



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Resolução da Assembleia da República n.º 90/2021

Sumário: Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República do Peru, assinado em Lisboa, a 26 de fevereiro de 2019.

Aprova o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República do Peru, assinado em Lisboa, em 26 de fevereiro de 2019

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar o Acordo sobre Transporte Aéreo entre a República Portuguesa e a República do Peru, assinado em Lisboa, em 26 de fevereiro de 2019, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa, espanhola e inglesa, se publica em anexo.

Aprovada em 4 de dezembro de 2020.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DO PERU

A República Portuguesa e a República do Peru, doravante designadas por «Partes», sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944:

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional no âmbito de tais serviços; e

Desejando concluir um Acordo para fomentar o desenvolvimento de serviços aéreos regulares entre e para além dos seus territórios;

acordam o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos deste Acordo:

a) A expressão «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de dezembro de 1944, incluindo qualquer anexo adotado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e emendas tenham sido adotados por ambas as Partes;

b) A expressão «Tratados UE» significa o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

c) A expressão «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República Portuguesa, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), e no caso da República do Peru, o Ministério dos Transportes e Comunicações, através da Direção-Geral de Aeronáutica Civil, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades ou funções similares;

d) A expressão «empresa de transporte aéreo designada» significa qualquer empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 3.º deste Acordo;

e) A expressão «território» ⁽¹⁾ significa o território continental, as ilhas, os espaços marítimos e o espaço aéreo que os cobrem e em que qualquer das Partes exerça soberania ou direitos de



soberania e jurisdição, de acordo com a sua Constituição política, outra legislação interna e o direito internacional;

f) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;

g) A expressão «tarifa» significa os preços a pagar pelo transporte de passageiros, bagagem e carga, bem como as condições que regem a aplicação desses preços, incluindo os preços e as condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, mas excluindo remuneração ou condições para o transporte de correio; e

h) A expressão «anexo» significa o quadro de rotas apenso a este Acordo, bem como quaisquer cláusulas ou notas que constem desse anexo. O anexo a este Acordo é considerado parte integrante do mesmo.

Artigo 2.º

Concessão de direitos de tráfego

1 — Cada Parte concede à outra Parte os seguintes direitos relativamente aos serviços aéreos internacionais explorados pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte:

- a) O direito de sobrevoar o seu território sem aterrar; e
- b) O direito de fazer escalas no seu território, para fins não comerciais.

2 — Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais regulares pelas empresas designadas da outra Parte, nas rotas especificadas na secção apropriada do quadro de rotas anexo a este Acordo. Tais serviços e rotas são doravante designados, respetivamente, «os serviços acordados» e «as rotas especificadas». Na exploração de um serviço acordado numa rota especificada, as empresas designadas por cada Parte deverão gozar, para além dos direitos especificados no n.º 1 deste artigo, e sob reserva do disposto neste Acordo, do direito de aterrar no território da outra Parte, nos pontos especificados para essa rota no anexo a este Acordo, com o objetivo de proceder ao embarque e desembarque de passageiros, bagagem, carga e correio.

3 — Nada do disposto no n.º 2 deste artigo deverá ser interpretado como conferindo às empresas designadas de uma Parte o direito de proceder, no território da outra Parte, ao embarque de tráfego transportado contra remuneração ou em regime de fretamento e destinado a outro ponto no território dessa Parte.

4 — Se, por motivo de conflito armado, situações de crise, calamidades naturais ou eventos semelhantes, uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte não puder explorar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte esforçar-se-á por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos dessas mesmas rotas. O disposto neste número deverá ser aplicado sem discriminação entre as empresas de transporte aéreo designadas das Partes.

Artigo 3.º

Designação e autorização de exploração de empresas

1 — Cada Parte tem o direito de designar até duas empresas de transporte aéreo com o propósito de explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no anexo, bem como o direito de retirar ou alterar tais designações. Essas designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte por via diplomática.

2 — Aquando da receção da designação, bem como da apresentação dos programas de uma empresa de transporte aéreo designada, na forma e de acordo com as modalidades estabelecidas

para as autorizações de exploração e permissões técnicas, a outra Parte deverá, no prazo procedimental mínimo, conceder as autorizações de exploração e permissões apropriadas, desde que:

a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa:

i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o direito da União Europeia; e

ii) O controlo efetivo de regulação das empresas de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da União Europeia responsável pela emissão do seu certificado de operador aéreo e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e

iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pelos Estados-Membros da União Europeia ou por Estados da Associação Europeia de Comércio Livre e/ou por nacionais desses Estados;

b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Peru:

i) Esta se encontre estabelecida e tenha a sua sede no território da República do Peru e disponha de um certificado de operador aéreo válido em conformidade com a lei peruana; e

ii) O controlo efetivo de regulação das empresas de transporte aéreo seja exercido e mantido pela República do Peru;

c) A empresa de transporte aéreo designada preencha as condições estabelecidas na legislação que a Parte que aprecia a ou as candidaturas aplica normalmente à exploração dos serviços aéreos internacionais.

Artigo 4.º

Recusa, revogação, suspensão e limitação de direitos

1 — Quanto aos direitos especificados no artigo 2.º deste Acordo, cada Parte tem o direito de recusar, revogar, suspender ou de limitar as autorizações de exploração ou permissões técnicas de uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte ou de sujeitar o exercício desses direitos às condições consideradas necessárias, quando:

a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa:

i) Esta não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa nos termos dos Tratados UE, ou não seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o Direito da União Europeia; ou

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa designada não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do certificado de operador aéreo, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

iii) A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada por Estados-Membros da UE ou por Estados da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados; ou

iv) Já esteja autorizada a operar ao abrigo de um acordo bilateral entre a República do Peru e outro Estado-Membro da UE e, através do exercício de direitos de tráfego ao abrigo deste Acordo numa rota que inclua um ponto nesse outro Estado-Membro da UE, esteja a contornar as restrições de direitos de tráfego impostas pelo acordo bilateral entre a República do Peru e esse outro Estado-Membro; ou

v) Tenha um certificado de operador aéreo emitido por um Estado-Membro da UE e não exista acordo bilateral sobre serviços aéreos entre a República do Peru e esse Estado-Membro e os direitos de tráfego para esse Estado-Membro tenham sido negados à empresa designada pela República do Peru;



b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República do Peru:

i) Esta não se encontre estabelecida e não tenha a sua sede no território da República do Peru ou não seja titular de um certificado de operador aéreo válido, em conformidade com a lei peruana; e

ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido pela República do Peru;

c) A empresa de transporte aéreo designada não satisfaça as condições estabelecidas na legislação que a Parte que aprecia a ou as candidaturas normalmente aplica à exploração dos serviços aéreos internacionais; ou

d) A empresa de transporte aéreo designada não cumpra a legislação da Parte que concedeu a autorização ou permissão; ou

e) A empresa de transporte aéreo designada não explore os serviços acordados, em conformidade com as condições estabelecidas neste Acordo.

2 — A menos que a imediata recusa, revogação, suspensão, limitação ou imposição das condições referidas no n.º 1 deste artigo sejam essenciais para evitar novas infrações à legislação, o direito de recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições apenas deverá ser exercido após a realização de consultas com a outra Parte. As consultas deverão ocorrer no prazo de 30 dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo acordo em contrário.

Artigo 5.º

Aplicação de legislação e procedimentos

1 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou relativos à operação e navegação de tais aeronaves no seu território, deverão aplicar-se às aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte à chegada, partida ou permanência no território da primeira Parte.

2 — A legislação e os procedimentos de uma Parte relativos à entrada, à permanência ou à partida do seu território de passageiros, tripulação, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como a legislação relativa à entrada, ao despacho, à imigração, a passaportes, às alfândegas, à moeda, à saúde, à quarentena e ao controlo sanitário, serão cumpridos pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte, ou em nome de tais passageiros, tripulação, ou dos titulares da bagagem, carga e correio, tanto à chegada, partida ou permanência no território desta Parte.

3 — Ao aplicar os seus regulamentos em matéria de entrada, despacho, segurança da aviação, imigração, passaportes, informação sobre passageiros, alfândegas e quarentena, bem como regulamentação postal e afins, nenhuma das Partes dará preferência às suas ou a quaisquer outras empresas de transporte aéreo em detrimento de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte que explore transportes aéreos internacionais semelhantes.

