

**No. 57828\***

---

**Peru  
and  
Dominican Republic**

**Air Transport Services Agreement between the Republic of Peru and the Dominican Republic (with annex). Lima, 18 March 2019**

**Entry into force:** *12 March 2022, in accordance with article 25*

**Authentic text:** *Spanish*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Peru, 30 June 2023*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Pérou  
et  
République dominicaine**

**Accord relatif aux services de transport aérien entre la République du Pérou et la République dominicaine (avec annexe). Lima, 18 mars 2019**

**Entrée en vigueur :** *12 mars 2022, conformément à l'article 25*

**Texte authentique :** *espagnol*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Pérou, 30 juin 2023*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ TEXT IN SPANISH – TEXTE EN ESPAGNOL ]

**ACUERDO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DOMINICANA**

La República Dominicana y la República del Perú (en adelante identificados en singular como "República Dominicana" y "Perú" y colectivamente como "las Partes"),

**DESEANDO** fomentar un sistema aéreo internacional basado en la competencia entre las aerolíneas en el mercado con la menor interferencia y regulación del gobierno;

**DESEANDO** facilitar mayores oportunidades en el transporte aéreo internacional;

**RECONOCIENDO** que los servicios aéreos internacionales eficaces y competitivos mejoran el comercio, benefician a los consumidores y fomentan el crecimiento económico;

**DESEANDO** facilitar a las aerolíneas la posibilidad de ofrecer a los pasajeros y expedidores de carga, una variedad de opciones de servicios y con el deseo de alentar que las líneas aéreas individuales desarrollen e implementen precios competitivos;

**DESEANDO** asegurar el mayor nivel de protección y la seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su gran interés sobre acciones ó amenazas contra la seguridad de la aeronave que pone en riesgo la seguridad de las personas o de la propiedad, que puede afectar adversamente la operación del transporte aéreo, y socava la confianza pública en la seguridad aérea civil; y

**SIENDO** Estados Parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han acordado lo siguiente:

## **Artículo 1** **Definiciones**

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

1. "Autoridades aeronáuticas" se refiere, para la República Dominicana, a la Junta de Aviación Civil; y para la República del Perú, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, o según sea el caso cualquier persona o entidad autorizada a desempeñar las funciones ejercidas actualmente por dichas Autoridades;
2. "Acuerdo" se refiere a este Acuerdo, su Anexo y cualquier enmienda;
3. "Transporte aéreo" se refiere a la actividad que realizan las empresas de transporte público a través de una aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, por remuneración o contrato;
4. "Capacidad" es el servicio o la cantidad de servicios que se proporcionan bajo este Acuerdo generalmente medido según el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidos en un mercado (par de ciudades o de país a país) o en una ruta durante un periodo específico, ya sea diariamente, semanalmente, estacionalmente o anualmente;
5. "Convenio" se refiere al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para su firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944 e incluye cualquier anexo adoptado bajo el Artículo 90 de ese Convenio, y cualquier enmienda de los anexos o del Convenio, según los Artículos 90 y 94, en la medida que tales anexos o enmiendas estén vigentes para ambas Partes;
6. "Aerolínea designada" se refiere a una aerolínea que ha sido designada y autorizada según el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo;
7. "A todo costo" se refiere al costo de proporcionar el servicio, incluyendo una cantidad razonable para los gastos generales administrativos;
8. "OACI" se refiere a la Organización de Aviación Civil Internacional creada en cumplimiento del Convenio;
9. "Tarifas" se refiere a los precios a ser cobrados por el transporte de pasajeros, equipaje y carga, así como a las condiciones en que estos precios son aplicados, pero excluye los ingresos y las condiciones para el transporte del correo;
10. "Territorio"<sup>1</sup>, (a) con respecto a la República Dominicana, los términos "Soberanía" y "Territorio", en relación a un Estado, tienen el significado de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 1 y 2 del Convenio de Chicago. Soberanía: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado en su territorio". Territorio: "A los fines del presente Convenio se consideran

---

<sup>1</sup> Para mayor certeza, la definición y referencias al 'territorio' contenidas en el presente Acuerdo aplican exclusivamente para propósitos de determinar el ámbito de aplicación del mismo.

como territorio de un Estado, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado, de acuerdo a su legislación interna.

y (b) para la República del Perú se refiere al territorio continental, las islas, los espacios marítimos y el espacio aéreo que los cubre y en los que el Perú ejerce soberanía o derechos de soberanía y jurisdicción de acuerdo a su legislación interna y el Derecho Internacional.

