

No. 37117

**United States of America
and
Peru**

Air Transport Services Agreement (with annex). Washington, 16 December 1986

Entry into force: *12 June 1987, in accordance with article XIII*

Authentic texts: *English and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 12 December 2000*

**États-Unis d'Amérique
et
Pérou**

Accord relatif aux services de transport aérien (avec annexe). Washington, 16 décembre 1986

Entrée en vigueur : *12 juin 1987, conformément à l'article XIII*

Textes authentiques : *anglais et espagnol*

Euregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 12 décembre 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT SERVICES AGREEMENT

The Governments of the United States of America and the Republic of Peru agree that the following provisions shall govern civil aviation relations between the Contracting Parties for the term of this Agreement:

Article I. Operating Authority for Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines to conduct international air transportation over the routes established in Annex I and, in accordance with this Agreement, to withdraw or alter such designations. Such designations or withdrawals shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels.

(2) On receipt of such a designation from one of the Contracting Parties and of applications in the prescribed form and manner from the designated airline for operating authorizations(1) and technical permissions(2), the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both;

(b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and

(c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article IV (Safety) and Article V (Security).

Article II. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Contracting Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airlines to take on at one point in the territory of the other Contracting Party local traffic destined for another point in the territory of such other Contracting Party (cabotage), except those rights derived from the use of coterminals, as mentioned in Annex I (Routes and Capacity).

Article III. Application of Laws

(1) The airlines of each Contracting Party shall comply with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party as regards to aircraft while entering, within or leaving the territory of that Contracting Party unless otherwise provided in this or any other obligation binding upon both Contracting Parties.

(2) The airlines of each Contracting Party shall take appropriate and reasonable measures to ensure that the laws and regulations of the other Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by or on behalf of its passengers, crew or cargo while entering, within or leaving the territory of that Contracting Party.

Article IV. Safety

(1) Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the International Civil Aviation Convention opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as the Convention). Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

(2) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article V. Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

(3) The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, as approved by both Parties.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and regulations established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and that operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

(6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(7) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds for a decision to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article VI. Pricing

(1) The prices to be charged for the transportation of passengers and cargo shall be established in accordance with the rules of the country in which the passengers or cargo originate. Compliance with this provision shall be apparent from the ticket or airway bill which authorizes air transportation.

(2) Each Contracting Party may require, for informational purposes, notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged for carriage of passengers and cargo by the designated airlines of the other Contracting Party to its territory.

(3) The Contracting Parties reject the principle of discrimination and reaffirm the principle of equal access to prices approved by competent authorities.

Article VII. Fair Competition

(1) In the implementation of this Agreement, each Contracting Party shall allow fair and equal opportunities for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement. Likewise, they will eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the designated airlines of both Contracting Parties.

(2) Each Contracting Party reserves its right to apply its laws in case of failure by the other Contracting Party to comply with the provisions of this Article in areas such as groundhandling, fuel and remittances.

Article VIII. Commercial Opportunities

(1) The airlines of one Contracting Party shall have the right to establish and open offices and/or branches in the territory of the other Contracting Party and to advertise, promote and sell the services such airlines provide. The promotional materials or advertisements referring to routes not specified in this Agreement shall indicate that service along those routes is "with connection" or "change of plane", and not "service via".

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, stay, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation that is the subject of this Agreement.

(3) Each airline of one Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its agents.

Article IX. User Charges and Services

(1) User charges imposed by the competent charging authorities or authorized agents for services rendered to the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, and non-discriminatory. Airlines shall not be required to pay charges higher than those paid by the airlines of the charging Contracting Party in accordance with Article 15 of the Convention.

Article X. Consultations

Either Contracting Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but no later than 60 days from the date the other Contracting Party receives the request unless otherwise agreed. Both Contracting Parties shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of their position in order to facilitate decisions. Any revisions in this Agreement

or its Annex which may result from such consultations shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article XI. Termination

Either Contracting Party may, at any time after 12 December 1987 give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the end of this period.

Article XII. Registration with ICAO

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

Article XIII. Entry into Force

This Air Transport Services Agreement will enter into force 12 June 1987, and shall remain in force until 11 June 1990, unless otherwise extended through an exchange of diplomatic notes.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Washington, D.C., this 16th day of December Nineteen hundred and Eighty-Six in the Spanish and English languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the United States of America:

ELIZABETH HANFORD DOLE

For the Government of the Republic of Peru:

JOSE MURGIA ZANNIER

NOTES

(1) Operating authorizations refers to the requisite economic license or authority conferred for the operation of air transportation services pursuant to the national legislation of each Contracting Party.

(2) Technical permissions refers only to the safety and navigational authorities granted by the competent aeronautical bodies.

ANNEX I

Routes and Capacity

A. Combination Services (Passengers, Cargo and Mail)

1. For Peru:

(a) Routes:

(1) From Peru via intermediate points to the coterminal points of Miami, Florida, and New York, New York.(1)

(2) From Peru via intermediate points to the coterminal points of Miami and Orlando, Florida.(1)

(3) From Peru via intermediate points to Los Angeles, California.

(b) Frequencies between Peru and the United States:(2)

(1) From the effective date of the present Agreement, and until the date on which the provisions of paragraph (d) become applicable, the designated airlines of Peru may operate a maximum of 15 weekly narrow body frequencies, or their wide body equivalent, between Peru and the United States.

(c) Frequencies at Intermediate Points and Beyond

(1) From the effective date of the present Agreement, the designated airlines of Peru may operate the frequencies specified in paragraph A.1 (b) via the following intermediate points:

(a) Panama City, Panama, with a maximum of 4.5 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;(3)

(b) Guayaquil, Ecuador, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;

(c) A point(4) with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;

(d) Bogota, Colombia, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent, on a blind sector basis;

(e) Cali, Colombia, with a maximum of 1.5 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent, on a blind sector basis;

(2) From the effective date of this Agreement and during the period it is in force, the designated airlines of Peru may operate the frequencies specified in paragraph A.1(b) as follows:

(a) A maximum of 3 narrow body frequencies or their wide body equivalent may be operated beyond Miami to Madrid, Spain, and beyond to an additional point in Europe,(5) to be chosen by Peru. This will be considered to be one route.

(b) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond New York to Montreal, Canada.

(c) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond Los Angeles to Vancouver, Canada.

(d) Growth

(1) The frequencies to be operated by the designated airlines of Peru during the period this Agreement is in force, taking into account that operations will begin on 12 June 1987, shall not exceed the following maximum limits during the periods indicated below:

First Eighteen Months (12 June 1987 to 11 December 1988) 15

Last Eighteen Months (12 December 1988 to 11 June 1990) 16.5

2. For the United States:

(a) Routes:

(1) From the United States via intermediate points to Lima, Peru.