Artigo 6.º

Direitos aduaneiros e outros encargos

1 — As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas de qualquer das Partes serão temporariamente isentas de direitos aduaneiros, em conformidade com os regulamentos aduaneiros em vigor nesse território.

O equipamento normal, as suas peças sobressalentes, as suas reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves, deverão estar isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspeção e outros direitos ou impostos, à chegada ao território da contraparte, desde que esse equipamento, essas reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efetuada sobre esse território.



2 — Deverão estar igualmente isentos dos mesmos direitos, taxas e impostos, com exceção dos encargos relativos ao serviço prestado:

a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades dessa Parte, e para utilização nos voos de partida de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas designadas da outra Parte;

b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo trazidos para o território de uma das Partes tendo em vista a manutenção ou reparação de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;

c) O combustível, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento de aeronaves em voos de partida, utilizadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcados.

3 — Todos os artigos referidos no n.º 2 deste artigo podem ter de ficar sob a supervisão ou controlo aduaneiro.

4 — O equipamento normal de bordo, bem como os artigos e aprovisionamentos existentes a bordo das aeronaves das empresas designadas de qualquer uma das Partes, só podem ser descarregados no território da contraparte mediante autorização das autoridades aduaneiras desse território. Nesse caso, podem ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até serem reexportados ou lhes ser dado outro destino, de acordo com os regulamentos aduaneiros.

5 — As isenções previstas neste artigo também deverão ser possíveis nos casos em que as empresas de transporte aéreo designadas, de qualquer uma das Partes, tenham estabelecido acordos com outra ou outras empresas de transporte aéreo para o empréstimo ou a transferência, no território da outra Parte, dos artigos especificados nos n.ºs 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra ou essas outras empresas de transporte aéreo também beneficiem das mesmas isenções junto dessa outra Parte.

6 — Nada neste Acordo impede as Partes de aplicarem, numa base não discriminatória, impostos, taxas, direitos, custas ou encargos sobre o combustível fornecido no seu território para utilização em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte que opere, no caso da República Portuguesa, entre um ponto situado no território da República Portuguesa e outro ponto situado no território da República Portuguesa ou no território de outro Estado-Membro da União Europeia; e, no caso da República do Peru, que opere entre um ponto situado no território da República do Peru e outro ponto situado no território da República do Peru.

Artigo 7.º

Taxas de utilização

1 — Em conformidade com a sua legislação nacional, cada Parte pode impor ou permitir que sejam impostas taxas, baseadas em princípios económicos sãos, pela utilização de aeroportos ou outras instalações relacionadas com serviços de tráfego aéreo que estejam sob o seu controlo.

2 — Nenhuma das Parte deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte taxas mais elevadas do que as impostas às suas próprias empresas de transporte aéreo, em serviços aéreos internacionais semelhantes.

Artigo 8.º

Tráfego em trânsito direto

O tráfego em trânsito direto através do território de qualquer uma das Partes e sem sair da área do aeroporto reservada para esse fim deverá ser sujeito apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança contra uma ameaça de interferência ilícita, tais como violência, pirataria aérea e medidas ocasionais de combate ao tráfico ilícito de drogas.



A bagagem e a carga em trânsito direto deverão ser isentas de direitos aduaneiros, taxas e de outros impostos semelhantes.

Artigo 9.º

Reconhecimento de certificados e licenças

1 — Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidas, ou validadas, em conformidade com as regras e os procedimentos de uma Parte, incluindo, no caso da República Portuguesa, as leis e os regulamentos da União Europeia, e cujo prazo de validade não tenha expirado, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos em conformidade com a Convenção.

2 — O n.º 1 deste artigo também se aplica a uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia.

3 — No que respeita a voos sobre o seu próprio território, cada Parte reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer os certificados de competência e as licenças concedidas ou validadas aos seus próprios nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

Artigo 10.º

Representação comercial

1 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deverão poder:

a) Estabelecer no território da outra Parte escritórios para a promoção do transporte aéreo e a venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações necessárias à prestação de serviços de transporte aéreo, em conformidade com a legislação em vigor dessa outra Parte;

b) Trazer para o e manter no território da outra Parte — em conformidade com a legislação dessa outra Parte relativa à entrada, à residência e ao emprego — pessoal executivo, comercial, técnico, operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração de serviços de transporte aéreo; e

c) Proceder diretamente e se as empresas de transporte aéreo assim o entenderem, através dos seus agentes, à venda de transporte aéreo no território da outra Parte.

2 — As autoridades competentes de cada Parte tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que os representantes das empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte possam exercer as suas atividades de forma regular.

Artigo 11.º

Atividades comerciais

1 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem vender transporte aéreo no território da outra Parte, sendo qualquer pessoa livre de comprar o referido transporte na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com os regulamentos vigentes em matéria cambial.

2 — No exercício das atividades comerciais, os princípios referidos no número anterior deverão ser aplicados às empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes.

Artigo 12.º

Conversão e transferência de lucros

1 — Cada Parte concede às empresas de transporte aéreo da outra Parte o direito de transferir livremente, à taxa de câmbio em vigor na data dessa transferência, na moeda convertível em



que é efetuado o pagamento, os excedentes das receitas auferidas localmente sobre as despesas incorridas a nível local, com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio nos serviços acordados no seu território, e em conformidade com o direito interno aplicável no território da Parte a partir do qual é efetuada a transferência.

2 — Para os efeitos deste artigo, o direito interno aplicável na República Portuguesa inclui todas as medidas adotadas pela União Europeia.

Artigo 13.º

Capacidade

1 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deverão beneficiar de uma oportunidade justa e equitativa para explorarem os serviços aéreos em qualquer das rotas especificadas neste Acordo.

2 — Se uma Parte considerar que os serviços aéreos explorados por qualquer uma das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte não cumprem as regras e princípios previstos neste artigo, essa Parte poderá solicitar consultas nos termos do artigo 20.º deste Acordo a fim de verificar essas mesmas operações com vista ao estabelecimento, por mútuo acordo, das medidas corretivas apropriadas.

Artigo 14.º

Aprovação das condições de operação

1 — Os horários dos serviços aéreos acordados e as condições da sua exploração em geral deverão ser notificados com, pelo menos, 30 dias de antecedência em relação à data prevista para a sua aplicação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua exploração deverá ser igualmente notificada às autoridades aeronáuticas, pelo menos oito dias úteis antes do início da exploração pretendida. Em circunstâncias especiais, o prazo acima indicado pode ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2 — Em caso de alterações menores ou de voos suplementares, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte deverão notificar as autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos cinco dias úteis antes do início da exploração pretendida. Em circunstâncias especiais, este prazo limite pode ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

Artigo 15.º

Segurança aérea

1 — Cada Parte pode, em qualquer momento, solicitar consultas sobre os padrões de segurança adotados pela outra Parte em qualquer área relacionada com a tripulação, a aeronave ou as condições da sua operação. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de 30 dias a contar desse pedido.

2 — Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente os padrões de segurança que sejam, pelo menos, iguais aos padrões mínimos então estabelecidos de acordo com a Convenção, em qualquer destas áreas, a primeira Parte deverá notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos, devendo a outra Parte tomar as medidas corretivas necessárias. O facto de a outra Parte não adotar, no prazo de 15 dias ou num prazo maior conforme acordado, medidas adequadas constitui fundamento para aplicação do artigo 4.º deste Acordo.

3 — Sem prejuízo das obrigações referidas no artigo 33.º da Convenção, fica acordado que qualquer aeronave operada pelas empresas designadas de uma Parte em serviços de ou para o território da outra Parte pode, enquanto permanecer no território da outra Parte, ser objeto de um exame realizado pelos representantes autorizados da outra Parte, a bordo e no exterior da aeronave, a fim de verificar não só a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, mas também o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (neste artigo denominado «inspeção na plataforma de estacionamento»), desde que tal não implique atrasos desnecessários.