11. "Cargo al usuario" significa un cobro impuesto a las aerolíneas por las autoridades competentes, o que éstas permiten que se apliquen, para la provisión de instalaciones o servicios de aeropuerto, navegación aérea o seguridad de la aviación, incluyendo los servicios y las instalaciones relacionadas;
12. "Servicio aéreo", "servicio aéreo internacional", "línea aérea" y "escala con fines no comerciales" tienen los significados que se les asigna en el Artículo 96 del Convenio.

**Artículo 2**  
**Otorgamiento de Derechos**

1. Cada una de las Partes otorga a la otra Parte, los derechos que se especifican en este Acuerdo para la realización de servicios de transporte aéreo internacional en las rutas especificadas en el Anexo I. A dichos servicios y rutas se les identificará en adelante como "Servicios Acordados" y "Rutas Especificadas".
2. Según las disposiciones de este Acuerdo, las aerolíneas designadas de cada una de las Partes podrán ejercer los siguientes derechos:
  - a. el derecho de sobrevolar a través del territorio de la otra Parte sin aterrizar;
  - b. el derecho de hacer escalas en el territorio de la otra Parte para fines no comerciales;
  - c. el derecho de recoger y descargar en el territorio de una Parte, en los puntos especificados en el Anexo de este Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo con destino a, o desde puntos del territorio de la otra Parte;
  - d. el derecho de recoger y descargar en el territorio de un tercer estado en los puntos especificados en el Anexo de este Acuerdo, pasajeros, equipaje, carga y correo con destino a u originados en puntos dentro del territorio de la otra Parte, tal como se indica en el Anexo de este Acuerdo;
  - e. los derechos especificados de otra manera en este Acuerdo.
3. Las aerolíneas de cada una de las Partes, además de las designadas según el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo también podrán ejercer los derechos especificados en los párrafos 2(a) y 2 (b) de este Artículo.
4. Ninguna estipulación del presente Acuerdo podrá ser interpretada en el sentido de que se confiera a la línea o líneas aéreas designadas por una Parte derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte.
5. Si debido a un conflicto armado, desastre natural, disturbio o actividad revoltosa, la (s) aerolínea(s) designada(s) de una de las Partes no pueda(n) operar un servicio en su ruta normal, la otra Parte realizará sus mejores esfuerzos para facilitar la operación continua de dicho servicio a través del adecuado reordenamiento de dichas rutas.

**Artículo 3**  
**Designación y Autorización**

1. Cada una de las Partes tendrá el derecho de designar a una o más aerolíneas de su propio país, a operar los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas en el Anexo, con las frecuencias y capacidad establecidas en ella, y para retirar o cambiar tales designaciones, y notificarlo a la otra Parte por escrito a través de los canales diplomáticos.
2. Luego de la recepción de tal designación y las peticiones de las aerolíneas designadas, en la forma y modo prescritos para las autorizaciones operativas y permisos técnicos, las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes deberán, con el menor retraso procesal, otorgar a las aerolíneas las debidas autorizaciones operativas y permisos, a menos de que no se cumpla con lo siguiente:
  - a. que la aerolínea designada tenga su oficina o principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designa;
  - b. La Parte que designa la aerolínea tiene y mantiene un control regulador efectivo de la aerolínea según las leyes y normas de la Parte que designa la aerolínea;
  - c. La aerolínea está capacitada en cumplir con las condiciones prescritas según las leyes, normas y reglas que se aplican normalmente a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación; y
  - d. La Parte que designa la aerolínea está cumpliendo con y haciendo cumplir los estándares establecidos en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).
3. Al haber recibido la autorización operativa brindada según el párrafo 2 de este Artículo, la (s) aerolínea (s) designada (s) deberá(n) iniciar las operaciones de los servicios acordados dentro del plazo establecido en la legislación de la Parte que recibe la designación, siempre que la(s) aerolínea(s) designada(s) cumplan con las disposiciones aplicables de este Acuerdo.