(b) Frequencies between the United States and Peru:(6)

From the effective date of this Agreement and until such date as the provisions of paragraph (d) become applicable, the designated airlines of the United States may operate a maximum of 15 weekly narrow body frequencies or their wide body equivalent on routes between the United States and Peru.

(c) Frequencies at Intermediate Points and Beyond

(1) From the effective date of this Agreement, the designated airlines of the United States may operate the frequencies specified in paragraph A.2 (b) via the following intermediate points:

(a) Panama City, Panama, with a maximum of 4.5 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;(7)

(b) Guayaquil, Ecuador, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;

(c) Quito, Ecuador, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent;

(d) Bogota, Colombia, with a maximum of 3 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent, on a blind sector basis;

(e) Cali, Colombia, with a maximum of 1.5 narrow body frequencies per week, or their wide body equivalent, on a blind sector basis;

(2) From the effective date of this Agreement and during the period it is in force, the designated airlines of the United States may operate the frequencies specified in paragraph A.2(b) as follows:

(a) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond Lima to La Paz, Bolivia, and beyond to Asuncion, Paraguay, which will be considered as one route.

(b) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond Lima only to Santiago, Chile.

(c) A maximum of 3 narrow body frequencies per week or their wide body equivalent may be operated beyond Lima only to Buenos Aires, Argentina.

(d) Growth

(1) The frequencies to be operated by the designated combination airlines of the United States during the period this Agreement is in force, taking into account that operations will begin on 12 June 1987, shall not exceed the following maximum limits during the periods indicated below:

First Eighteen Months (12 June 1987 to 11 December 1988) 15

Last Eighteen Months (12 December 1988 to 11 June 1990) 16.5

B. All Cargo Services

1. For Peru:

(a) Route: From Lima, Peru, to Miami, Florida, via Panama City, Panama, Guayaquil, Ecuador (blind sector), Bogota and Cali, Colombia (blind sectors), as intermediate points.

(b) Flights over the route specified in paragraph (a) may be operated as follows: four(8) frequencies per week with narrow body aircraft or their wide body equivalent.

(c) The frequencies to be operated by the designated all cargo airlines of Peru during the period that this Agreement is in effect, taking into account that operations will begin on 12 June 1987, shall not exceed the following maximum limits during the periods that are indicated below:

First Eighteen Months (12 June 1987 to 11 December 1988) 4

Last Eighteen Months (12 December 1988 to 11 June 1990) 5

2. For the United States:

(a) Route: From Miami, Florida, to Lima, Peru, via Panama City, Panama, Guayaquil, Ecuador (blind sector), Bogota and Cali, Colombia (blind sectors) as intermediate points.

(b) Flights over the route indicated in paragraph (a) above may be operated as follows: four narrow body frequencies(9) per week or their wide body equivalent.

(c) The frequencies to be operated by the designated all-cargo airlines of the United States during the period this Agreement is in force, taking into account that operations will begin on 12 June 1987, shall not exceed the following maximum limits during the periods indicated below:

First Eighteen Months (12 June 1987 to 11 December 1988) 4

Last Eighteen Months (12 December 1988 to 11 June 1990) 5

C. Conversion Formula

1. Except as provided in subparagraph 2 of this paragraph, the conversion formula for aircraft shall be as follows:

1.5 narrow body aircraft (DC-8, MD-80, B-707, B-727, B-737, B-757 or similar aircraft) shall be equivalent to one wide body aircraft (L-1011, DC-10, A-300, B-747-SP, B-767 or similar aircraft).

One B-747-100 or similar aircraft will be equivalent to two narrow body aircraft.

2. For flights operated with cargo on the main deck:

Aircraft such as L-1011, DC-10, A-300, B-767, B-747SP or similar aircraft or aircraft such as DC-8, B-707, B-737, or similar aircraft shall be counted as one narrow body combination service and .5 all-cargo narrow body service.

Flights operated with B-747-100 (Combi) or similar aircraft shall be counted as 1.5 narrow body combination service and one narrow body all-cargo service.

D. Operating Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and without directional or geographic limitation, serve points on the routes in any order, and omit stops at any point or points outside the territory of the Contracting Party which has designated that airline without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

However, these operating rights shall be enunciated in the operating permits issued pursuant to the laws and regulations of the Contracting Parties. Further, the Contracting Parties will be obliged to authorize such operating flexibility when filed for pursuant to the laws of the Contracting Parties.

E. Schedules

The airline of each Contracting Party will submit their schedules to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least thirty days in advance of the effective date of the schedule, and such schedules will become effective on the proposed date of effectiveness, provided they conform with the terms of this Annex. The schedules may be submitted less than thirty days in advance, with special permission, as long as they involve changes such as in the day or hour of operations. The aeronautical authorities may only disapprove the submitted schedules when such schedules are not in conformance with the terms of this Agreement.

NOTES

(1) The designated airline or airlines will have traffic rights along this route only with regard to the passengers it has transported from its homeland (stopover traffic).

(2) A frequency is defined as a weekly round trip flight with narrow body equipment or its wide body equivalent.

(3) The maximum number of frequencies via the intermediate point in Panama will increase from 4.5 to 6 at the end of the sixth month after initiation of operations.

(4) This point will be selected by the Government of the Republic of Peru in Ecuador, Colombia, Costa Rica, Honduras, Guatemala, El Salvador or Jamaica. Once the point has been selected, the Government of the Republic of Peru will notify the Government of the United States by diplomatic note.

(5) This point will be selected by the Government of the Republic of Peru and the Government of the United States will be notified by the diplomatic note.

(6) A frequency is defined as a weekly round trip flight with narrow body equipment or its wide body equivalent.

(7) The maximum number of frequencies via the intermediate point in Panama will be increased from 4.5 to 6 at the end of the sixth month from initiation of operations.

(8) A frequency is defined as a weekly round trip flight with narrow body equipment or its wide body equivalent.

(9) A frequency is defined as a weekly round trip flight with narrow body equipment or its wide body equivalent.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE AEREO

Los Gobiernos de los Estados Unidos de América y de la República del Perú acuerdan que las disposiciones siguientes regirán las relaciones sobre aviación civil entre las Partes Contratantes durante la vigencia del presente Acuerdo:

ARTICULO I

PERMISO DE OPERACION DE LAS LINEAS AEREAS

1) Cada una de las Partes Contratantes tendrá derecho a designar a una o varias líneas aéreas para llevar a cabo el transporte aéreo internacional sobre las rutas establecidas en el Anexo I y, de conformidad con el presente Acuerdo, a revocar o alterar dichas designaciones. Las designaciones o revocaciones antedichas serán notificadas a la otra Parte Contratante por escrito por vía diplomática.