4 — Se qualquer uma dessas inspeções na plataforma de estacionamento ou série de inspeções na plataforma de estacionamento suscitar sérias suspeitas de que uma aeronave, ou de que a operação de uma aeronave, não cumprem os padrões mínimos então estabelecidos pela Convenção, ou preocupações sérias quanto à falta de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança então estabelecidos pela Convenção, para os fins previstos no artigo 33.º da Convenção, a Parte que efetuou a inspeção pode concluir que os requisitos a que obedeceram a emissão e validação dos certificados ou das licenças dessa aeronave ou da sua tripulação, ou que os requisitos de operação dessa aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5 — No caso de o acesso para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento a uma aeronave operada por uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte, nos termos do n.º 3 deste artigo, ser negado pelos representantes dessa empresa de transporte aéreo designada, a outra Parte pode inferir que há preocupações sérias do tipo referido no n.º 4 deste artigo e tirar as conclusões nele referidas.

6 — Cada Parte reserva-se o direito de suspender ou alterar de imediato a autorização de exploração da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, caso a primeira Parte conclua, em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de uma recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, de consultas, ou ainda de qualquer outro facto, que uma ação imediata é imprescindível para a segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

7 — Qualquer ação empreendida por uma Parte de acordo com os n.ºs 2 ou 6 deste artigo, deverá ser interrompida quando deixe de existir o fundamento para essa ação.

8 — Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia, os direitos da outra Parte, previstos neste artigo, aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos requisitos de segurança por esse outro Estado-Membro da UE, bem como no que respeita à autorização de operação dessa empresa de transporte aéreo.

Artigo 16.º

Segurança da aviação civil

1 — Em conformidade com os seus direitos e obrigações que lhes incumbem ao abrigo do direito internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações decorrentes do direito internacional, as Partes deverão, em especial, agir em conformidade com o disposto:

a) Na Convenção Relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio, em 14 de setembro de 1963;

b) Na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970;

c) Na Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971, e no seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos servindo a Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal, em 24 de fevereiro de 1988; e

d) Na Convenção relativa à Marcação de Explosivos Plásticos para Fins de Deteção, assinada em Montreal, em 1 de março de 1991.

2 — Nas suas relações mútuas as Partes deverão agir, no mínimo, em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional denominadas anexos à Convenção, na medida em que essas disposições sobre segurança da aviação civil se apliquem às Partes; elas deverão exigir que os operadores de aeronaves registadas no seu território ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente ou, no caso da República Portuguesa, os operadores



de aeronaves que se encontrem estabelecidos no seu território nos termos dos Tratados da União Europeia e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o Direito da União Europeia, e que os operadores de aeroportos situados no seu território atuem em conformidade com essas disposições relativas à segurança da aviação civil.

3 — As Partes deverão, a pedido, prestar-se toda a assistência mútua necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, respetivos passageiros e tripulações, bem como de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, e ainda qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4 — Cada Parte concorda que se exija a esses operadores de aeronaves que cumpram as disposições relativas à segurança da aviação, referidas no n.º 2 deste artigo, impostas pela outra Parte para a entrada no seu território, bem como para a saída, ou permanência no território da República do Peru. Para a partida, ou permanência, do território da República Portuguesa, exige-se que os operadores de aeronaves cumpram as disposições relativas à segurança da aviação em conformidade com o Direito da União Europeia. Cada Parte deverá assegurar, no seu território, a aplicação efetiva de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e aprovisionamentos, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também deverá considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança, razoáveis, para fazer face a uma ameaça concreta.

5 — Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes deverão ajudar-se mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas adequadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

6 — Se, no âmbito das disposições deste artigo, uma Parte tiver preocupações relativas à segurança da aviação civil, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes podem solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte.

Artigo 17.º

Provisão de estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma Parte deverão disponibilizar às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos.

Artigo 18.º

Tarifas

1 — As tarifas para o transporte aéreo internacional devem ser estabelecidas com base em condições comerciais sobre o mercado.

2 — Nos termos deste Acordo, as tarifas para o transporte aéreo internacional não serão aprovadas pelas autoridades aeronáuticas de qualquer uma das Partes.

3 — As Partes reconhecem que as forças de mercado serão o principal fator a ter em conta no estabelecimento de tarifas para o transporte aéreo.

4 — Sem limitar a respetiva aplicação das regras gerais de concorrência e do consumidor, cada Parte pode adotar medidas adequadas, em conformidade com a sua legislação nacional, incluindo, no caso da República Portuguesa, o direito da União Europeia, a fim de evitar práticas anticoncorrenciais pelas empresas de transporte aéreo designadas.

Artigo 19.º

Código de designador único

Cada Parte deverá aceitar o código de designador utilizado pelas empresas de transporte aéreo designadas para identificar os respetivos voos.



Artigo 20.º

Consultas

1 — Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, solicitar consultas relativas à implementação, interpretação, aplicação ou emenda deste Acordo ou ao seu cumprimento.

2 — Tais consultas, exceto se for em casos de interpretação, podem ser realizadas diretamente entre as autoridades aeronáuticas e devem ter início no prazo de 60 dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido o pedido por escrito, salvo acordo em contrário pelas Partes.

Artigo 21.º

Emendas

1 — Se qualquer uma das Partes considerar que é conveniente alterar qualquer disposição deste Acordo pode, em qualquer momento, solicitar consultas à outra Parte. Tais consultas deverão ter início no prazo de 60 dias a contar da data em que a outra Parte tiver recebido um pedido por escrito.

2 — As emendas resultantes das consultas a que se refere o número anterior entram em vigor nos termos previstos no artigo 26.º

Artigo 22.º

Resolução de diferendos

1 — Em caso de diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar resolvê-lo através de negociações, por via diplomática.

2 — Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, podem submetê-lo à decisão de um órgão ou, a pedido de qualquer uma das Partes, pode o diferendo ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros. Cada Parte deverá nomear um árbitro e os dois árbitros assim nomeados deverão designar o terceiro.

3 — Cada uma das Partes deverá nomear um árbitro no prazo de 60 dias a contar da data em que uma das Partes tenha recebido da outra Parte notificação por via diplomática, do pedido de arbitragem, devendo o terceiro árbitro ser designado nos 60 dias subsequentes.

4 — Se nenhuma das Partes nomear um árbitro no prazo estabelecido ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o exija o caso. Em qualquer dos casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e atuar como presidente do órgão arbitral.

5 — As Partes comprometem-se a cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo.

6 — Se, e enquanto, qualquer uma das Partes ou as empresas de transporte aéreo designadas de qualquer uma das Partes não cumprirem a decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude deste Acordo, tenha concedido à Parte em falta.

7 — Cada Parte deverá suportar as despesas do árbitro por ela nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes.

Artigo 23.º

Vigência e denúncia

1 — Este Acordo permanecerá em vigor por período indeterminado.

2 — Cada Parte pode, em qualquer momento, denunciar este Acordo.

3 — A denúncia tem de ser simultaneamente notificada à outra Parte e à Organização da Aviação Civil Internacional, produzindo efeitos 12 meses após a data de receção da notificação pela outra Parte.



4 — Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta deverá considerar-se efetuada 14 dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 24.º

Registo

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo deverão ser registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 25.º

Aplicabilidade de acordos e convenções multilaterais

1 — Na execução deste Acordo, ambas as Partes deverão agir em conformidade com as disposições da Convenção.

2 — Se um acordo multilateral sobre transporte aéreo entrar em vigor para ambas as Partes, quaisquer incompatibilidades entre as obrigações das Partes, nos termos deste Acordo e esse outro Acordo, serão resolvidas por acordo mútuo.

Artigo 26.º

Entrada em vigor

Este Acordo entrará em vigor 30 dias após a data de receção da última notificação, por escrito e por via diplomática, de que foram cumpridos todos os procedimentos internos necessários.

(¹) Para maior clareza, a definição e as referências a «território» contidas neste Acordo deverão aplicar-se somente no âmbito deste Acordo.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Lisboa, em 26 de fevereiro de 2019, nas línguas portuguesa, espanhola e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalecerá a versão inglesa.

Pela República Portuguesa:

Eurico Brilhante Dias, Secretário de Estado da Internacionalização.

Pela República do Peru:

Néstor Popolizio Bardales, Ministro dos Negócios Estrangeiros.

ANEXO

Quadro de rotas

Secção 1

Rotas a serem operadas em ambas as direções pelas empresas designadas da República Portuguesa

Pontos em Portugal	Pontos intermédios	Pontos no Peru	Pontos além
Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.



Secção 2

Rotas a serem operadas em ambas as direções pelas empresas designadas da República do Peru

Pontos no Peru	Pontos intermédios	Pontos em Portugal	Pontos além
Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.	Quaisquer pontos.

