad especiales razonables para hacer frente a una amenaza específica.

5. Cuando ocurra un incidente o exista una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones a la navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin a tal incidente o amenaza a la brevedad posible de tal modo que entrañe el menor riesgo para la vida.

ARTÍCULO X

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento consultas relativas a normas de seguridad en cualquier esfera relacionada con tripulaciones de aeronaves, aeronaves o su operación adoptadas por la otra Parte Contratante. Tales consultas tendrán lugar dentro de los 30 días de solicitadas.
2. Si , tras celebrar tales consultas, una de las Partes Contratantes llega a la conclusión de que la otra Parte Contratante no mantiene y administra eficazmente normas de seguridad en cualquiera de tales esferas que sean al menos equivalentes a las normas mínimas dispuestas a la sazón conforme al Convenio de Chicago, la Primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante esas conclusiones y las medidas consideradas necesarias para cumplir con esas normas mínimas, y la otra Parte Contratante adoptará medidas correctivas apropiadas. El hecho de que la otra Parte Contratante no adopte medidas apropiadas dentro de los 15 días o del período más prolongado que pueda acordarse constituirá un motivo para la aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo (revocación o suspensión de autorizaciones.)
3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, se conviene en que cualquier aeronave operada por o, conforme a disposiciones de alquiler, en nombre de la línea aérea o de las líneas aéreas de una Parte Contratante en servicios al o del territorio de otra Parte Contratante podrá, mientras se halle dentro del territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de sus tripulantes como el estado aparente de la aeronave y sus equipos (denominada en este Artículo "inspección en rampa"), siempre que ello no ocasione demoras irrazonables.
4. Si cualquier inspección de rampa o serie de inspecciones de rampa suscita:
 - a) Graves inquietudes de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumpla con las normas mínimas establecidas a la sazón conforme al Convenio de Chicago; o
 - b) Graves inquietudes de que haya una falta de mantenimiento y administración eficaces de normas de seguridad establecidas a la sazón conforme al Convenio de Chicago;

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Redactor

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

La Parte Contratante que realice la inspección quedará en libertad, a los fines del Artículo 33 del Convenio de Chicago, de llegar a la conclusión de que los requisitos en virtud de los cuales al certificado o las licencias respecto de la aeronave o respecto de la tripulación de la aeronave han sido emitidos o convalidados o que los requisitos en virtud de los cuales esa aeronave es operada no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas conforme al Convenio de Chicago.

5. En el caso de que un representante de la línea aérea o de las líneas aéreas de una Parte Contratante niegue acceso a efectos de realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por esa línea aérea o esas líneas aéreas de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo y extraer las conclusiones a que hace referencia en tal párrafo.
6. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o variar inmediatamente la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante en el caso de que la primera Parte Contratante llegue a la conclusión, ya sea como resultado de una inspección de rampa, una serie de inspecciones de rampa, una denegación de acceso para la inspección de rampa, consultas o de otro modo, de que la adopción de medidas inmediatas esencial para la seguridad de las operaciones de una línea aérea.
7. Cualquier medida adoptada por una de las Partes Contratantes de conformidad con los párrafos 2 o 6 de este Artículo habrá de cesar una vez que deje de existir el motivo de la adopción de la medida.
8. Cuando una Parte Contratante haya designado una línea aérea cuyo control regulador sea ejercido o mantenido por un tercer Estado, los derechos de la otra Parte Contratante bajo el presente artículo se aplicarán de manera igual con respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de estándares de seguridad por ese tercer Estado y con respecto a la autorización de operación de esa línea aérea.

ARTICULO XI

TRANSFERENCIA DE UTILIDADES

Cada línea aérea designada puede convertir y remitir al país de su elección, previa solicitud, utilidades locales en exceso de sumas pagadas a nivel local. La conversión y la transferencia deberán permitirse sin restricciones a una tasa de cambio aplicable a las transacciones actuales que esté vigente al momento en que dichas utilidades sean presentadas para conversión y transferencia, y no estarán sujetas a ningún cargo salvo aquellos que normalmente efectúan los bancos por llevar a cabo dicha conversión y transferencia.