2) Una de las Partes Contratantes al recibir la notificación de dicha designación de la otra Parte Contratante y las solicitudes de la línea aérea designada para obtener permisos de operación¹ y permisos técnicos² en la forma prescrita concederá las autorizaciones y permisos apropiados con la menor dilación en los trámites, siempre y cuando:

(a) La propiedad real y el control efectivo de dicha línea aérea estén en poder de la Parte Contratante que designa a la línea aérea, de nacionales de dicha Parte Contratante, o de ambos;

(b) La línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones prescritas por las leyes y reglamentos aplicados normalmente a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que debe decidir sobre la solicitud o solicitudes, y;

(c) La Parte Contratante que designa a la línea aérea mantenga y administre las normas estipuladas en el Artículo IV (Seguridad) y el Artículo V (Seguridad de la Aviación).

¹ Los permisos de operación se refieren a la licencia o autorización comercial conferida para la operación de servicios de transporte aéreo conforme a la legislación nacional de cada Parte Contratante.

² El permiso técnico se refiere solamente a los permisos de seguridad y navegación concedidos por los organismos aeronáuticos competentes.

ARTICULO II

CONCESION DE DERECHOS

1) Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, para la operación de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, los siguientes derechos:

- (a) El derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- (b) El derecho a realizar escalas en su territorio sin derecho a tráfico;
- (c) Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.

2) Nada de lo estipulado en el párrafo 1) de este Artículo se interpretará en el sentido de que concede a las líneas aéreas de una de las Partes Contratantes el derecho a embarcar en un punto del territorio de la otra Parte Contratante tráfico local destinado a otro punto en el territorio de dicha otra Parte Contratante (cabotaje), excepto aquellos derechos derivados del uso de coterminales, como se indica en el Anexo I (Rutas y Capacidad).

ARTICULO III

APLICACION DE LAS LEYES

1) Las líneas aéreas de cada una de las Partes Contratantes deberán cumplir con las leyes y reglamentos pertinentes de la otra Parte Contratante en lo que a sus aeronaves se refiere, respecto a la entrada, permanencia o salida del territorio de la otra Parte Contratante, salvo que se disponga lo contrario en este u otro compromiso que obligue a ambas Partes Contratantes.

2) Las líneas aéreas de cada una de las Partes Contratantes adoptarán medidas apropiadas y razonables para garantizar que las leyes y reglamentos de la otra Parte Contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluidos reglamentos relativos a la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso de correo, reglamentos postales) serán cumplidos por o a nombre de sus pasajeros, tripulación o carga al entrar, salir del territorio de dicha Parte Contratante o durante la permanencia en el mismo.

ARTICULO IV

SEGURIDAD

1) Cada una de las Partes Contratantes reconocerá como válidos, para efectos de operar el transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o convalidadas por la otra Parte Contratante y aún vigentes, siempre y cuando los

requisitos para el otorgamiento de dichos certificados o licencias sean por lo menos iguales a los requisitos mínimos que pudieran establecerse conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en lo sucesivo denominado el Convenio). Cada una de las Partes Contratantes podrá, sin embargo, rehusar reconocer como válidos para efectos de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias otorgadas o convalidadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

2) Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas relativas a las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante en relación con instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y la operación de las líneas aéreas designadas. Si, con posterioridad a dichas consultas, una de la, Partes Contratantes determinara que la otra Parte Contratante no aplica y administra eficazmente normas y requisitos de seguridad en estas áreas que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan ser establecidas conforme al Convenio, la otra Parte Contratante será informada de dicha determinación y de las medidas consideradas como necesarias para cumplir con dichas normas mínimas; y la otra Parte Contratante adoptará las medidas correctivas apropiadas. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender, revocar o limitar el permiso de operación o permiso técnico de la línea aérea o de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante en caso que la otra Parte Contratante no adopte tales medidas apropiadas dentro de un plazo razonable.

ARTICULO V

SEGURIDAD DE LA AVIACION

(1) Conforme a sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican que su obligación de proteger, en su relación mutua, la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo.

(2) Las Partes Contratantes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación.

(3) Las Partes Contratantes actuarán de conformidad plena con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves,

firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y el Convenio para la Represión de Actos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971 aprobadas por ambas Partes Contratantes.

(4) Las Partes Contratantes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones y reglamentos sobre seguridad de la aviación establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y que se denominan Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional; requerirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

(5) Cada Parte Contratante conviene en observar las disposiciones sobre seguridad requeridas por la otra Parte Contratante para la entrada en el territorio de esa otra Parte Contratante y en adoptar las medidas apropiadas para proteger a las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, a la tripulación y sus efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes prestará también atención positiva a toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

(6) Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronave u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulaciones, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones destinadas a poner término, en forma rápida y en condiciones de seguridad, a dicho incidente o amenaza.

(7) Cuando una de las Partes Contratantes tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante no se atiene a las disposiciones sobre seguridad de la aviación estipuladas en este artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud será causa para suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operaciones o al permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante. En caso de emergencia, una Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes de que haya transcurrido el plazo de 15 días.

ARTICULO VI

FIJACION DE TARIFAS

1) Las tarifas que se cobrarán por el transporte de pasajeros y carga, serán establecidas de acuerdo a las normas del país en que se originen los pasajeros y carga. El cumplimiento de esta disposición se acreditará mediante el boleto de pasaje o la carta de porte que autoriza el transporte por vía aérea.

2) Cada Parte Contratante podrá solicitar, para fines de información, la presentación o el registro con sus autoridades aeronáuticas de las tarifas propuestas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante para el transporte de pasajeros y carga a su territorio.

3) Las Partes Contratantes rechazan el principio de discriminación y reafirman el principio de igual acceso a tarifas aprobadas por autoridades competentes.

ARTICULO VII

COMPETENCIA LEAL

1) En ejecución del presente Acuerdo, cada una de las Partes Contratantes deberá permitir oportunidades justas y equitativas a las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para que puedan competir en el transporte aéreo internacional cubierto por el presente Acuerdo. Asimismo, eliminarán toda forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que afecten adversamente a las líneas designadas de ambas Partes Contratantes.

2) Cada una de las Partes Contratantes se reserva su derecho de aplicar sus leyes en caso de incumplimiento por la otra Parte Contratante de las disposiciones de este Artículo en cuestiones tales como servicios de tierra, combustible y remesas.