**Artículo 4**  
**Denegación, Revocación y Límites de la Autorización**

1. Cada una de las Partes tendrá el derecho de denegar las autorizaciones indicadas en el Artículo 3 (Designación y Autorización) de este Acuerdo con respecto a una aerolínea designada por la otra Parte, y para revocar la autorización operativa o para suspender el ejercicio de los derechos establecidos en el Artículo 2 (Otorgamiento de Derechos) del presente Acuerdo por la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte o imponer tales condiciones como estime necesario para el ejercicio de tales derechos:

- a. en el caso que la(s) aerolínea(s) designada(s) no cumpla(n) las condiciones prescritas por las leyes y normas normalmente aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por la Parte designante;
- b. en el caso que la aerolínea designada no tenga su principal lugar de negocios en el territorio de la Parte que designa;
- c. en el caso que la Parte que designa la aerolínea no cumpla con el control regulador efectivo de la aerolínea, según la ley aeronáutica de la Parte que designa la aerolínea.
- d. en el caso que la Parte que designa la aerolínea no cumpliera con las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad Operacional) y Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).

2. Dicho derecho se ejercerá solamente tras la consulta con la otra Parte de conformidad con el artículo 20 (Consultas), a menos que la revocación inmediata, suspensión o imposición de las condiciones dispuestas según el párrafo 1 de este Artículo sea imprescindible para impedir incumplimientos adicionales de las leyes y normas, o a menos que la protección o la seguridad requiera alguna acción según las disposiciones del Artículo 8 (Seguridad Operacional) o del Artículo 9 (Seguridad de la Aviación).

**Artículo 5**  
**Aplicación de las Leyes**

1. Las leyes y las normas de una de las Partes aplicables al ingreso y salida de su territorio de la aeronave dedicada a servicios aéreos internacionales, o la operación y la navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentre en su territorio, serán aplicables a las aeronaves de la aerolínea designada de la otra Parte.
2. Las leyes y normas de una Parte aplicables para el ingreso, permanencia y partida desde su territorio de pasajeros, tripulación y carga incluyendo correo, tales como los relacionados a inmigración, aduanas, tipo de moneda, salud y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, a la tripulación, a la carga y al correo llevados por la aeronave de la aerolínea designada de la otra Parte mientras se encuentren en dicho territorio.
3. Ninguna de las Partes dará preferencia a su propia aerolínea o cualquier otra sobre una aerolínea designada de la otra Parte involucrada en un transporte aéreo internacional similar en la aplicación de sus leyes y normas establecidas en este artículo.



**Artículo 6**  
**Asistencia en Tierra**

1. Sujeto a las disposiciones de seguridad aplicables, incluyendo las Normas y Métodos Recomendados (SARP's) que figuran en el Anexo 6 y 17 del Convenio, y de conformidad con las reglamentaciones locales, cada Parte autorizará a las aerolíneas de la otra Parte, a elección de cada aerolínea a:
  - a) realizar sus propios servicios de asistencia en tierra;
  - b) unirse a otros para formar una entidad; y / o
  - c) seleccionar entre proveedores competidores de servicios.
2. Cuando las leyes, reglamentos o disposiciones contractuales de cada una de las Partes limiten o imposibiliten la prestación de sus servicios de tierra en el territorio de la otra Parte, cada línea aérea designada deberá ser tratada en forma no discriminatoria, en lo concerniente a los servicios de asistencia en tierra ofrecidos por un proveedor o proveedores debidamente autorizados.
3. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1 de este Artículo estará sujeto a las limitaciones físicas u operacionales que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

**Artículo 7**  
**Tránsito Directo**

Los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes y que no abandonen el área del aeropuerto reservado para dicho propósito, no estarán sujetos a ninguna revisión, salvo por razones de seguridad aérea, control de drogas, prevención de entrada ilegal o en circunstancias especiales. De acuerdo a la legislación interna de cada Parte, el equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de los derechos de aduana.