Copia Fiel del Original
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MYC/15
Reg. N° 0570 Fecha 3 MAYO 2004

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fidatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Fol. N° 0570 Fecha: 31 MAYO 2000

ARTÍCULO XII

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1. A la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante se permitirá mantener representaciones adecuadas en el territorio de la otra Parte Contratante. Estas representaciones pueden incluir personal comercial, operaciones y técnicos, que puede consistir en personal transferido o localmente contratado.
2. Las autoridades competentes de cada Parte Contratante adoptarán todas las medidas necesarias para asegurarse de que los representantes de la línea aérea designada o de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante puedan ejercitar sus actividades en una manera ordenada.
3. En particular, cada Parte Contratante garantiza a la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, el derecho de dedicarse a la venta y mercadeo del transporte aéreo en su territorio directamente y, a juicio de la línea aérea designada o de las líneas aéreas designadas, a través de sus agentes. Cada línea aérea designada o las líneas aéreas designadas tendrán derecho de vender ese transporte, y cualquier persona estará en la libertad de comprar dicho transporte en la moneda de dicho territorio o en moneda libremente convertible de cualquier otro país.
4. A la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante se les deberá permitir pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en el territorio de la otra Parte Contratante, en la moneda local. La línea aérea designada o las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán, a juicio suyo, pagar tales gastos en el territorio de la otra Parte Contratante en monedas libremente convertibles.
5. Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, a la línea aérea designada o a las líneas aéreas designadas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes Contratantes se permitirá, sin restricciones, emplear, con relación al transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga a cualquier punto en el territorio de las Partes Contratantes o de terceros países o desde ellos, incluyendo el transporte hacia y desde todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros o desde dicho aeropuerto, e inclusive, cuando sea aplicable, el derecho a transportar carga bajo fianza, según las leyes, reglamentos y regulaciones aplicables. Dicha carga, ya sea trasladada por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación y las instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las línea aérea designada o líneas aéreas designadas podrán elegir realizar su propio transporte terrestre o prestarlo a través de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluyendo el transporte terrestre que presten otras aerolíneas y prestadores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios multimodal de carga podrán ser ofrecidos como uno solo, por un precio para el transporte aéreo y terrestre combinados, a condición que los remitentes no sean mal informados acerca de las circunstancias de dicho transporte.



CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Mediatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. N°

0530

Fecha

31 MAYO 2004

ARTÍCULO XIII

DERECHOS IMPUESTOS AL USUARIO

- 1) Ninguna de las Partes Contratantes impondrá o permitirá que se imponga a la línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante tarifas a los usuarios más elevadas que aquellas impuestas a sus propias líneas aéreas que operan servicios aéreos internacionales análogos.
- 2) Cada Parte Contratante promoverá la consulta sobre tarifas a los usuarios entre sus autoridades competentes encargadas de fijar la tarifa y las líneas aéreas que usan los servicios e instalaciones proporcionados por dichas autoridades encargadas de fijar las tarifas, cuando sea necesario por medio de organizaciones representativas de dichas líneas aéreas. La notificación razonable de toda propuesta para cambios de tarifas a los usuarios deberá ser proporcionada a dichos usuarios a fin de permitirles expresar sus opiniones antes de efectuarse los cambios. Cada Parte Contratante alentará posteriormente a sus autoridades competentes encargadas de fijar las tarifas y a dichos usuarios a intercambiar la información pertinente con respecto a las tarifas de los usuarios.

ARTÍCULO XIV

CONSULTAS

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

ARTÍCULO XV

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Cualquier divergencia entre las Partes Contratantes, relativa a la interpretación o aplicación de este Acuerdo, será objeto ante todo de consultas directas entre las Autoridades Aeronáuticas dentro del plazo establecido en el numeral 1) del Artículo anterior de este Acuerdo. De no lograrse la solución de la controversia, ésta será dirimida a través de los canales

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fidatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

diplomáticos y en caso de subsistir la controversia, cualquiera de las Partes Contratantes podrá someterla a un arbitraje de conformidad a los procedimientos que se estipulen a continuación:

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

Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos enunciados en el apartado b), párrafo 2 del presente Artículo, se considerará parte de los gastos del Tribunal de Arbitraje.