ARTICULO VIII

OPORTUNIDADES COMERCIALES

1) Las líneas aéreas de una Parte Contratante tendrán derecho a establecer y abrir oficinas y/o sucursales en el territorio de la otra Parte Contratante y a anunciar, promover y comercializar los servicios ofrecidos por dichas líneas aéreas. La propaganda o los anuncios referentes a las rutas que no sean las especificadas en este Convenio, deberán indicar que dicho servicio en esas rutas es "con conexión" o "cambio de avión", y no "servicios a través de".

2) Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derechos, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte

Contratante relativos a la entrada, permanencia, residencia y empleo, a ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante al personal administrativo, de venta, técnico, operativo y otro personal especializado requerido para la prestación del servicio de transporte aéreo materia del presente Acuerdo.

3) Cada línea aérea de una de las Partes Contratantes tendrá derecho a dedicarse a la venta del servicio de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante, directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes.

ARTICULO IX

CARGOS Y SERVICIOS AL USUARIO

1) Los cargos al usuario impuestos por las autoridades competentes o por agentes autorizados por servicios prestados a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante serán justos, razonables y no discriminatorios. No se exigirá a las líneas aéreas el pago de cargos más altos que los pagados por las líneas aéreas de la Parte Contratante que impone el cargo, de conformidad con el Artículo 15 del Convenio.

ARTICULO X

CONSULTAS

Cada Parte Contratante podrá, en cualquier oportunidad, solicitar consultas relativas al presente Acuerdo. Dichas consultas deberán empezar a la brevedad posible, pero no después de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario. Ambas Partes Contratantes prepararán y presentarán durante dichas consultas pruebas de sustento de su posición con el objeto de facilitar la toma de decisiones. Las modificaciones al presente Acuerdo o de su Anexo que pudieran derivarse de estas consultas serán confirmadas mediante un canje de notas diplomáticas.

ARTICULO XI

TERMINACION

Cada Parte Contratante podrá, en cualquier momento después del 12 de diciembre de 1987, notificar por escrito por vía diplomática a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo terminará a medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte Contratante) inmediatamente antes de cumplirse el primer año de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte

Contratante, a menos que las Partes Contratantes acuerden retirar la notificación antes de que expire dicho plazo.

ARTICULO XII
INSCRIPCION EN LA OACI

El presente Acuerdo y todas las enmiendas al mismo se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XIII
ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo de Servicios de Transporte Aéreo entrará en vigor el 12 de junio de 1987 y permanecerá vigente hasta el 11 de junio de 1990, a menos que se prorrogue mediante canje de notas diplomáticas.

En fe de lo cual, los abajo firmantes debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en duplicado en Washington, D.C., a los 16 días de diciembre 1986, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Elizabeth Hanford Dole

Jose Murgia Zannier

Por el Gobierno de los
Estados Unidos de América

Por el Gobierno de la
República del Perú

ANEXO I
RUTAS Y CAPACIDAD

A. SERVICIOS COMBINADOS (PASAJEROS, CARGA Y CORREO)

1. PARA EL PERU:

(a) RUTAS:

- 1) Desde el Perú vía puntos intermedios a los puntos coterminales de Miami, Florida, y Nueva York, Nueva York.¹
- 2) Desde el Perú vía puntos intermedios a los puntos coterminales de Miami, Florida, y Orlando, Florida.¹
- 3) Desde Perú vía puntos intermedios a Los Angeles, California.

(b) FRECUENCIAS ENTRE EL PERU Y LOS ESTADOS UNIDOS:²

1) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo y hasta la fecha en que sea aplicable lo dispuesto en el párrafo (d) de este punto 1), las líneas aéreas designadas del Perú podrán operar un máximo de 15 frecuencias por semana entre el Perú y los Estados Unidos de América con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

(c) FRECUENCIAS EN PUNTOS INTERMEDIOS Y MAS ALLA

1) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas del Perú podrán operar las frecuencias especificadas en el párrafo A.1(b) vía los siguientes puntos intermedios:

- (a) Ciudad Panamá, Panamá, con un máximo de 4.5 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;³
- (b) Guayaquil, Ecuador, con un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;
- (c) Un punto⁴ con un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

¹ La línea aérea o líneas aéreas designadas tendrán derecho de tráfico en esta ruta sólo respecto de los pasajeros que hayan sido transportados por la misma línea aérea designada desde su país de origen (tráfico stopover).

² Por una frecuencia se entiende un vuelo de ida y vuelta semanal en aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

³ El número máximo de frecuencias por Panamá como punto intermedio se incrementará de 4.5 a 6 al término del sexto mes contados desde el inicio de las operaciones.

⁴ Este punto será escogido por el Gobierno de la República del Perú en Ecuador, Colombia, Costa Rica, Honduras, Guatemala, El Salvador o Jamaica. Escogido el punto, el Gobierno de la República del Perú lo notificará al Gobierno de los Estados Unidos de América mediante nota diplomática.

(d) Bogotá, Colombia, con un máximo de 3 frecuencias (sector ciego) por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

(e) Cali, Colombia, con un máximo de 1.5 frecuencias (sector ciego) por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

2) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo y durante la vigencia del mismo, las líneas aéreas designadas del Perú podrán operar, de las frecuencias establecidas en el párrafo A.1(b), lo siguiente:

(a) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operadas más allá de Miami a Madrid, España, y otro punto adicional en Europa⁵ a ser escogido por el Perú, la que se considerará una sola ruta.

(b) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operadas más allá de Nueva York a Montreal, Canadá.

(c) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operadas más allá de Los Angeles a Vancouver, Canadá.

(d) INCREMENTO

1) Las frecuencias a operar por las líneas aéreas designadas del Perú durante la vigencia del presente Acuerdo, teniendo en cuenta que las operaciones se iniciarán el 12 de junio de 1987, no excederán los siguientes límites máximos durante los períodos que se indican a continuación:

Primeros dieciocho meses

(12 de junio de 1987 al 11 de diciembre de 1988)

15

Ultimos dieciocho meses

(12 de diciembre de 1988 al 11 de junio de 1990)

16.5

2. PARA LOS ESTADOS UNIDOS:

(a) RUTAS:

1) Desde los Estados Unidos de América vía puntos intermedios a Lima, Perú.

⁵ Este punto será elegido por el Gobierno de la República del Perú y notificado al Gobierno de los Estados Unidos de América mediante nota diplomática.

(b) FRECUENCIAS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS Y EL PERU: ⁶

A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo y hasta la fecha en que sea aplicable lo dispuesto en el párrafo (d) de este punto 2, las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos de América podrán operar un máximo de 15 frecuencias por semana sobre rutas entre los Estados Unidos de América y el Perú con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho.