**Artículo 8**  
**Seguridad Operacional**

1. Cada una de las Partes puede realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad aplicados por la otra Parte en las áreas relacionadas con las instalaciones aeronáuticas, la tripulación de vuelo, la aeronave y la operación de la aeronave. Dichas consultas se realizarán dentro de los treinta días (30) posteriores a esa petición.
2. Si, luego de tales consultas, una Parte observa que la otra Parte no mantiene y/o maneja eficazmente los estándares de seguridad establecidos por la OACI en cumplimiento del Convenio, se informará de dichas observaciones y de los pasos considerados necesarios según esos estándares. La otra Parte deberá tomar entonces una medida correctiva apropiada en un período de tiempo acordado.
3. A pesar de las obligaciones indicadas en el Artículo 33 del Convenio, las Partes acuerdan que cualquier aeronave operada por, o bajo contrato de alquiler, a nombre de la aerolínea o aerolíneas de una Parte sobre servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte, podrá, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, ser sujeta de revisión por los representantes autorizados de la otra Parte, a bordo y alrededor de la aeronave, a fin de poder verificar tanto la validez de los documentos de dicha aeronave y los de la tripulación, así como las condiciones de la aeronave y su equipo (en este Artículo llamado "inspección de rampa ") con el mínimo retraso posible.
4. Si alguna o varias inspecciones de rampa conduce a:
  - a. Preocupaciones serias de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento en cumplimiento del Convenio; o
  - b. Preocupaciones serias que evidencien una falta de mantenimiento efectivo y administración de los estándares de seguridad operacional establecidos en los Anexos del Convenio;

La Parte que realiza la inspección de rampa, según los fines del Artículo 33 del Convenio, será libre de concluir que, los requisitos bajo los que el certificado o las licencias con relación a la aeronave o a su tripulación se hubiesen emitido o validado, o que los requisitos según los que se opera esa aeronave no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos en cumplimiento del Convenio.
5. En el caso de que el acceso para realizar una inspección de rampa de una aeronave operada por la aerolínea o aerolíneas de una Parte según el párrafo 3 de este artículo sea denegado por un representante de esa aerolínea o aerolíneas, la otra Parte será libre de inferir que han surgido preocupaciones serias del tipo a los que se hace referencia en el párrafo 4 de este Artículo y llegar a las conclusiones indicadas en ese párrafo.

6. Cada una de las Partes se reserva el derecho de suspender o variar la autorización operativa de una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte, en el caso de que la primera Parte concluya, ya sea como resultado de una inspección de rampa, una denegación de acceso para la inspección de rampa, una consulta conforme a lo establecido en el inciso 1 del presente Artículo o de otra manera, si se determina que es de suma importancia tomar acción inmediata, por la seguridad de la operación de una aerolínea.
7. Se dejará de aplicar toda acción por una de las Partes según los párrafos 2 o 6 de este Artículo, una vez que el motivo de aplicarla desaparezca.

## **Artículo 9 Seguridad de la Aviación**

1. Cada una de las Partes podrá realizar consultas en cualquier momento con respecto a los estándares de seguridad de la aviación, aprobados por la otra Parte. Dichas consultas se desarrollarán dentro de los treinta días (30) posteriores a esa petición.
2. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán en particular de conformidad con las disposiciones del "Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves", hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el "Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves", hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el "Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil", hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios de Aviación Civil Internacional", hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988; y el "Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los fines de Detección", hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991; así como cualquier otro Convenio o Protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil, que obligue a ambas Partes.
3. Cada una de las Partes brindará, según se le solicite, toda ayuda factible a la otra Parte para impedir el apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, sus pasajeros, tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de aviación civil.
4. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como anexos al Convenio, en la medida de que dichas disposiciones de seguridad sean aplicables a las Partes. Estas exigirán que los operadores de aeronave de su matrícula, o los operadores aéreos que tengan su oficina principal o residencia permanente en su territorio y los operadores de aeropuertos situados en su territorio que actúen de conformidad con dichas normas sobre seguridad de la aviación.
5. Cada Parte conviene en que se puede exigir a sus operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones sobre seguridad de la aviación exigidas por la otra Parte para la entrada, salida y permanencia en el territorio de esa otra Parte y en adoptar las medidas adecuadas 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. Cada una de las Partes dará acogida favorable a toda solicitud de la otra Parte para que adopte medidas especiales de seguridad, con el fin de afrontar una amenaza determinada.
6. Cuando ocurra un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de la aeronave, pasajeros,