Notas

1 — As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte podem, em quaisquer voos ou em todos eles, omitir escalas em quaisquer dos pontos intermédios e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou a empresa de transporte aéreo.

2 — As rotas, direitos de tráfico e capacidade serão determinados pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, no âmbito dos limites estabelecidos neste Acordo.

3 — O exercício dos direitos de tráfico de quinta liberdade em pontos intermédios e/ou além especificados fica sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA PORTUGUESA Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ

La República Portuguesa y la República del Perú, en adelante identificadas como las «Partes», siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para su firma en Chicago el siete de diciembre de 1944:

Deseando organizar, de manera segura y ordenada, servicios aéreos internacionales y promover en la mayor medida posible la cooperación internacional con relación a tales servicios; y,

Deseando establecer un Acuerdo para fomentar el desarrollo de servicios aéreos regulares entre y más allá de sus territorios;

acuerdan lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

Para fines del presente Acuerdo:

a) El término «Convenio» significará el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para su firma en Chicago el siete de diciembre de 1944, incluyendo cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de ese Convenio y cualquier enmienda de los Anexos o del Convenio bajo los Artículos 90 y 94, siempre y cuando esos Anexos y enmiendas hayan sido adoptados por ambas partes;

b) El término «Tratados de la UE» significará el Tratado de la Unión Europea y el Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea;

c) El término «autoridades aeronáuticas» significará, en el caso de la República Portuguesa, la Autoridad Nacional de Aviación Civil de Portugal (ANAC), 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 entidad autorizada para realizar cualquiera de las funciones actualmente ejercidas por dichas autoridades o funciones similares;

d) El término «línea aérea designada» significará cualquier línea aérea, que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;

e) El término «territorio» ⁽¹⁾ significa el territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre bajo soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de las Partes, según sus Constituciones Políticas, otra legislación interna relevante y el Derecho Internacional;

f) El término «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», «línea aérea» y «escala para fines no comerciales» tendrán los significados que se les asigna en el Artículo 96 del Convenio;

g) El término «tarifa» significará los precios a ser pagados por el transporte de pasajeros, el equipaje y la carga y las condiciones según las cuales esos precios se aplican, incluyendo precios y condiciones para la agencia y otros servicios auxiliares, pero excluyendo el pago o las condiciones para el transporte de correo; y

h) El término «Anexo» significará el cuadro de rutas anexo al presente Acuerdo y cualquier Cláusula o Nota que aparezcan en tal Anexo. El Anexo de este Acuerdo es considerado una parte integrante del mismo.

Artículo 2

Derechos de operación

1 — Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos con relación a los servicios aéreos internacionales brindados por las líneas aéreas designadas de la otra Parte:

- a) El derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar; y
- b) El derecho a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales.

2 — Cada Parte concede a la otra Parte los derechos más adelante especificados en este Acuerdo con el propósito de operar servicios aéreos internacionales regulares por las líneas aéreas designadas de la otra Parte en las rutas especificadas en la Sección correspondiente del Anexo. Tales servicios y rutas son en adelante denominados «los servicios acordados» y «las rutas especificadas», respectivamente. Al operar un servicio acordado en una ruta especificada, las líneas aéreas designadas por cada Parte gozarán, además de los derechos especificados en el párrafo 1 de este artículo y sujeto a las disposiciones de este Acuerdo, del derecho a realizar escalas en el territorio de la otra Parte en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo de este Acuerdo con el fin de embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo.

3 — Nada en el párrafo 2 de este artículo deberá interpretarse como la concesión a las líneas aéreas designadas de una Parte del derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte, tráfico transportado por remuneración o contrato y destinado hacia otro punto en el territorio de esa Parte.

4 — Si debido a un conflicto armado, situaciones de crisis, desastres naturales, o eventos similares, una línea aérea designada de una de las Partes no puede operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte desplegará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través del adecuado reordenamiento de dichas rutas. Esta disposición será aplicada sin discriminación entre las aerolíneas designadas de las Partes.

Artículo 3

Designación y autorización operativa de las líneas aéreas

1 — Cada Parte tendrá el derecho a designar hasta dos líneas aéreas con el fin de operar los servicios acordados en las rutas especificadas en el Anexo y a retirar o modificar tales designaciones. Esas designaciones deberán realizarse por escrito y deberán ser transmitidas a la otra Parte a través de canales diplomáticos.

2 — Al recibir tal designación, y las solicitudes de una línea aérea designada, en la forma y manera prescrita para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, la otra Parte concederá los permisos y autorizaciones respectivas con la menor demora procesal, siempre y cuando:

- a) En el caso de una línea aérea designada por la República Portuguesa:

- i) Se encuentre establecida en el territorio de la República Portuguesa según los Tratados de la UE y cuente con una Licencia Operativa válida de acuerdo con la ley de la Unión Europea; y

- ii) Un control regulatorio efectivo de las líneas aéreas sea ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la UE responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación; y

iii) La línea aérea sea de propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, y sea efectivamente controlada por los Estados Miembros de la UE o por la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por ciudadanos de tales Estados;

b) En el caso de una línea aérea designada por la República del Perú:

i) Se encuentre establecida y tenga sus oficinas principales en el territorio de la República del Perú, y cuente con un Certificado de Operador Aéreo válido de conformidad con la ley peruana; y

ii) Un control regulador efectivo de las aerolíneas sea ejercido y mantenido por la República del Perú;

c) La línea aérea designada esté calificada para cumplir con las condiciones prescritas según la legislación normalmente aplicada a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la solicitud o las solicitudes.

Artículo 4

Denegatoria, revocación, suspensión y limitación de derechos

1 — Cada Parte tendrá el derecho a denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones operativas o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte de los derechos especificados en el Artículo 2 del presente Acuerdo, o someter el ejercicio de esos derechos a las condiciones consideradas necesarias, cuando:

a) En el caso de una línea aérea designada por la República Portuguesa:

i) No se encuentre establecida en el territorio de la República Portuguesa según los Tratados de la UE o no cuente con una Licencia Operativa válida de acuerdo con el derecho de la Unión Europea; o

ii) El Estado Miembro de la UE responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo no ejerce o no mantiene un control regulador efectivo de la línea aérea designada o la Autoridad Aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o

iii) La línea aérea no es de propiedad, ni directamente ni a través de participación mayoritaria, o no es controlada efectivamente por los Estados Miembros de la UE o por la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por ciudadanos de tales Estados;

iv) Ya se encuentra autorizada a operar bajo un acuerdo bilateral entre la República del Perú y otro Estado Miembro de la UE y al ejercer derechos de tráfico bajo este Acuerdo en una ruta que incluye un punto en ese otro Estado Miembro de la UE, estaría eludiendo restricciones sobre derechos de tráfico impuestas por el acuerdo bilateral entre la República del Perú y ese otro Estado Miembro; o

v) Cuenta con un certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado Miembro de la UE y no existe un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre la República del Perú y ese Estado Miembro, y los derechos de tráfico hacia ese Estado Miembro han sido denegados a la línea aérea designada por la República del Perú;

b) En el caso de una línea aérea designada por la República del Perú:

i) No se encuentra establecida ni tiene sus oficinas principales en el territorio de la República del Perú o no cuenta con un Certificado de Operador Aéreo válido de conformidad con la ley peruana; o

ii) La República del Perú no ejerce o no mantiene un control regulador efectivo de la línea aérea;

c) En el caso de que la línea aérea designada deje de cumplir las condiciones prescritas por la legislación normalmente aplicada para la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte que considere la solicitud o solicitudes; o

d) En el caso de incumplimiento por tal línea aérea designada de la legislación de la Parte que otorga la autorización o permiso; o

e) En el caso que la línea aérea designada deje de operar los servicios acordados de conformidad con las condiciones prescritas según el presente Acuerdo.

2 — A menos que una inmediata denegatoria, revocación, suspensión, limitación o imposición de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo sea esencial para impedir mayores infracciones a la legislación, el derecho a denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones, será ejercido solo luego de consulta con la otra Parte. La consulta tendrá lugar dentro de un período de treinta (30) días a partir de la fecha de la propuesta para mantenerla, a menos que se acuerde otra cosa.

Artículo 5

Aplicación de la legislación y procedimientos

1 — La legislación y procedimientos de una Parte relativos a la admisión, permanencia o salida de su territorio de las aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales, o a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren en su territorio, serán aplicadas a las aeronaves de las aerolíneas designadas por la otra Parte al ingresar, salir o mientras se encuentren en el territorio de la primera Parte.