ARTÍCULO XVI

MODIFICACIÓN Y/O ENMIENDA

Toda enmienda del presente Acuerdo acordada por las Partes Contratantes entrará en vigencia cuando sean confirmadas mediante un Canje de Notas.

ARTÍCULO XVII

DENUNCIA

1. En cualquier momento, cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar por escrito a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. Este Acuerdo quedará sin efecto doce (12) meses después de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte Contratante. En ausencia de acuse de recibo por la otra Parte Contratante se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de la fecha en que la OACI reciba la comunicación correspondiente.

ARTICULO XVIII

APLICABILIDAD DE LOS ACUERDOS Y CONVENIOS MULTILATERALES

1. Las disposiciones del Convención de Chicago se aplicarán a este Acuerdo.
2. Si un acuerdo o convenio multilateral aceptado por ambas partes relativas a cualquier materia cubierta por este Acuerdo entrara en vigencia, las disposiciones de ese acuerdo o Convenio reemplazarán las disposiciones pertinentes de este Acuerdo.
3. Las Partes podrán celebrar consultas para determinar las consecuencias en este Acuerdo, del reemplazo mencionado en el párrafo 2 de este artículo, y para acordar las modificaciones que se requieran al mismo.

Copia Fiel del Original
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fidatario
R.D. N° 043-99-MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2006

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aviación Civil

ARTÍCULO XIX

REGISTRO EN LA OACI

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

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

ARTÍCULO XX

VIGENCIA DEL ACUERDO

Este Acuerdo entrará en vigencia una vez concluidos los procedimientos exigidos por la legislación interna de cada Parte. Cada una de las Partes comunicará a la otra el cumplimiento de dichos procedimientos a través del intercambio de Notas Diplomáticas.

Este Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Gobierno de la República del Perú entre y más allá de sus respectivos territorios con fecha 22 de diciembre de 1947 y todos los intercambios de notas que enmiendan dicho acuerdo, terminarán a partir de la fecha de la entrada en vigencia de este Acuerdo.

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

Suscrito en la ciudad de a los días del mes de del año 200..., en dos ejemplares, en idioma inglés y español, siendo ambos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República
del Perú

Por el Gobierno del Reino Unido
de Gran Bretaña e Irlanda del Norte



ANEXO

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Redactor

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

PROGRAMA DE RUTAS

SECCIÓN 1

Rutas a ser operadas por la línea aérea o líneas aéreas designadas del Reino Unido:

Puntos en el Reino Unido – Puntos Intermedios – Puntos en Perú – Puntos más allá.

NOTAS:

1. Los puntos intermedios o más allá pueden ser omitidos en cualquier vuelo siempre que el servicio comience o finalice en el Reino Unido.
2. No se permite recoger tráfico en un punto intermedio para desembarcarlo en el territorio del Perú ni recoger tráfico en el territorio del Perú para desembarcarlo en un punto más allá, y viceversa, salvo que periódicamente pueda ser acordado por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Esta restricción también se aplica a todas las formas de tráfico con escala.

SECCIÓN 2

Rutas a ser operadas por la línea aérea o líneas aéreas designadas de la República del Perú :

Puntos en Perú – Puntos Intermedios – Puntos en el Reino Unido – Puntos más allá.

NOTAS:

1. Los puntos intermedios o más allá pueden ser omitidos en cualquier vuelo siempre que el servicio comience o finalice en el Perú.
2. No se permite recoger tráfico en un punto intermedio para desembarcado en el territorio del Reino Unido ni recoger tráfico en el territorio del Reino Unido para desembarcarlo en un punto más allá, y viceversa, salvo que periódicamente pueda ser acordado por las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Esta restricción también se aplica a todas las formas de tráfico con escala.