tripulación, aeropuertos o las instalaciones de navegación, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas destinadas a poner término al incidente o amenaza de manera rápida y segura en cuanto sea factible bajo tales circunstancias.

7. Cuando una de las Partes tenga fundamentos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, podrá solicitar consultas inmediatas a la otra Parte. El no lograr un acuerdo satisfactorio dentro de los quince (15) días posteriores a la fecha de dicha petición será causa para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización operativa y permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de esa Parte. En caso de emergencia, una de las Partes podrá adoptar medidas provisionales antes de que haya transcurrido el plazo de los quince (15) días.

**Artículo 10**  
**Reconocimiento de Certificados y Licencias**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidos o convalidados por una de las Partes deberán, durante el período de su vigencia, ser reconocidos por la otra Parte con la finalidad de operar los servicios aéreos estipulados en el presente Acuerdo, siempre y cuando los requisitos según los cuales dichos certificados o licencias fueron emitidos o autorizados, sean iguales a o superen los estándares mínimos de seguridad operacional establecidos por el Convenio.
2. En el caso que los privilegios o condiciones de las licencias mencionados en el párrafo anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de una Parte a una persona o a una aerolínea designada o a una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia con respecto a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la OACI, la otra Parte puede pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la aludida discrepancia.
3. Cada una de las Partes podrá negarse a reconocer la validez, en el caso de los vuelos sobre su propio territorio, de los certificados de competencia y licencias otorgados o convalidados a sus connacionales por la otra Parte.

**Artículo 11**  
**Cargos al Usuario**

Los cargos al usuario que puedan ser impuestos por las autoridades o entidades pertinentes de cada una de las Partes a las aerolíneas designadas de la otra Parte, por el uso de aeropuertos, sus instalaciones y otras facilidades, servicios de navegación aérea, comunicación y otros servicios, serán establecidos de acuerdo a las leyes y regulaciones de cada Parte. En cualquier caso, no se impondrán a las aerolíneas de la otra Parte, cargos superiores a los que se impongan a sus propias aerolíneas que exploten servicios internacionales similares.



**Artículo 12**  
**Cambio de Moneda y Remesa de los Ingresos**

Cada una de las Partes deberá permitir a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, convertir y transferir al extranjero según la elección del Estado de las aerolíneas designadas, todos los ingresos locales de la venta de servicios de transporte aéreo que excedan los gastos locales, permitiéndose su rápida conversión y remesa sin restricciones ni discernimiento, al tipo de cambio aplicable a la fecha de la petición de conversión y remesa, de conformidad con la legislación nacional de cada Parte.

**Artículo 13**  
**Oportunidades Comerciales**

1. A la aerolínea (s) designada (s) de cada una de las Partes se le deberá permitir mantener los representantes adecuados en el territorio de la otra Parte. Dichos representantes podrán ser comerciales, operacionales, técnicos y de otras especialidades, quienes podrán ser transferidos o contratados localmente según se requiera para brindar los servicios aéreos internacionales en cumplimiento con las leyes y normas de la otra Parte que se relacionan con su ingreso, residencia y empleo.
2. Las autoridades pertinentes de cada una de las Partes deberán adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse que los representantes de la(s) aerolínea (s) designada (s) de la otra Parte puedan realizar sus actividades en forma ordenada.
3. Particularmente cada una de las Partes le garantiza a la(s) aerolínea(s) designada(s) de la otra Parte, el derecho de participar en la venta y comercialización del servicio de transporte aéreo en su territorio (directamente y, a discreción de la(s) aerolínea(s) designada(s) a través de sus agentes) incluyendo el derecho de establecer oficinas, conectadas o no a Internet. Cada aerolínea(s) designada(s) tendrá el derecho de vender y cualquier persona podrá comprar ese servicio en la moneda de ese territorio o en monedas libremente convertibles de cualquier otro país.