2 — La legislación y procedimientos de una Parte relativas a la admisión, estadía, o salida de su territorio de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo transportados a bordo de las aeronaves, tales como aquellos referidos al ingreso, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas, moneda, salud, cuarentena y control sanitario, serán cumplidos por la línea aérea de la otra Parte, o a nombre de tales pasajeros, tripulación, entidad encargada del equipaje, carga y correo al ingreso, salida de o mientras se encuentren dentro del territorio de esta Parte.

3 — Ninguna Parte le dará preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra línea aérea por encima de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional similar en la aplicación de sus regulaciones sobre ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, información anticipada de pasajeros, aduanas y cuarentena, reglamentos postales y similares.

Artículo 6

Los derechos de aduana y otros cargos

1 — Las aeronaves que operan servicios internacionales por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes estarán temporalmente exentas de los derechos aduaneros, con sujeción a las regulaciones aduaneras vigentes que rijan en dicho Territorio.

El equipo normal, sus repuestos, sus suministros de combustible y lubricantes, otros suministros técnicos consumibles y provisiones de las aeronaves (incluyendo la comida, las bebidas y el tabaco) a bordo de tales aeronaves estarán exentos de aranceles de aduana, derechos de inspección y otros aranceles o impuestos al ingresar al territorio de la contraparte, siempre y cuando tal equipo, los suministros y las provisiones de las aeronaves permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean re-exportados, o utilizados en parte del viaje realizado sobre ese territorio.

2 — También estarán exentos de los mismos aranceles, derechos e impuestos, con excepción de los cargos correspondientes al servicio realizado:

a) Los suministros cargados a bordo en el territorio de una Parte, dentro de los límites fijados por las autoridades de esa Parte, y para su uso a bordo de una aeronave de salida dedicada a brindar servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;

b) Los repuestos y equipo normal ingresados al territorio de una Parte para el mantenimiento o reparación de aeronaves usadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte;

c) El combustible, los lubricantes y otros suministros técnicos consumibles destinados a abastecer a aeronaves de salida operadas en servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas

designadas de la otra Parte, aun cuando estos suministros deban ser usados en parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que fueran embarcados.

3 — Todo el material listado en el párrafo 2 de este Artículo se mantendrá bajo supervisión o control aduanero.

4 — El equipo regular transportado en vuelo, así como el material y los suministros retenidos a bordo de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes, podrán ser descargados en el territorio de la contraparte sólo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese territorio. En tal caso, deberán permanecer bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en el que sean re-exportados o, en su defecto, desechados de conformidad con el reglamento aduanero.

5 — Las exoneraciones dispuestas por este Artículo también serán aplicables en situaciones en las que las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes hayan celebrado arreglos con otra u otras líneas aéreas para el préstamo o transferencia en el territorio de la otra Parte de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, siempre y cuando tal o tales otras líneas aéreas disfruten igualmente de tales exoneraciones por esa otra Parte.

6 — Nada en este Acuerdo impedirá a las Partes imponer, sobre bases no discriminatorias, impuestos, contribuciones, aranceles, derechos o cargos al combustible abastecido en su territorio para el uso en una aeronave de una línea aérea designada por la otra Parte que opera, en el caso de la República Portuguesa, entre un punto en el territorio de la República Portuguesa y otro punto en el territorio de la República Portuguesa o en el territorio de otro Estado Miembro de la Unión Europea; y, en el caso de la República del Perú que opera, entre un punto en el territorio de la República del Perú y otro punto en el territorio de la República del Perú.

Artículo 7

Cargos al usuario

1 — Cada Parte, de acuerdo con su legislación nacional, podrá imponer o permitir que se imponga cargos, basados en principios económicos válidos, por el uso de los aeropuertos, otras instalaciones y servicios aéreos bajo su control.

2 — Ninguna Parte impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de la otra Parte cargos más altos que aquellos impuestos a sus propias líneas aéreas dedicadas a servicios internacionales similares.

Artículo 8

Trafico en tránsito directo

El tráfico en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y sin salir del área del aeropuerto reservado para tal fin estará sujeto, excepto con respecto a medidas de seguridad contra la amenaza de interferencia ilícita tales como la violencia y la piratería aérea y a medidas ocasionales para combatir el tráfico ilícito de drogas, únicamente a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana, cargos y otros impuestos similares.

Artículo 9

Reconocimiento de certificados y licencias

1 — Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o convalidadas, de conformidad con las normas y procedimientos de una Parte, incluyendo, en el caso de la República Portuguesa, las leyes y reglamentos de la Unión Europea, y todavía vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte con el fin de operar los servicios acordados, siempre y cuando los requisitos según los cuales tales certificados y licencias fueron emitidos o convalidados, sean iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo con el Convenio.

2 — El párrafo 1 también se aplica con respecto a una línea aérea designada por la República Portuguesa cuyo control regulador es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea.

3 — Cada Parte, sin embargo, se reserva el derecho a rehusarse a reconocer, para los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas para sus propios ciudadanos por la otra Parte o por cualquier otro Estado.

Artículo 10

Representación comercial

1 — Las líneas aéreas designadas de cada Parte estarán autorizadas a:

a) Establecer en el territorio de la otra Parte oficinas para la promoción del transporte aéreo y venta de pasajes aéreos así como también, de conformidad con la legislación vigente de esa otra Parte, otras instalaciones requeridas para brindar los servicios de transporte aéreo;

b) Traer y mantener en el territorio de la otra Parte — de conformidad con la legislación de esa otra Parte referida al ingreso, residencia y empleo — personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otro personal especialista requerido para brindar los servicios de transporte aéreo; y

c) En el territorio de la otra Parte a dedicarse directamente y, a discreción de las aerolíneas, a través de sus agentes, a la venta del transporte aéreo.

2 — Las autoridades competentes de cada Parte realizarán todos los pasos necesarios para asegurar que la representación de las líneas aéreas designadas por la otra Parte puedan ejercer sus actividades en forma ordenada.

Artículo 11

Actividades comerciales

1 — Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán el derecho a vender, en el territorio de la otra Parte, el transporte aéreo y cualquier persona tendrá libertad de comprar tal transporte en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de otros países, de conformidad con las regulaciones vigentes sobre divisas.

2 — En el ejercicio de las actividades comerciales, los principios mencionados en el numeral anterior serán aplicados a las líneas aéreas designadas de ambas Partes.

Artículo 12

Conversión y transferencia de los ingresos

1 — Cada Parte concede a las líneas aéreas de la otra Parte el derecho de libre transferencia al tipo de cambio vigente a la fecha de dicha transferencia, en las monedas convertibles en las que se realiza el pago, del exceso de los ingresos sobre los gastos obtenido en conexión con el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo en los servicios acordados en su territorio, y de conformidad con la legislación nacional aplicable en el territorio de la Parte desde la cual la transferencia es realizada.

2 — Para fines de este artículo, la ley aplicable de la República de Portugal incluye todas las medidas tomadas por la Unión Europea.

Artículo 13

Capacidad

1 — Las líneas aéreas designadas de cada Parte al operar los servicios aéreos en cualquiera de las rutas especificadas de este Acuerdo tendrán una oportunidad razonable, justa y equitativa.

2 — Si una Parte considera que los servicios aéreos brindados por cualquiera de las líneas aéreas designadas de la otra Parte no cumplen con las normas y los principios previstos en este Artículo, tal Parte podrá solicitar consultas según el Artículo 20 de este Acuerdo, para verificar dichas operaciones para aplicar, de común acuerdo, las medidas correctivas apropiadas.

Artículo 14**Aprobación de las condiciones de operación**

1 — Los itinerarios de los servicios acordados y en general las condiciones de su operación serán notificadas con un mínimo de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su implementación. Cualquier modificación significativa de tales horarios o condiciones de operación también será notificada, a las autoridades aeronáuticas, por lo menos con ocho días laborables de anticipación a su operación prevista. En casos especiales, el plazo antes indicado podrá ser reducido sujeto al acuerdo de dichas autoridades.

2 — Para modificaciones menores o en el caso de vuelos suplementarios, las líneas aéreas designadas de una Parte notificarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, por lo menos con cinco días laborables de anticipación a su operación prevista. En casos especiales, se podrá recortar este plazo, sujeto a acuerdo de tales autoridades.