**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE AERONAUTICAL
AUTHORITIES OF THE REPUBLIC OF PERU AND THE UNITED KINGDOM
OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND**

1. Delegations representing the aeronautical authorities of the Republic of Peru and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland met at Lima on 25 and 26 May 2004 to discuss the air services arrangements between their countries. The discussions were held in a friendly and constructive spirit. Lists of the two delegations are attached at Annex A.

Air Services Agreement

2. The two delegations reached agreement on and initialled the text of a new draft Air Services Agreement ("ASA"), attached at Annex B. This text supersedes the draft text attached to the Memorandum of Understanding of 9 April 1997.

3. The two delegations decided that the text should be applied provisionally from today's date pending the necessary final clearances.

Tariffs

4. The UK delegation proposed additional wording to the draft tariffs article of the ASA (article 7) to reflect the fact that tariffs to be charged by the designated airlines of both Contracting Parties for carriage wholly within the European Community were subject to European Community Law. The Peruvian delegation noted this but considered that such wording was not suitable for inclusion in bilateral agreements.


5. The two delegations also reached the understandings set out below:

Frequency

A. The two delegations confirmed that there are no restrictions on the number of passenger or cargo services which may be operated by the designated airlines of each side on the specified routes set out in the Annex to the ASA, and that any aircraft type may be used.

Charter services

B. (i) Each delegation affirmed the intention of its aeronautical authorities, within the scope of article 5 of the Chicago Convention, to adopt a liberal policy to charter operations based on market demand, and on the principle of fair and equal opportunity for, and non-discrimination between, airlines of both aeronautical authorities. They also affirmed their willingness in principle to approve applications for passenger and cargo (including combination cargo) charter flights to operate between the United Kingdom and the Republic of Peru as well as scheduled operations. Sympathetic consideration will be given to applications not fulfilling the above criteria.


COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ

Redactor

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. N° 0530

Fecha:


31 MAY 2004

(ii) Each delegation also affirmed their intention not to require airlines wishing to operate charter services to consult and/or make commercial agreements with other airlines before doing so.

(iii) Applications for passenger charters should be submitted at least ten working days in advance of the proposed flight or series of flights, and decisions on such applications should be made within five working days. Applications for cargo charters should be submitted at least five working days in advance of the proposed flight or series of flights, and decisions on such applications should be made within three working days.

Codesharing

C. Each designated airline may, subject to the laws and regulations governing anti-competitive behaviour applicable in the territory of the Contracting Party that designated it, enter into arrangements with an airline or airlines whereby any of those airlines operates services under the code of two or more of those airlines, provided that:

(i) each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight irrespective of the application of this paragraph;

(ii) no service is held out:

1) by an airline designated by one aeronautical authority, between a point in the territory of the other aeronautical authority and a point in a third State, or between two points in the territory of the other aeronautical authority, or

2) by an airline not designated by either aeronautical authority, between any two points,

unless that airline would be entitled to hold out a service irrespective of the application of this paragraph;

(iii) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

6. In all other respects, the understandings reached and set out in paragraph 4 of the Memorandum of Understanding of 9 April 1997 remain in effect, except that Bermuda has been removed by mutual consent from the rights granted in paragraph 4(g)(iii).

7. The Peruvian delegation stated its interest in encouraging the liberalisation of all-cargo air transportation services, in order to promote export activity and trade between the two countries. The UK delegation noted this and said that the scope of the new arrangements established a liberal system both for passenger and all-cargo services.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fidatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15.16

Reg. N° 0530 Fecha:

31 MAYO 2004

8. Both delegations affirmed their commitment to a liberal approach to air services between their two countries, allowing airlines the maximum flexibility in planning and operating their services.

9. The two delegations decided that the provisions of this Memorandum of Understanding will take effect upon signature.

Signed in duplicate in the English and Spanish languages.