(c) FRECUENCIAS EN PUNTOS INTERMEDIOS Y MAS ALLA:

1) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo, las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos de América podrán operar las frecuencias especificadas en el párrafo A.2(b) vía los siguientes puntos intermedios:

(a) Ciudad Panamá, Panamá, con un máximo de 4.5 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;⁷

(b) Guayaquil, Ecuador, con un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

(c) Quito, Ecuador, con un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

(d) Bogotá, Colombia, con un máximo de 3 frecuencias (sector ciego) por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

(e) Cali, Colombia, con un máximo de 1.5 frecuencias (sector ciego) por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho;

2) A partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Acuerdo y durante la vigencia del mismo, las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos de América podrán operar, de las frecuencias establecidas en el punto A.2(b), lo siguiente:

(a) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operadas más allá de Lima a La Paz, Bolivia, y más allá a Asunción, Paraguay, la que se considerará una sola ruta.

(b) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operados más allá de Lima sólo a Santiago de Chile, Chile.

⁶ Por una frecuencia se entiende un vuelo semanal de ida y vuelta en aviones de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

⁷ El número máximo de frecuencias por Panamá como punto intermedio se incrementará de 4.5 a 6 al término del sexto mes contados desde el inicio de las operaciones.

(c) Un máximo de 3 frecuencias por semana con aviones de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho podrán ser operados más allá de Lima sólo a Buenos Aires, Argentina.

(d) INCREMENTO

1) Las frecuencias a operar por las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos durante la vigencia del presente Acuerdo, teniendo en cuenta que las operaciones se iniciarán el 12 de junio de 1987, no excederán los siguientes límites máximos durante los períodos que se indican a continuación:

Primeros dieciocho meses

(12 de junio de 1987 al 11 de diciembre de 1988)

15

Ultimos dieciocho meses

(12 de diciembre de 1988 al 11 de junio de 1990)

16.5

B. Servicios exclusivamente de carga

1. PARA PERU

a) RUTA: Desde Lima, Perú, a Miami, Florida, vía la Ciudad Panamá, Panamá; Guayaquil, Ecuador (sector ciego); Bogotá y Cali, Colombia (sectores ciegos), como puntos intermedios.

b) Los vuelos sobre la ruta indicada en el párrafo a) se podrán operar de la siguiente forma: cuatro⁸ frecuencias por semana con aeronaves de fuselaje angosto o su equivalente de fuselaje ancho.

c) Las frecuencias que serán operadas por las líneas aéreas designadas del Perú exclusivamente de carga durante la vigencia del presente Acuerdo, teniendo en consideración que las operaciones comenzarán el 12 de junio de 1987, no excederán los límites máximos siguientes durante los períodos que se indican a continuación:

⁸ Se entiende por frecuencia un vuelo semanal de ida y vuelta en una aeronave de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

Primeros dieciocho meses

(Del 12 de junio de 1987 al 11 de diciembre de 1988)

4

Ultimos dieciocho meses

(Del 12 de diciembre de 1988 al 11 de junio de 1990)

5

2. PARA LOS ESTADOS UNIDOS:

a) RUTA: De Miami, Florida, a Lima, Perú, vía la Ciudad Panamá, Panamá; Guayaquil, Ecuador (sector ciego); Bogotá y Cali, Colombia (sectores ciegos), como puntos intermedios.

b) Los vuelos sobre las rutas indicadas en el párrafo a) supra podrán ser operados de la forma siguiente: cuatro frecuencias de fuselaje angosto⁹ por semana o su equivalente de fuselaje ancho.

c) Las frecuencias que serán operadas por las líneas aéreas designadas de los Estados Unidos exclusivamente de carga durante la vigencia del presente Acuerdo, teniendo en consideración que las operaciones comenzarán el 12 de junio de 1987, no excederán los límites máximos siguientes durante los periodos indicados a continuación:

Primeros dieciocho meses

(Del 12 de junio de 1987 al 11 de diciembre de 1988)

4

Ultimos dieciocho meses

(Del 12 de diciembre de 1988 al 11 de junio de 1990)

5

C. FORMULA DE CONVERSION

1. Salvo según se dispone en el inciso 2 de este párrafo, la fórmula de conversión para aeronaves será la siguiente:

1, 5 aeronave de fuselaje angosto (DC-8, MD-80, B-707, B-727, B-737, B-757 o aeronave similar) será equivalente a una aeronave de fuselaje ancho (L-1011, DC-10, A-300, B-747-SP, B-767 o aeronave similar).

Una aeronave B-747-100 o similar será equivalente a dos aeronaves de fuselaje angosto.

2. Para vuelos operados con carga en el compartimento principal:

⁹Se entiende por frecuencia un vuelo semanal de ida y vuelta en una aeronave de fuselaje angosto o su equivalente ancho.

Aeronaves tales como L-1011, DC-10, A-300, B-767, B-747-SP o similares, o aeronaves tales como el DC-8, B-707, B-737, o similares, se contarán como un servicio de fuselaje angosto combinado y 0,5 servicio de fuselaje angosto exclusivamente de carga.

Los vuelos operados con aeronaves B-747-100 (combi) o similares se contarán como 1,5 servicio de fuselaje angosto combinado, y un servicio de fuselaje angosto exclusivamente de carga.

D. FLEXIBILIDAD DE OPERACIONES

Cada una de las líneas aéreas designadas, en cualquier vuelo o en todos los vuelos y a su discreción, podrá operar vuelos en cualquier dirección o en ambas direcciones y sin limitación direccional o geográfica, servir puntos en las rutas en cualquier orden y omitir escalas en cualquier punto o puntos fuera del territorio de la Parte Contratante que haya designado dicha línea aérea, sin perder ningún derecho a llevar tráfico de otro modo permisible en virtud del presente Acuerdo. Sin embargo, tales derechos de operación se enunciarán en los permisos de operación expedidos conforme a las leyes y reglamentos de las Partes contratantes. Además, las Partes Contratantes estarán obligadas a autorizar dicha flexibilidad de operaciones cuando se soliciten conforme a las leyes de las Partes Contratantes.

E. HORARIOS

Las líneas aéreas de cada una de las Partes Contratantes presentará sus horarios a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante con un mínimo de treinta días de antelación a la fecha de entrada en vigor del horario, y dichos horarios entrarán en vigor en la fecha prevista de vigencia siempre que estén en conformidad con los términos de este Anexo. Los horarios se podrán presentar con menos de treinta días de antelación, con permiso especial, siempre que entrañen cambios tales como el día o la hora de operación. Las autoridades aeronáuticas sólo podrán negarse a aprobar los horarios presentados cuando éstos no se conformen a los términos del presente Acuerdo.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de la République du Pérou conviennent que les dispositions suivantes régiront les relations entre les Parties contractantes pour ce qui est de l'aviation civile, et ce pour la durée du présent Accord.