Artículo 15**Seguridad operacional**

1 — Cada Parte podrá pedir consultas en cualquier momento con relación a estándares de seguridad operacional en cualquier área relativa a la tripulación, la aeronave o su operación adoptada por la otra Parte. Tales consultas deberán realizarse en un plazo de treinta (30) días a partir de esa petición.

2 — Si, después de tales consultas, una Parte detecta que la otra Parte no mantiene ni administra efectivamente estándares de seguridad en cualquiera de esas áreas, que sean al menos iguales a los estándares mínimos establecidos de acuerdo al Convenio, la primera Parte notificará a la otra Parte esos hallazgos y los pasos considerados necesarios para cumplir con esos estándares mínimos, y la otra Parte tomará la acción correctiva apropiada. El incumplimiento por la otra Parte en tomar una acción apropiada dentro de quince (15) días o un período mayor, según se acuerde, serán fundamentos para la aplicación del Artículo 4 de este Acuerdo.

3 — A pesar de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que cualquier aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte sobre los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte puede, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte, ser sometida a un examen por 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 y los de su tripulación y la condición aparente de la aeronave y su equipo (denominado «inspección en rampa») siempre y cuando no produzca un retraso irrazonable.

4 — Si cualquier inspección o serie de inspecciones en rampa produce preocupaciones serias de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos a esa fecha de acuerdo con el Convenio, o hay preocupaciones serias de que hay falta de mantenimiento efectivo y que hay gestión de estándares de seguridad establecidos a esa fecha de acuerdo con el Convenio, la Parte que realiza la inspección, para los fines del Artículo 33 del Convenio, será libre de concluir que los requisitos bajo los cuales el certificado o licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave fueron emitidos o convalidados o que los requisitos bajo los cuales esa aeronave es operada, no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de acuerdo al Convenio.

5 — En la eventualidad de que el acceso con el fin de realizar una inspección de la rampa de una aeronave operada por una línea aérea designada de una Parte de conformidad con el párrafo 3 anterior sea denegado por el representante de esa línea aérea designada, la otra Parte estará en libertad de inferir que han surgido serias preocupaciones del tipo referido en el párrafo 4 anterior y de llegar a las conclusiones establecidas en ese párrafo.

6 — Cada Parte se reserva el derecho a suspender o modificar la autorización operativa de las líneas aéreas designadas de la otra Parte inmediatamente en caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección de la rampa, una serie de inspecciones de la

rampa, una negativa de acceso para la inspección de la rampa, consulta o de otra forma, que una acción inmediata es esencial para la seguridad operacional de la línea aérea.

7 — Cualquier acción por una de las Partes de conformidad con los párrafos 2 o 6 anteriores será descontinuada una vez que el motivo para tomar esa acción deje de existir.

8 — En el caso de que la República Portuguesa haya designado a una línea aérea cuyo control regulador es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Unión Europea, los derechos de la otra Parte bajo este artículo deberán aplicarse igualmente con relación a la adopción, el ejercicio o el mantenimiento de estándares de seguridad por ese otro Estado Miembro de la Unión Europea y con relación a la autorización operacional de esa línea aérea.

Artículo 16

Seguridad de la aviación

1 — Consistente con sus derechos y obligaciones establecidos por el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca de mantener 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 establecidas por el derecho internacional, las Partes, en particular actuarán de conformidad con lo dispuesto por:

a) El «Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves», hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963;

b) El «Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves», hecho en La Haya en 16 de diciembre de 1970;

c) El «Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil», hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y su suplementario «Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional» hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988; y

d) El «Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección», hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991.

2 — Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán como mínimo, de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio en la medida en que tales disposiciones de seguridad sean aplicables para las Partes; requerirán que los operadores de las aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tienen su centro principal de negocios o residencia permanente en su territorio o, en el caso de los operadores de aeronaves de la República Portuguesa que están establecidos en su territorio conforme con los Tratados de la Unión Europea y que han recibido Licencias Operativas válidas de conformidad con el Derecho de la Unión Europea, y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con tales disposiciones de seguridad de la aviación.

3 — Las Partes proporcionarán, según se les solicite, toda asistencia mutua necesaria para impedir 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 para la seguridad de la aviación civil.

4 — Cada Parte acuerda que tales operadores de aeronaves serán obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación referidas en el párrafo 2 anterior exigido por la otra Parte para el ingreso en el territorio de esa otra Parte y también para la salida de, o mientras permanezca en el territorio de la República del Perú. Para la salida de, o mientras permanezca en el territorio de la República Portuguesa, los operadores de aeronaves estarán obligados a observar las disposiciones de seguridad de la aviación de conformidad con el Derecho de la Unión Europea. Cada Parte se asegurará que medidas adecuadas sean efectivamente adoptadas en su territorio para proteger a las aeronaves y para inspeccionar a pasajeros, a la tripulación, el equipaje de mano, el equipaje, la carga y las bodegas de las aeronaves, antes de y durante el embarque o estiba. Cada

Parte también deberá prestar consideración favorable ante cualquier petición de la otra Parte para medidas especiales razonables de seguridad para enfrentar una amenaza particular.

5 — Cuando se produzca un accidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra de la seguridad de tales aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, de aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se brindarán mutua asistencia facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas con el fin de terminar en forma rápida y segura tal incidente o amenaza.

6 — Si una Parte tiene problemas ocasionales en el contexto del presente Artículo sobre la seguridad de la aviación civil, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte.

Artículo 17

Provisión de estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de una Parte proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, a su solicitud, tales estadísticas como puedan ser razonablemente requeridas para fines informativos.

Artículo 18

Tarifas

1 — Las tarifas para el transporte aéreo internacional se establecerán sobre la base de condiciones comerciales en el mercado.

2 — Las tarifas para el transporte aéreo internacional operado según este Acuerdo no serán aprobadas por las autoridades aeronáuticas de ninguna de las Partes.

3 — Las Partes reconocen que las fuerzas de mercado deberán ser la consideración básica en el establecimiento de las tarifas para el transporte aéreo.

4 — Sin limitar la respectiva aplicación de la ley general sobre la competencia y el consumidor, cada Parte podrá adoptar medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, incluyendo en el caso de la República Portuguesa el derecho de la Unión Europea, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas por parte de las líneas aéreas designadas.

Artículo 19

Código único de designación

Cada Parte aceptará el código identificador usado por las líneas aéreas designadas para identificar sus vuelos.

Artículo 20

Consultas

1 — Cualquiera de las Partes podrá en cualquier momento solicitar consultas relacionadas con la implementación, interpretación, aplicación o enmienda de este Acuerdo o el cumplimiento de este Acuerdo.

2 — Tales consultas, salvo el caso de interpretación, podrán efectuarse directamente entre las autoridades aeronáuticas y comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, salvo acuerdo distinto entre las Partes.

Artículo 21

Enmiendas

1 — Si alguna de las Partes considera deseable modificar cualquier disposición de este Acuerdo, podrá solicitar consultas a su contraparte. Tales consultas deberán comenzar en un plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha en que la otra Parte haya recibido la solicitud por escrito.



2 — Las enmiendas resultantes de las consultas a las que se refiere el párrafo anterior deberá entrar en vigor según lo establecido en el Artículo 26.

Artículo 22

Solución de controversias

1 — Si surgiese alguna controversia entre las Partes referente a la interpretación o la aplicación de este Acuerdo, las Partes deberán en primer lugar esforzarse en resolverlo por la negociación a través de canales diplomáticos.

2 — Si las Partes no lograsen llegar a un acuerdo a través de la negociación, podrán acordar someter la controversia para su decisión a alguna entidad, o la controversia podrá, a solicitud de cualquiera de las Partes ser sometida para su decisión ante un tribunal arbitral de tres árbitros, uno a ser designado por las Partes y el tercero a ser nombrado por los dos así designados.

3 — Cada una de las Partes nombrará a un árbitro en un plazo de sesenta (60) días desde la fecha de recepción por cualquiera de las Partes de su contraparte de una notificación a través de los canales diplomáticos solicitando el arbitraje, y el tercer árbitro deberá ser designado en un período posterior de sesenta (60) días.