CAPT. WILSON BENZAQUEN RENGIFO
For the aeronautical authorities
of the Republic of Peru



HUW HOPKINS
For the aeronautical authorities
of the United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland

Lima, 26 May 2004

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil


CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fadatario

R.D. N° 048 - 99 - ATC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha:

31 MAY 2004

ANNEX A

PERUVIAN DELEGATION

Capt. Wilson Benzaquen Rengifo	Head of Delegation Director General of Civil Aviation Ministry of Transport & Communications
Augusto Arzubiaga Scheuch	Minister Aviation & Space Affairs Directorate Ministry of Foreign Affairs
Juan Carlos Pavic Moreno	Director, Air Transport Directorate General of Civil Aviation Ministry of Transport & Communications
Claudia Bezold Olivares	Lawyer Aviation Policy Advisory Office Directorate General of Civil Aviation Ministry of Transport & Communications
Odar Alexander Carranza Reyes	Advisor Aviation & Space Affairs Directorate Ministry of Foreign Affairs

UNITED KINGDOM DELEGATION

Huw Hopkins	Head of Delegation Assistant Director International Aviation & Safety Division Department for Transport
Pavlos Kakoulli	Bilateral Relations Manager International Aviation & Safety Division Department for Transport
Andrew Cannon	Legal Adviser Foreign & Commonwealth Office
Mariana Mujica	Interpreter British Embassy, Lima



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0590 Fecha: 31 MAYO 2004

ANNEX B

AIR SERVICES AGREEMENT

AGREEMENT BETWEEN

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN

AND NORTHERN IRELAND

AND

THE REPUBLIC OF PERU

CONCERNING

AIR SERVICES

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. N° 0590 Fecha:

31 MAY 2004

CH

lu

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND AND THE REPUBLIC OF PERU

The Government of the Republic of Peru and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

DESIRING to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

RECOGNIZING that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

DESIRING to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. N° 0530 Fecha:

31 MAYO 2004

ARTICLE I

DEFINITIONS

Copia Fiel del Original
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

1. For the purposes of this Agreement and its Annex, unless otherwise stated:
 - a. "This Agreement" means the present Instrument, its Annex, and any subsequent modification of the same;
 - b. The term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes (i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex adopted under Article 90 of such Convention and any amendment thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;
 - c. The term "aeronautical authority" means, in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article VII, the Civil Aviation Authority and, in the case of the Republic of Peru, the Ministry of Transport and Communications, through the Directorate General of Civil Aviation or in both cases the person or body authorised to perform those functions by the said authorities or similar functions;
 - d. The terms "airline" and "stop for non-traffic purposes", "air service" and "international air service" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
 - e. The term "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article IV of this Agreement for the operation of the agreed services;
 - f. The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
 - g. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
 - h. The term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.
2. The Annex is an integral part of this Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex, unless otherwise explicitly agreed.

ARTICLE II

APPLICABILITY OF THE CHICAGO CONVENTION

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE III

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party guarantees to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the Schedules of the Annex. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - a. The right to fly across its territory without landing;
 - b. The right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
 - c. The right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail;
 - d. The rights otherwise specified in this Agreement for the purposes of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement.
3. Nothing in this article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, luggage, cargo, and mail, carried for reward or under contract and destined for another point in the territory of the latter Contracting Party.
4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

ARTICLE IV

DESIGNATION AND AUTHORISATION

CARLOS ELRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15.16
Reg. N° 0530
31 MAR 2004

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a. in case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
 - it is established in the territory of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland under the Treaty establishing the European Community and has received an Operating Licence in accordance with European Community law; and
 - effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
 - b. in the case of an airline designated by the Republic of Peru:
 - it is established in the territory of the Republic of Peru and holds an authorisation in accordance with the aeronautical law of Peru; and
 - the Peruvian Aeronautical Authority has and maintains effective regulatory control of the airline; and
 - it is established in accordance with the aeronautical law of Peru.
 - c. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.
3. When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.