Article premier. Autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter des services de transports aériens internationaux sur les routes indiquées à l'annexe I au présent Accord ainsi que, conformément aux dispositions de l'Accord, d'annuler ou de modifier ces désignations. Les désignations, de même que les annulations de celles-ci, seront communiquées par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une désignation émanant de l'une des Parties contractantes et des demandes d'autorisation d'exploitation(1) et de permis techniques(2) déposées par l'entreprise désignée dans les formes et selon les modalités prescrites, l'autre Partie contractante accordera les autorisations et permis appropriés avec un minimum de formalités, à condition :

a) Qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'aura désignée, de ressortissants de cette Partie contractante, ou des deux;

b) Que l'entreprise désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués aux transports aériens internationaux par la Partie contractante appelée à se prononcer sur la ou les demandes;

c) Que la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise ait institué et appliqué les normes énoncées à l'article IV (Sûreté) et à l'article V (Sécurité aérienne).

Article II. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'exploitation de services de transports aériens internationaux par les entreprises désignées par cette autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit de faire escale sur son territoire à des fins non commerciales;

c) Tous autres droits spécifiés dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne sera interprétée comme conférant aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit de participer à des services de transport aérien entre des points du territoire de l'autre Partie (cabotage), à l'exception des droits liés à l'utilisation de coterminaux, comme il est indiqué à l'annexe I (Routes et capacité).

Article III. Application des lois

1. Les lois et règlements qui régissent, sur le territoire d'une Partie contractante l'accès, le séjour ou le départ d'aéronefs de l'autre Partie contractante, s'appliqueront aux entreprises désignées de cette autre Partie contractante, à moins qu'il n'en soit convenu autrement dans le présent Accord ou tout autre accord intervenu entre les Parties.

2. Les entreprises désignées d'une Partie contractante prendront des mesures appropriées et raisonnables pour que les lois et règlements de l'autre Partie contractante qui régissent, sur le territoire de celle-ci, l'admission et le départ des passagers, équipages ou marchandises transportés par aéronef (y compris les règlements applicables à l'entrée, à la sortie, à la sécurité de l'aviation civile, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) soient respectés par leurs passagers et équipages et appliqués au fret à l'entrée sur le territoire de cette autre Partie contractante, durant le séjour sur ce territoire et au départ de ce territoire.

Article IV. Sûreté

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante, et non périmés, seront reconnus valides par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des transports aériens prévus dans le présent Accord, sous réserve que les conditions d'octroi ou de validation de ces certificats, brevets ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée « la Convention »). Chaque Partie se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son territoire, des brevets d'aptitude ou des licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante, ou validés par elles.

2. Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et les opérations des entreprises désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante n'applique pas en la matière des normes et des conditions au moins aussi rigoureuses que les normes et conditions minimales qui pourraient être requises en vertu de la Convention, elle informera cette autre Partie contractante de ces constatation et des mesures jugées nécessaires pour que celle-ci se conforme à ces normes et conditions minimales, et ladite Partie contractante prendra les dispositions qui conviennent. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, annuler ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une ou plusieurs entreprises désignées de l'autre Partie contractante, au cas où celle(s)-ci ne prendrait(aient) pas lesdites dispositions dans un délai raisonnable.

Article V. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de

protéger, dans leurs relations mutuelle, la sécurité de l'aviation civile contre tous agissements illicites fait partie intégrante du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des passagers, équipages, aéronefs, aéroports et installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace dirigée contre la sécurité aérienne.

3. Les Parties contractantes se conformeront pleinement aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, telles qu'approuvées par les deux Parties.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions et règlements relatifs à la sécurité aérienne prescrits par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon et des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment aux dites dispositions.

5. Chacune des Parties contractantes accepte de respecter les dispositions en matière de sécurité imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire et de prendre les mesures voulues pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages ainsi que des marchandises et des provisions de bord, avant et durant leur embarquement ou leur chargement. Chacune des Parties contractantes étudiera aussi avec bienveillance toute demande que lui ferait l'autre Partie pour qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales face à une menace précise.

6. En cas d'incident ou de menace d'un incident visant à la capture illicite d'aéronefs civils, ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des passagers, équipages, aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications afin de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

7. Si une Partie contractante a des raisons légitimes de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prévues dans le présent article, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante pourront demander la tenue immédiat de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Si un accord satisfaisant s'est pas intervenu dans les 15 jours à compter de la date de cette demande, il pourra être légitimement procédé à la suspension, à la révocation, à la limitation ou au maintien sous condition des autorisations d'exploitation ou des permis techniques accordés à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante. Lorsque l'urgence le requiert, une Partie contractante pourra prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

Article VI. Tarifs

1. Les tarifs applicables au transport des passagers et marchandises devront être fixés conformément à la réglementation du pays d'où proviennent les passagers et marchandises. Les billets et connaissements qui autorisent le transport devront indiquer clairement que cette disposition a été respectée.

2. Chaque Partie contractante pourra demander, à des fins d'information, que les entreprises désignées de l'autre Partie contractante notifient ses autorités aéronautiques ou déposent auprès de celles-ci les tarifs qu'elles se proposent de pratiquer pour le transport des passagers et des marchandises à destination de son territoire.

3. Les Parties contractantes rejettent la notion de discrimination et réaffirment le principe de l'égalité d'accès aux tarifs approuvés par les autorités compétentes.

Article VII. Concurrence loyale

1. Dans la mise en oeuvre du présent Accord, chaque Partie contractante donnera aux entreprises désignées des deux Parties contractantes des chances égales d'entrer en concurrence pour assurer les services de transports aériens internationaux couverts par le présent Accord. De même, les Parties contractantes élimineront toutes formes de discrimination ou de concurrence déloyale préjudiciable aux entreprises désignées des deux Parties contractantes.

2. Chaque Partie contractante se réserve le droit d'appliquer ses lois propres dans le cas où l'autre Partie contractante ne se conformerait pas aux dispositions du présent article en ce qui concerne les services au sol, le carburant et les transferts de recettes.

Article VIII. Exploitation commerciale

1. Les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante auront le droit d'établir et d'ouvrir des bureaux ou des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante et de promouvoir, faire connaître et vendre les services qu'elles offrent. Le matériel de promotion et de publicité faisant état de routes non spécifiées dans le présent Accord indiqueront que les services fournis le long de ces routes sont « en rapport avec » ou sont associés à « un changement d'aéronef » et non qu'ils s'effectuent « en passant par ».

