

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

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;

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.

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:

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 el diciembre de 1970;
- c) El “Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil”, hecho en Montreal el 23 el septiembre de 1971, y su suplementario “Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil International” hecho en Montreal el 24 el 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 Consejo 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 doce (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.

ARTICULO 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.

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

POR LA REPÚBLICA DEL PERU

Secretario de Estado de la Internacionalización Ministro de Relaciones Exteriores

Eurico Brilhante Dias

Néstor Popolizio Bardales

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.