ARTICLE V

REVOCATION AND SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:
 - a. in the case of an airline designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
 - it is not established in the territory of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland under the Treaty establishing the European Community or has not received an operating licence in accordance with European Community law; or
 - effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
 - b. in the case of an airline designated by the Republic of Peru:
 - it is not established in the territory of Peru or does not hold an authorisation in accordance with the aeronautical law of Peru; or
 - the Peruvian aeronautical authority is not maintaining effective regulatory control of the airline; or
 - it is not established in accordance with the aeronautical law of Peru;
 - c. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in this Agreement.

ARTICLE VI

FAIR COMPETITION

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations. Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other, except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

ARTICLE VII

TARIFFS

Copia Fiel del Original
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established freely by each designated airline.
2. Each Contracting Party may request that tariffs charged or to be charged by the designated airlines of the other Contracting Party, from or to its territory, shall be notified to their aeronautical authorities.

ARTICLE VIII

CUSTOMS DUTIES

1. Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:
 - a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party;
 - repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - passenger handling equipment and component parts;
 - cargo-loading equipment and component parts;
 - security equipment including parts for incorporation into security equipment;
 - instructional material and training aids;
 - airline and operators documents; and
 - b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;
 - aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco);
 - fuel, lubricants and consumable technical supplies;
 - spare parts including engines; and
 - c) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:
 - the repair, maintenance or servicing of aircraft
 - the handling of passengers at the airport or on board aircraft;
 - the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;
 - the carrying out of security checks on passengers or cargo;



provided in each case provided for in this paragraph that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

2. The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;
3. Equipment, component parts and other items referred to in paragraph 1 of this article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities, in accordance with its domestic legislation.
4. The reliefs provided for by this article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this article, provided such other airline or airlines enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

ARTICLE IX

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the scope of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Chicago Convention, the Convention of 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 18 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the 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 other conventions and protocols relating to the security of civil aviation to which both Parties have acceded.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention, to the extent that such security provisions apply to the Parties. They shall also require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

Copia Fiel del Original
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MC 15.1

Reg. N° 0530 Fedatario

31 MAYO 2004

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article which are required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that the appropriate measures apply effectively within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted as necessary to meet increases in the threat. Each Contracting Party shall also act favourably upon to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to comply with a specific threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of a civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such an aircraft, its passengers and crew, airports or air navigation installations occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications, and other appropriate measures to terminate as rapidly as possible, commensurate with minimum risk to life, such incident or threat.

ARTICLE X

SAFETY

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting 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 Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article V of this Agreement (revocation or suspension of operating authorisation).
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting 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.
4. 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 Chicago Convention; or



9

- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago 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 Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Where one Contracting Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE XI

TRANSFER OF EARNINGS

Each designated airline may convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Copia Fiel del Original
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil
CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fidatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/75.16
Reg. N° 0530 Fecha: MAYO 2004

ARTICLE XII

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530 Fecha: 31 MAYO 2004

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. Such representations may include commercial, operational and technical staff, who may be transferred or locally contracted staff.
2. The competent authorities of each Contracting Party shall take all necessary steps to ensure that the representatives of the designated airline or airlines of the other Contracting Party are able to carry out their activities in an orderly manner.
3. In particular each Contracting Party guarantees to the designated airline or airlines of the other Contracting Party the right to engage in the sale and marketing of air transportation in its territory directly and, at the discretion of the designated airline or airlines, through its agents. Each designated airline or airlines shall have the right to sell such transportation, and any individual is free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of any other countries.
4. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay local expenses, including fuel purchases, in the territory of the other Contracting Party, in the local currency. The designated airline or airlines of each Contracting Party may, at their discretion, pay such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies.
5. Without prejudice to any other provision of this Agreement, the designated airline or airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from any airport with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. The designated airline or airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through agreements with other surface carriers, including surface transportation provided by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered as a single service, for a price covering the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the circumstances of such transportation.