2. Les entreprises désignées d'une Partie contractante auront le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante régissant l'entrée, le séjour, la résidence et l'emploi, de faire entrer et d'employer sur le territoire de cette autre Partie contractante leur personnel directeur, administratif, commercial et technique, et tout autre personnel spécialisé nécessaire à l'exploitation des transports aériens visés dans le présent Accord.

3. Chaque entreprise d'une Partie contractante aura le droit de vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante des services de transport aérien directement ou, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses représentants commerciaux.

Article IX. Redevances d'utilisation et services aux utilisateurs

1. Les redevances d'utilisation imposées par les autorités compétentes d'une Partie contractante ou ses représentants autorisés pour services rendus aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante seront justes, raisonnables et non discriminatoires. Les entreprises ne seront pas tenues de verser des redevances plus élevées que celles dont sont redevables les entreprises de la Partie contractante qui les imposent conformément à l'article 15 de la Convention.

Article X. Consultations

Une Partie contractante pourra à tout moment demander la tenue de consultations concernant le présent Accord. Sauf accord contraire, ces consultations commenceront dès que possible, au plus tard 60 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande. Les deux Parties contractantes établiront et présenteront, au cours de ces consultations, les arguments conclus pour démontrer le bien-fondé de leurs positions respectives et faciliter la prise de décisions. Toute révision du présent Accord ou de son annexe qui découlerait de ces consultations sera confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article XI. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment après le 12 décembre 1987 notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification devra être simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'Accord prendra fin à minuit (heure locale de l'endroit où la notification aura été reçue par l'autre Partie contractante), immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par cette autre Partie contractante à moins que la notification ne soit révoquée d'un commun accord avant l'expiration de la période précédant le premier anniversaire.

Article XII. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Le présent Accord et tout amendement y relatif seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article XIII. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur le 12 juin 1987 et demeurera en vigueur jusqu'au 11 juin 1990, à moins qu'il ne soit prorogé par un échange de notes diplomatiques.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Washington, D.C., le 16 décembre 1986, en langues espagnole et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

ELIZABETH HANFORD DOLE

Pour le Gouvernement de la République du Pérou :

JOSE MURGIA ZANNIER

NOTES

(1) Les autorisations d'exploitation s'entendent des licences ou pouvoir économiques nécessaires à l'exploitation des services de transport aérien conformément à la législation de chaque Partie contractante.

(2) Les permis techniques s'entendent des seuls pouvoirs accordés par les organismes aéronautiques compétents en matière de sûreté et de navigation.

ANNEXE I

Routes et capacité

A. Services mixtes (passagers, marchandises et courrier)

I. Pour le Pérou :

a) Routes :

1) Du Pérou, en passant par des points intermédiaires, jusqu'aux points coterminaux de Miami (Floride) et New York (New York)(1).

2) Du Pérou, en passant par des points intermédiaires, jusqu'aux points coterminaux de Miami et Orlando (Floride)(1).

3) Du Pérou, en passant par des points intermédiaires, à destination de Los Angeles (Californie)

b) Fréquences des vols entre le Pérou et les États-Unis(2) :

1) À compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, et jusqu'à la date à laquelle les dispositions du paragraphe d) ci-dessous prendront effet, les entreprises désignées du Pérou pourront assurer entre le Pérou et les États-Unis un maximum de 15 fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité.

c) Fréquences des vols aux points intermédiaires et au-delà :

1) À compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, les entreprises désignées du Pérou pourront assurer les fréquences visées au paragraphe A.1.b) ci-dessus en passant par les points intermédiaires suivants :

a) Panama (Panama), avec un maximum de 4,5 fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité(3);

b) Guayaquil (Équateur) avec un maximum de trois fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité;

c) Un point(4) avec un maximum de trois fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité;

d) Bogota (Colombie), avec un maximum de trois fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité (tronçon sans droits de trafic);

e) Cali (Colombie), avec une fréquence hebdomadaire maximum concernant 1,5 appareil à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité (tronçon sans droits de trafic);

2) À compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord et durant la période de la validité de celui-ci, les entreprises désignées du Pérou pourront exploiter les fréquences spécifiées au paragraphe A.1.b) ci-dessus, comme suit :

a) Un maximum de trois fréquences concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité pourra être exploitée au-delà de Miami à destina-

tion de Madrid (Espagne) et au-delà, vers un point supplémentaire situé en Europe(5), qui sera choisi par le Pérou, le tout étant considéré comme une seule route;

b) Un maximum hebdomadaire de trois fréquences concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité pourra être exploitée au-delà de New York, à destination de Montréal (Canada).

c) Un maximum hebdomadaire de trois fréquences concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité pourra être exploitée au-delà de Los Angeles, à destination de Vancouver (Canada).

d) Croissance

1) Les fréquences qui seront assurées par les entreprises désignées du Pérou au cours de la période de validité du présent Accord, étant entendu que les services seront ouverts le 12 juin 1987, n'excéderont pas les limites maximales suivantes au cours des périodes indiquées :

Premiers dix-huit mois (12 juin 1987-11 décembre 1988) : 15

Derniers dix-huit mois (12 décembre 1988-11 juin 1990) : 16,5

2. Pour les États-Unis :

a) Routes :

1) Des États-Unis, en passant par des points intermédiaires, à destination de Lima (Pérou).

b) Fréquences des vols entre les États-Unis et le Pérou(6) :

À compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord et jusqu'à la date à laquelle les dispositions du paragraphe d) prendront effet, les entreprises désignées des États-Unis pourront exploiter un maximum de 15 fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité, ou l'équivalent en appareils à forte capacité sur les routes exploitées entre les États-Unis et le Pérou;

c) Fréquences aux points intermédiaires et au-delà :

1) À compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, les entreprises désignées des États-Unis pourront exploiter les fréquences précisées au paragraphe A.2 b) ci-dessus en passant par les points intermédiaires suivants :

a) Panama (Panama), avec un maximum de 4,5 fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité(7);

b) Guayaquil (Équateur), avec un maximum de trois fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité;

c) Quito (Équateur), avec un maximum de trois fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité;

d) Bogota (Colombie), avec un maximum de trois fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité (sans droits de trafic);

e) Cali (Colombie), avec un maximum de 1,5 fréquence hebdomadaire concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité (sans droits de trafic);

2) À compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord et durant la période de validité de celui-ci, les entreprises désignées des États-Unis pourront exploiter les fréquences précisées au paragraphe A.2 b) ci-dessus, comme suit :

a) Un maximum de trois fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité pourra être exploité au-delà de Lima, à destination de La Paz (Bolivie) et au-delà, à destination d'Asuncion (Paraguay), le tout étant considéré comme une seule route.