**Artículo 14**  
**Libre Competencia**

Cada Parte, a través de sus organismos especializados, podrá adoptar las medidas apropiadas de conformidad con su legislación nacional, con el fin de evitar prácticas anticompetitivas en el ejercicio de los derechos estipulados en este Acuerdo.

**Artículo 15**  
**Acuerdos de Cooperación Comercial**

Al operar o mantener los servicios acordados en las rutas especificadas, cualquier aerolínea designada de una de las Partes podrá suscribir Acuerdos de Cooperación Comercial, tales como, bloqueo de espacio, código compartido o acuerdos de arrendamientos de aeronaves, con:

- a. una aerolínea o aerolíneas de la misma Parte;
- b. una aerolínea o aerolíneas de la otra Parte; y
- c. una aerolínea o aerolíneas de un tercer Estado.

Siempre y cuando:

- i. Todas las aerolíneas en los Acuerdos cuenten con la autorización respectiva, los derechos de tráfico correspondientes y cumplan con los requisitos que normalmente se aplican a dichos acuerdos; y
- ii. con relación a la venta de cualquier boleto, la aerolínea informe al pasajero en el punto de venta qué aerolínea operará cada sector del servicio y con cuál aerolínea (s) el pasajero está suscribiendo la relación contractual.

**Artículo 16**  
**Derechos de Aduana**

1. Cada una de las Partes deberá eximir a la aerolínea designada de la otra Parte en el sentido más amplio conforme a sus leyes, reglas y normas, de los derechos de aduana y demás impuestos que graven la importación respecto del avión, sobre combustible, equipos de tierra, lubricantes, suministros técnicos consumibles, repuestos incluyendo motores, equipos regulares de aeronaves, compartimentos de aeronaves y otros artículos tales como guías de carga aérea impresas, cualquiera material impreso que lleve la insignia de la empresa y el material de publicidad común distribuido gratuitamente por esa aerolínea designada, que permanece todavía a bordo, destinado al uso o utilizado únicamente en conexión con la operación o la reparación del avión de la aerolínea designada de la otra Parte que opera los servicios acordados.
2. Las exenciones otorgadas por este Artículo se aplicarán a los artículos indicados en el párrafo (1) de este Artículo:
  - a. introducidos en el territorio de una de las Partes por o en representación de la aerolínea designada de la otra Parte siempre y cuando se requiera mantener dichos artículos bajo control aduanero dentro de los límites de las zonas que se señale en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra.
  - b. retenidos en la aeronave utilizada por la aerolínea designada de una Parte tras su llegada o salida del territorio de la otra Parte.
3. Los materiales y suministros retenidos a bordo de una aeronave de la (s) línea (s) aérea (s) designada (s) de cualquiera de las Partes, podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte hasta su reexportación, solo con la aprobación de las autoridades aduaneras de ese país.

**Artículo 17**  
**Capacidad**

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de la otra Parte una oportunidad equitativa para suministrar los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas.
2. Cada una de las Partes deberá permitirle a la(s) aerolínea(s) designada(s) por la otra Parte, determinar la frecuencia y la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece, basado en las consideraciones comerciales del mercado. En consecuencia, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, el tipo o tipos de aeronaves operados por las aerolíneas designadas de la otra Parte, excepto cuando sea exigido por motivos aduaneros, técnicos, operativos o ambientales bajo condiciones uniformes, en concordancia con el Artículo 15 del Convenio.