4 — Si cualquiera de las Partes no logra nombrar a un árbitro en el plazo indicado o no se nombra al tercer árbitro, cualquiera de las Partes le podrá solicitar al Presidente del Concejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre a un árbitro o árbitros según se requiera. En tal caso, el tercer árbitro será un ciudadano de un tercer estado y actuará como Presidente del Tribunal Arbitral.

5 — Las Partes se comprometen a cumplir con cualquier resolución dictada según el párrafo 2 de este Artículo.

6 — En caso y mientras que cualquiera de las Partes o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes incumpla la decisión emitida según el párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte podrá limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que hubiera concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte en incumplimiento.

7 — Las Partes pagarán los gastos del árbitro que hayan nombrado. Los demás gastos del tribunal de arbitraje deberán ser pagados proporcionalmente por las Partes.

Artículo 23

Duración y denuncia

1 — Este Acuerdo permanecerá vigente por un período indeterminado.

2 — Cada Parte puede, en cualquier momento, denunciar este Acuerdo.

3 — La denuncia debe ser notificada a la otra Parte y, simultáneamente, a la Organización de Aviación Civil Internacional, produciendo sus efectos a los 12 meses posteriores a la recepción de la notificación por la otra Parte.

4 — En caso de no informar a la otra Parte la recepción de la notificación, ésta se reputará como recibida catorce (14) días luego de la recepción de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 24

Registro

Este Acuerdo y cualquier enmienda al mismo se registrarán en el momento de su entrada en vigor con la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 25

Aplicabilidad de los arreglos y acuerdos multilaterales

1 — En la aplicación del presente Acuerdo, ambas Partes deberán actuar de acuerdo con las disposiciones del Convenio.



2 — Si un acuerdo multilateral relativo a transporte aéreo entrase en vigor en relación a ambas Partes, cualquier inconsistencia entre las obligaciones de las mismas, bajo este Acuerdo y ese otro acuerdo, será resuelta por mutuo acuerdo.

Artículo 26

Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días luego de la fecha de recepción de la última notificación, por escrito y a través de los canales diplomáticos, señalando que se han cumplido con los procedimientos requeridos por sus sistemas legales.

(¹) Para mayor certeza, la definición y referencias a «territorio» contenidas en este Acuerdo aplican exclusivamente para propósitos de determinar el ámbito de aplicación del mismo.

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

Hecho en Lisboa el 26 de febrero en los idiomas portugués, español e inglés, todos los textos siendo igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, la versión en inglés prevalecerá.

Por la República Portuguesa:

Eurico Brilhante Dias, Secretario de Estado de la Internacionalización.

Por la República del Perú:

Néstor Popolizio Bardales, Ministro de Relaciones Exteriores.

ANEXO

Cuadro de Rutas

Sección 1

Rutas a ser operadas en ambas direcciones por las líneas aéreas designadas de la República Portuguesa

Puntos en Portugal	Puntos intermedios	Puntos en el Perú	Puntos más allá
Cualquier punto.	Cualquier punto.	Cualquier punto.	Cualquier punto.

Sección 2

Rutas a ser operadas en ambas direcciones por las líneas aéreas designadas de la República del Perú

Puntos en el Perú	Puntos intermedios	Puntos en Portugal	Puntos más allá
Cualquier punto.	Cualquier punto.	Cualquier punto.	Cualquier punto.

Notas

1 — Las líneas aéreas designadas de las Partes podrán en cualquiera o todos los vuelos omitir escalas en cualquiera de los puntos intermedios y/o más allá arriba mencionados, siempre y cuando los servicios acordados en las rutas comiencen o terminen en el territorio de la Parte que haya designado la línea aérea.



2 — Las rutas, los derechos de tráfico y la capacidad serán determinados por las autoridades aeronáuticas de ambas Partes, dentro de los límites establecidos en este Acuerdo.

3 — El ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad en puntos intermedios y/o más allá especificados estarán sujetos a acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes.

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF PERU

The Portuguese Republic and The Republic of Peru, hereinafter referred to as “Parties”, being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944:

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and,

Desiring to establish an Agreement to foster the development of scheduled air services between and beyond their territories,

agree as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of the present Agreement:

a) The term “Convention” shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any Annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof, so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Parties;

b) The term “EU Treaties” shall mean the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

c) The term “aeronautical authorities” shall mean, in the case of the Portuguese Republic the Portuguese Civil Aviation Authority (ANAC), and in the case of the Republic of Peru the Ministry of Transports and Communications, through the Directorate General of Civil Aeronautic or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

d) The term “designated airline” shall mean any airline, which has been designated and authorized in accordance with article 3 of the present Agreement;

e) The term “territory” ⁽¹⁾ means the continental territory, the islands, the maritime spaces and the airspace which covers them under the sovereignty or sovereign rights and jurisdiction of the Parties, according to their Political Constitutions, other internal legislation and the International Law.

f) The terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” shall have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention;

g) The term “tariff” shall mean the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail; and

h) The term “Annex” shall mean the Route Schedule attached to the present Agreement and any Clauses or Notes appearing in such Annex. The Annex to this Agreement is considered an integrant part thereof.

Article 2

Operating rights

1 — Each Party grants to the other Party the following rights in respect of international air services conducted by the designated airlines of the other Party:

a) The right to fly across its territory without landing; and



b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2 — Each Party grants to the other Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of the operation of scheduled international air services by the other Party's designated airlines on the routes specified in the appropriate Section of the Annex. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this article and subject to the provisions of this Agreement, the right to make stops in the territory of the other Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo and mail.

3 — Nothing in paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of embarking, in the territory of the other Party, traffic carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Party.

4 — If because of armed conflict, situations of crisis, natural calamities, or similar events, a designated airline of one Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes. This provision shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Parties.

Article 3

Designation and operating authorization of airlines

1 — Each Party shall have the right to designate up to two airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Those designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

2 — On receipt of such a designation, and of applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedure delay, provided that:

a) In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:

i) It is established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with the law to the European Union; and

ii) Effective regulatory control of the airlines is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii) The airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;

b) In the case of an airline designated by the Republic of Peru:

i) It is established and has its headquarters in the territory of the Republic of Peru, and has a valid Air Operator's Certificate in accordance with Peruvian law; and

ii) Effective regulatory control of the airlines is exercised and maintained by the Republic of Peru;

c) The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications.

Article 4

Refusal, revocation, suspension and limitation of rights

1 — Each Party shall have the right to refuse, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party of the rights specified



in article 2 of the present Agreement, or to submit the exercise of those rights to the conditions considered necessary, where:

a) In the case of an airline designated by the Portuguese Republic:

i) It is not established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with the law of the European Union; or

ii) Effective regulatory control of the designated airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

iii) The airline is not owned, directly or through majority ownership or it is not effectively controlled by Member States or the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or

iv) It is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Peru and another EU Member State and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by the bilateral agreement between the Republic of Peru and that other Member State; or

v) It has an Air Operator's certificate issued by an EU Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Peru and that Member State, and traffic rights to that Member State have been denied to the airline designated by the Republic of Peru;

b) In the case of an airline designated by the Republic of Peru:

i) It is not established and has not its headquarters in the territory of the Republic of Peru or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with Peruvian law; or

ii) Effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Republic or Peru;

c) In case the designated airline fails to meet the conditions prescribed under the legislation normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; or

d) In case of failure by such designated airline to comply with the legislation of the Party granting the authorization or permission; or

e) In case the designated airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2 — Unless immediate refusal, revocation, suspension, limitation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of the legislation, the right to refuse, revoke, suspend, limit or impose conditions shall be exercised only after consultation with the other Party. The consultation shall take place within a period of thirty (30) days from the date of the proposal to hold it unless otherwise agreed.

Article 5

Application of legislation and procedures

1 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Party upon entering, departing or while within the territory of the first Party.

2 — The legislation and procedures of one Party relating to the admission to, stay in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as those relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary control, shall be complied with by the airlines of the other Party, or on behalf of such passengers, crew, entity entitled of baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of this Party.



3 — Neither Party shall give preference to its own nor any other airlines over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its entry, clearance, aviation security, immigration, passports, advance passenger information, customs and quarantine, postal and similar regulations.

Article 6

Custom duties and other charges

1 — Aircraft operating on international services by the designated airlines of either Party shall be temporarily exempt from custom duties, subject to current customs regulations that govern such Territory.