b) Un maximum de trois fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité pourra être exploité au-delà de Lima à la seule destination de Santiago (Chili).

c) Un maximum de trois fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité pourra être exploité au-delà de Lima à la seule destination de Buenos Aires (Argentine).

d) Croissance

1) Les fréquences devant être exploitées par les entreprises mixtes désignées des États-Unis durant la période de validité du présent Accord, étant entendu que les services seront ouverts le 12 juin 1987, n'excéderont pas les limites maximales suivantes au cours des périodes indiquées :

Premiers dix-huit mois (12 juin 1987-11 décembre 1988) : 15

Derniers dix-huit mois (12 décembre 1988-11 juin 1990) : 16,5

B. Services tout-cargo

1. Pour le Pérou :

a) Route : De Lima (Pérou), à destination de Miami (Floride), en passant par Panama (Panama), Guayaquil (Équateur) (sans droits de trafic), Bogota et Cali (Colombie) (sans droits de trafic), en tant que points intermédiaires.

b) Les vols sur les routes indiquées au paragraphe a) ci-dessus pourront être exploités comme suit : quatre(8) fréquences hebdomadaires concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité.

c) Les fréquences devant être assurées par les entreprises tout-cargo désignées du Pérou au cours de la validité du présent Accord, étant entendu que les services seront ouverts le 12 juin 1987, n'excéderont pas les limites maximales suivantes pour les périodes indiquées :

Premiers dix-huit mois (12 juin 1987-11 décembre 1988) : 4

Derniers dix-huit mois (12 décembre 1988-11 juin 1990) : 5

2. Pour les États-Unis :

a) Route : De Miami (Floride) à destination de Lima (Pérou) en passant par Panama (Panama), Guayaquil (Équateur) (sans droits de trafic), Bogota et Cali (Colombie) (sans droits de trafic), en tant que points intermédiaires.

b) Les vols effectués sur la route indiquée au paragraphe a) ci-dessus pourront être exploités comme suit : quatre fréquences hebdomadaires(9) concernant des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité.

c) Les fréquences devant être assurées par les entreprises tout-cargo désignées des États-Unis au cours de la période de validité du présent Accord, étant entendu que les services seront ouverts le 12 juin 1987, n'excéderont pas les limites maximales suivantes au cours des périodes indiquées :

Premiers dix-huit mois (12 juin 1987-11 décembre 1988) : 4

Derniers dix-huit mois (12 décembre 1988-11 juin 1990) : 5

C. Formule de conversion

1. Sous réserve des dispositions du deuxième alinéa du présent paragraphe, la formule de conversion applicables aux aéronefs sera la suivante :

1,5 appareil à faible capacité (DC-8, MD-80, B-707, B-727, B-737, B-757 ou appareils similaires) équivaudra à un appareil de forte capacité (L-1011, DC-10, A-300, B-747-SP, B-767 ou appareils similaires).

Un B-747-100 ou un appareil similaire équivaudra à deux appareils à faible capacité.

2. Pour les vols sur lesquels les marchandises sont transportées sur le pont principal :

Les appareils tels que les L-1011, DC-10, A-300, B-767, B-747SP ou appareils similaires ou les appareils tels que DC-8, B-707, B-737 ou appareils similaires, seront considérés comme un service mixte d'appareils à faible capacité et 0,5 service d'appareils tout-cargo à faible capacité.

Les vols exploités par des B-747-100 (mixtes) ou appareils similaires équivaudront à 1,5 service mixte d'appareils à faible capacité et à un service d'appareils tout-cargo à faible capacité.

D. Souplesse d'exploitation

Chaque entreprise désignée pourra, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré, assurer des vols dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens, sans restriction géographique ni de direction, desservir des points des routes dans un ordre quelconque et supprimer des escales en un ou plusieurs points en dehors du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise sans perdre aucun droit de transport autorisé aux termes du présent Accord.

Toutefois, ces droits d'exploitation seront énoncés dans les permis d'exploitation délivrés dans le respect des lois et règlements des Parties contractantes. Celles-ci seront en outre tenues d'autoriser cette souplesse d'exploitation lorsque la demande en sera déposée conformément à la législation des Parties contractantes.

E. Horaires

Les entreprises désignées de chaque Partie contractante communiqueront leurs horaires aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente jours au moins avant la date projetée d'entrée en vigueur de ces horaires. Les horaires prendront effet à la date proposée, à condition de se conformer aux dispositions de la présente annexe. Les horaires pourront être communiqués moins de trente jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, cela sous réserve de permission spéciale, dans la mesure où ils comportent des modifications du jour ou de l'heure des vols. Les autorités aéronautiques ne pourront refuser d'approuver les horaires présentés que si ces horaires ne se conforment pas aux dispositions du présent Accord.

NOTES

(1) L'entreprise ou les entreprises désignée(s) ne bénéficieront de droits de trafic sur cette route qu'en ce qui concerne les passagers qu'elle(s) aura(ont) transportés à partir de son (leur) pays d'origine (trafic avec arrêt intermédiaire).

(2) Une fréquence de vol est définie comme un vol aller-retour hebdomadaire assuré par des appareils de faible capacité ou leur équivalent en appareils à forte capacité.

(3) Le nombre maximal de fréquences passant par le point intermédiaire situé au Panama sera porté de 4,5 à 6 à la fin du sixième mois suivant le début des opérations.

(4) Ce point sera choisi par le Gouvernement de la République du Pérou dans l'un des pays suivants : Équateur, Colombie, Costa Rica, Honduras, Guatemala, Le Salvador ou Jamaïque. Le Gouvernement de la République du Pérou notifiera le Gouvernement des États-Unis de son choix par note diplomatique.

(5) Ce point sera choisi par le Gouvernement de la République du Pérou. Le Gouvernement des États-Unis sera notifié en conséquence par note diplomatique.

(6) Une fréquence est définie comme un vol aller-retour hebdomadaire assuré par des appareils à faible capacité ou l'équivalent en appareils à forte capacité.

(7) Le chiffre maximal de fréquences de vol passant par le point intermédiaire situé au Panama sera porté de 4,5 à 6 à la fin du sixième mois suivant le début des opérations.

(8) Une fréquence de vol est définie comme un vol aller-retour hebdomadaire assuré par des appareils à faible capacité ou leur équivalent en appareils à forte capacité.

(9) Une fréquence de vol est définie comme un vol aller-retour hebdomadaire assuré par des appareils à faible capacité ou leur équivalent en appareils à forte capacité.