**Artículo 18**  
**Tarifas**

1. Cada una de las Partes deberá permitir que las tarifas de los servicios aéreos sean establecidas libremente por cada aerolínea designada.
2. Las tarifas cobradas por las aerolíneas no requerirán solicitud de autorización o aprobación de ninguna de las Partes.
3. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte podrán requerir que se notifiquen o se registren ante ellas las tarifas, desde o hacia su territorio, que cobren las líneas aéreas de la otra Parte. Podrá exigirse que tal notificación o registro se haga en un plazo no superior a 15 días antes de la fecha propuesta para su entrada en vigencia.

**Artículo 19**  
**Vuelos No Regulares (charter)**

Cada Parte, sujeto a reciprocidad y de acuerdo a sus regulaciones, atenderá favorablemente las solicitudes de vuelos charter formuladas por una aerolínea de la otra Parte debidamente autorizada.

Las disposiciones relativas a la aplicación de las leyes, asistencia en tierra, seguridad operacional, seguridad de la aviación, reconocimiento de certificados y licencias, derechos de aduanas y cobros al usuario del presente acuerdo se aplicarán también a los vuelos no regulares (charter) operados por las líneas aéreas de una Parte hacia y desde el territorio de la otra Parte.



**Artículo 20**  
**Consultas**

Cada Parte podrá, toda vez que estime conveniente, solicitar por vía diplomática la celebración de consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o enmienda del presente Acuerdo, o sobre el cumplimiento de las disposiciones de este último. Dichas consultas, salvo el caso de interpretación, podrán celebrarse entre autoridades aeronáuticas y se iniciarán en un plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud escrita, salvo disposición contraria establecida por mutuo acuerdo entre las Partes o disposición contraria contenida en el presente Acuerdo.

**Artículo 21**  
**Enmienda**

1. Cualquier enmienda al Acuerdo, fruto de un acuerdo entre las Partes, entrará en vigor en la forma prevista en el Artículo 25.
2. Cualquier enmienda al Anexo a este Acuerdo puede ser hecha por acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas de las Partes. Dichas modificaciones serán efectivas mediante canje de notas, hecho a través de canales diplomáticos, en el que las Partes confirmen mutuamente que sus correspondientes procedimientos internos para este fin han sido cumplidos.

**Artículo 22**  
**Solución de Controversias**

1. Si surge una controversia entre las Partes respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, salvo las que puedan surgir con relación al Artículo 8 (Seguridad Operacional) y al Artículo 9 (Seguridad de la Aviación), las autoridades aeronáuticas tratarán, en primera instancia, de solucionarla mediante consultas y negociaciones.
2. Si las Partes no llegan a un acuerdo mediante negociaciones, la controversia se solucionará por vía diplomática.

**Artículo 23**  
**Plazo y Denuncia del Acuerdo**

1. En cumplimiento del párrafo 2 de este Artículo, el Acuerdo tendrá una vigencia ilimitada.
2. Cualquiera de las Partes puede dar, en cualquier momento, aviso por escrito a la otra Parte de su decisión de resolver este Acuerdo. Se comunicará simultáneamente a OACI. En tal caso, el Acuerdo se resolverá a los doce (12) meses después de la fecha de recepción del aviso por la otra Parte, a menos que por acuerdo mutuo se retire la notificación de la resolución antes de la culminación de este periodo. A falta de acuse de recibo por la otra Parte, se estimará que la notificación ha sido admitida catorce (14) días después de la fecha de recepción de la OACI.

**Artículo 24**  
**Registro con la OACI**

Este Acuerdo y cualquier enmienda posterior serán registrados a partir de su entrada en vigor en la OACI.

**Artículo 25**  
**Entrada en Vigor**

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta (30) días después de que las Partes se hayan notificado mutuamente, por vía diplomática, que han finalizado los respectivos procedimientos conforme a la legislación de cada una de las Partes.

**Artículo 26**  
**Aplicabilidad de Acuerdos Multilaterales**


1. En la aplicación del presente Acuerdo, las Partes deberán actuar en conformidad con las disposiciones del Convenio.
2. Si un acuerdo multilateral relativo al 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 mediante consultas.

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

SUSCRITO en Lima, a los 18 días del mes de marzo del año 2019.