Regular equipment, its spare parts, its supplies of fuel and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving at the territory of the counterparty, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to the time they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

2 — There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Party, within limits fixed by the authorities of that Party, and for use on board outbound aircraft engaged in international air services by the designated airlines of the other Party;

b) Spare parts and regular equipment entered into the territory of a Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Party;

c) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies intended to supply outbound aircraft operated on international air services by the designated airlines of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken aboard.

3 — All material listed in paragraph 2 of this article shall be kept under customs control or supervision.

4 — The regular airborne equipment, as well as the material and supplies retained on board the aircraft of the designated airlines of either Party, may be unloaded in the territory of the counterparty only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they must be placed under the supervision of the said authorities up to the moment in which they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5 — The exemptions provided for by this article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Party.

6 — Nothing in this Agreement shall prevent the Parties from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline by the other Party that operates, in the case of the Portuguese Republic, between a point in the territory of the Portuguese Republic and another point in the territory of the Portuguese Republic or in the territory of another European Union Member State; and, in the case of the Republic of Peru that operates, between a point in the territory of the Republic of Peru and another point in the territory of the Republic of Peru.

Article 7

User charges

1 — Each Party, in accordance with its national legislation, may impose or permit to be imposed charges, based on sound economic principles, for the use of airports, other facilities and air services under its control.



2 — Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party charges higher than those imposed on its own airlines engaged in similar international services.

Article 8

Traffic in direct transit

Traffic in direct transit across the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties, charges and other similar taxes.

Article 9

Recognition of certificates and licenses

1 — Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid, in accordance with the rules and procedures of one Party, including, in the case of the Portuguese Republic, European Union laws and regulations, and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered valid, are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

2 — Paragraph 1 also applies with respect to an airline designated by the Portuguese Republic whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State.

3 — Each Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted or validated to its own nationals by the other Party or by any other State.

Article 10

Commercial representation

1 — The designated airlines of each Party shall be allowed:

a) To establish in the territory of the other Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation in force of such other Party, other facilities required for the provision of air transportation;

b) To bring in and maintain in the territory of the other Party — in accordance with the legislation of such other Party relating to entry, residence and employment — managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

c) In the territory of the other Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2 — The competent authorities of each Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.

Article 11

Commercial activities

1 — The designated airlines of each Party shall have the right to sell, in the territory of the other Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

2 — In the exercise of the commercial activities, the principles mentioned in the previous number shall be applied to the designated airlines of both Parties.



Article 12

Conversion and transfer of revenues

1 — Each Party grants to the airlines of the other Party the right of free transfer at the rate of exchange in force on the date of such transfer, in convertible currencies in which the payment is done, of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in its territory, and in accordance with the domestic law applicable in the territory of the Party from which the transfer is made.

2 — For the purposes of this article, the law applicable of the Portuguese Republic includes all measures taken by European Union.

Article 13

Capacity

1 — The designated airlines of each Party in operating air services on any of the specified routes of this Agreement shall have a fair, just and equal opportunity.

2 — If one Party considers that the air services provided by any of the designated airlines of the other Party do not meet the rules and principles foreseen in this article, such Party may request consultations under article 20 of this Agreement, in order to verify such operations for the establishment, by mutual agreement, of the appropriate corrective measures.

Article 14

Approval of conditions of operation

1 — The timetables of the agreed services and in general the conditions of their operation shall be notified at least thirty (30) days before the intended date of their implementation. Any significant modification to such timetables or conditions of their operation shall also be notified, to the aeronautical authorities, at least eight-working days before their intended operation. In special cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2 — For minor modifications or in case of supplementary flights, the designated airlines of one Party shall notify the aeronautical authorities of the other Party, at least five-working days before their intended operation. In special cases, this time limit may be reduced subject to agreement of the said authorities.

Article 15

Safety

1 — Each Party may request consultations at any concerning safety standards in any area relating to 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 4 of this Agreement.

3 — Notwithstanding the obligations mentioned in article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines of one Party on services to or from the territory of the other Party may, while within the territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized 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 (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 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 serious concerns that there is lack of effective maintenance and there is 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 licenses 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.

5 — In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airline the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6 — Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated 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 the airlines’ operation.

7 — Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8 — Where the Portuguese Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Party under this article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 16

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:

a) The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;

b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;

c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed in Montreal on 23 September 1971, and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988; and

d) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

2 — The Parties shall, in their mutual relations, act as a minimum, in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in case of the Portuguese Republic operators of aircraft which are established in its territory under the European Union Trea-



ties and have received valid Operating Licenses in accordance with European Union Law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

3 — 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 the security of civil aviation.

4 — Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 2 above required by the other Party for entry into the territory of that other Party and also for departure from, or while within, the territory of the Republic of Peru. For departure from, or while within, the territory of the Portuguese Republic, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union Law. 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 sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5 — When an accident 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 — If a Party has occasional problems in the context of the present article on safety of civil aviation, the aeronautical authorities of both Parties may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party.

Article 17

Provisions of statistics

The aeronautical authorities of one Party shall supply the aeronautical authorities of the other Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes.

Article 18

Tariffs

1 — The tariffs for the international air transportation shall be established on the basis of commercial conditions within the market place.

2 — Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement shall not be approved by the aeronautical authorities of either Party.

3 — The Parties acknowledge that market forces shall be the primary consideration in the establishment of tariffs for air transportation.

4 — Without limiting the respective application of general competition and consumer law, each Party may adopt proper measures in accordance with its national law, including in the case of the Portuguese Republic the European Union law, with the purpose to prevent anticompetitive practices by the designated airlines.

Article 19

Unique designator code

Each Party shall accept the designator code used by the designated airlines to identify its flights.

Article 20

Consultations

1 — Either Party may, at any time, request consultations related to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.



2 — Such consultations, interpretation cases excepted, may be made directly between aeronautical authorities and shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives the written request, unless otherwise agreed by the Parties.

Article 21

Amendments

1 — If either Party considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultations to the other Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party has received the written request.

2 — The amendments resulting from the consultations referred to in the preceding paragraph shall enter into force according to the provisions of article 26.

Article 22

Settlement of disputes

1 — If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation through diplomatic channels.

2 — If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some entity, or the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two thus nominated.

3 — Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4 — If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

5 — The Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this article.

6 — If and so long as either Party or the designated airlines of either Party fail to comply with the decision given under paragraph 2 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.

7 — Each Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Parties.

Article 23

Duration and termination

1 — This Agreement shall remain in force for an undetermined period.

2 — Each Party may, at any time, terminate this Agreement.

3 — The termination must be notified to the other Party and, simultaneously, to the International Civil Aviation Organization, producing its effects twelve (12) months after the receipt of the notification by the other Party.

4 — In case of failure of information to the other Party of the receipt of the notification, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 24

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its entry into force with the International Civil Aviation Organization.



Article 25

Applicability of multilateral agreements and arrangements

1 — In the performance of this Agreement, both Parties shall behave in accordance with the provisions of the Convention.

2 — If a multilateral agreement concerning air transportation comes into force in respect of both Parties, any inconsistency between the obligations of the Parties under this Agreement and that other agreement shall be resolved by mutual agreement.

Article 26

Entry into force

This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the last notification, in writing and through diplomatic channels, indicating that the required proceedings by its legal systems have been fulfilled.

(¹) For greater certainty, the definition and references to “territory” contained in this Agreement shall apply only for the purposes of determining the scope of this Agreement.

In witness whereof both the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in Lisbon on the 26th of February, in the Portuguese, Spanish and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English version shall prevail.

For the Portuguese Republic:

Eurico Brilhante Dias, Secretary of State of Internationalization.

For the Republic of Peru:

Néstor Popolizio Bardales, Minister of Foreign Affairs.

ANNEX

Route schedule

Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airlines
of the Portuguese Republic

Points in Portugal	Intermediate points	Points in Peru	Beyond points
Any points.	Any points.	Any points.	Any points.



Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airlines
of the Republic of Peru

Points in Peru	Intermediate points	Points in Portugal	Beyond points
Any points.	Any points.	Any points.	Any points.

Notes

1 — The designated airlines of each Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points mentioned above, provided that the agreed services on the routes begin or end in the territory of the Party which has designated the airline.

2 — The routes, traffic rights and capacity shall be determined by the aeronautical authorities of both Parties within the limits set forth in this Agreement.

3 — The exercise of the fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of both Parties.

114071858