ARTICLE XIII

USER CHARGES

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0530
31 MAYO 2004

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between their competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE XIV

CONSULTATIONS

1. The Contracting Parties may, at any time, consult each other, through diplomatic channels, with a view to ensuring the implementation, interpretation, application or amendment of the provisions of this Agreement. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. In the event the requesting Contracting Party deems it necessary to have immediate consultations to avoid imminent and irreparable harm to their designated airline or airlines, such consultations may begin within thirty (30) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party.

ARTICLE XV

SETTLEMENT OF DISPUTES

If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiation between themselves, within the period stipulated by paragraph 1 of Article XIV of this Agreement. Failure to resolve the dispute shall require it to be worked out through diplomatic channels and, if the dispute persists, either Contracting Party may submit it to arbitration in accordance with the procedures prescribed as follows.

1. 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 Contracting Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal.
 - b. If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a. of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization 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.
2. Unless otherwise agreed, the arbitral tribunal shall set its jurisdiction limits in accordance with this Agreement, and establish its own procedures. The tribunal, once complete, may recommend the adoption of temporary measures pending a final decision. At the tribunal's initiative, or upon either Contracting Party's request, within fifteen (15) days from the day the tribunal is completely constituted, a conference shall be held to determine the precise issues to be submitted to arbitration along with the procedures to be followed.
3. Unless otherwise agreed, or as stipulated by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within a period of forty-five (45) days from the date of the complete constitution of the tribunal. Each Contracting Party may submit a reply within the next sixty (60) days. The tribunal shall conduct a hearing at either Contracting Party's request, or at its own discretion, within fifteen (15) days from the date the replies are due.
4. The tribunal shall endeavour to issue a written decision within thirty (30) days from the date the hearing is completed, or if no hearing is held, the date of submission of both replies. The decision shall be taken by majority vote.
5. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received, and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request.
6. Each Contracting Party shall fully comply with any decision of the arbitral tribunal.
7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 1(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the tribunal.


ARTICLE XVI

AMENDMENT

1. Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil



CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15.16
0570 Fecha: 21 MAYO 2004



ARTICLE XVII

TERMINATION

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization.
2. This Agreement shall terminate twelve (12) months after the date on which the notice was received by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgement of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XVIII

APPLICABILITY OF MULTILATERAL AGREEMENTS AND ARRANGEMENTS

1. The provisions of the Chicago Convention shall apply to this Agreement.
2. If a multilateral agreement or arrangement, as accepted by both Parties, associated with any matter covered by this Agreement, enters into force, the provisions of that multilateral agreement or arrangement shall supersede the appropriate provisions of this Agreement.
3. The Parties may consult in order to determine the consequences, in this Agreement, of the superseding as specified in this Article, and to arrange the amendments it requires.

ARTICLE XIX

REGISTRATION WITH ICAO

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

COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. N° 0530 Fecha

31 MAYO 2004

ARTICLE XX

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force once the internal legal procedures of each Contracting Party have been completed. Each Contracting Party shall inform the other Contracting Party by an exchange of diplomatic notes once these procedures have been completed.

The Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Peru for Air Services between and beyond their respective Territories dated 22 December 1947, and all Exchanges of Notes amending that Agreement, shall terminate from the date of entry into force of this Agreement.

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

DONE in duplicate, at , this day of in the English and Spanish languages, both texts being equally authoritative.

**For the Government
of the United Kingdom of
Great Britain and Northern Ireland**

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



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil

CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario

P.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Folio 0530

31 MAYO 2004

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the United Kingdom - Intermediate Points - Points in Peru - Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Peru or in the territory of Peru to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil



CARLOS ENRIQUE CANDELA ALVAREZ
Fedatario
R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16
Reg. N° 0528 Fecha: 31 MAYO 2004

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Peru:

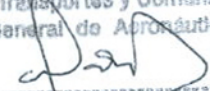
Points in Peru - Intermediate Points - Points in the United Kingdom - Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in Peru.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.



COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil


CARLOS ENRIQUE CANDEKÁ ALVAREZ
Fedatario

R.D. N° 043 - 99 - MTC/15,16

Reg. OP 0528 Fecha:

31 MAYO 2004