Por  
República del Perú



Por  
República Dominicana

**ANEXO I**  
**CUADRO DE RUTAS**

<b>RUTAS PARA LA REPÚBLICA DOMINICANA</b>			
<b>Origen</b>	<b>Vía</b>	<b>Destino</b>	<b>Puntos más Allá</b>
Puntos anteriores y puntos en República Dominicana	Puntos intermedios	Puntos en Perú	Puntos más allá del Perú
<b>RUTAS PARA LA REPÚBLICA DE PERÚ</b>			
<b>Origen</b>	<b>Vía</b>	<b>Destino</b>	<b>Puntos más Allá</b>
Puntos anteriores y/o puntos en Perú	Puntos intermedios	Puntos en República Dominicana	Puntos más allá de la República Dominicana

- I. De conformidad con el Artículo 17 de este Acuerdo, la capacidad, frecuencia y tipo de aeronaves utilizados en la explotación de los servicios acordados, serán libremente determinados por las aerolíneas designadas.
- II. Las aerolíneas designadas de una de las Partes podrán operar con derechos de 3ª y 4ª libertad hacia y desde cualesquiera puntos en el territorio del territorio de la otra Parte.
- III. Los puntos a ser operados con derechos de 5ª y/o 6ª libertad por las aerolíneas designadas de las Partes, serán previamente acordados mediante Memoranda de Entendimiento por las Autoridades Aeronáuticas.

**NOTAS:**

Las líneas aéreas designadas por ambas Partes podrán:

1. Omitir escalas en sus respectivas rutas, en cualquiera o en todos los vuelos, con la condición de que los servicios operen a través de un punto de la Parte que designa la línea aérea.
2. Servir en las rutas un punto o puntos intermedios o más allá del territorio de las Partes, en cualquier combinación u orden.
3. Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas.



4. Servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y poder ofrecer y anunciar dichos servicios al público.

**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES  
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ  
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS**

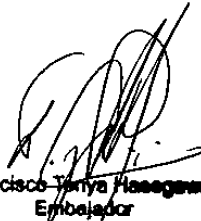
Se autentica el presente documento, que es

**"COPIA FIEL DEL ORIGINAL"**

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados  
"Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el  
código B1. DO. 01. 2019 y que  
consta de 32 páginas.

Lima, 26-04-2023



  
**Francisco Yanza Hasegawa**  
Embajador  
Director General de Tratados  
Ministerio de Relaciones Exteriores

[TRANSLATION – TRADUCTION]

## AIR TRANSPORT SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE REPUBLIC OF PERU AND THE DOMINICAN REPUBLIC

The Dominican Republic and the Republic of Peru (hereinafter identified individually as “Dominican Republic” and “Peru” and collectively as “the Parties”),

Desiring to promote an international air system based on competition among airlines in the marketplace with minimum governmental interference and regulation,

Desiring to facilitate increased international air transport opportunities,

Recognizing that efficient and competitive international air services enhance trade, benefit consumers and promote economic growth,

Desiring to facilitate the ability of airlines to offer passengers and cargo shippers a variety of service options and wishing to encourage individual airlines to develop and implement competitive pricing,

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

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

Have agreed as follows:

### *Article 1. Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated:

1. “Aeronautical authorities” refers, for the Dominican Republic, to the Civil Aviation Board; and, for the Republic of Peru, to the Ministry of Transport and Communications through the Directorate-General of Civil Aeronautics, or, as the case may be, to any person or entity authorized to perform the functions currently carried out by those authorities;

2. “Agreement” means this Agreement, its annex and any amendment;

3. “Air transport” refers to the activity performed by a common carrier through an aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or contract;

4. “Capacity” means the service or quantity of services provided under this Agreement, usually measured by the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a

market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, whether daily, weekly, seasonally or annually;

5. “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention, and any amendment to the annexes or Convention under articles 90 and 94, insofar as such annexes or amendments have become effective for both Parties;

6. “Designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with article 3 (Designation and authorization) of this Agreement;

7. “At full cost” refers to the cost of providing the service, including a reasonable amount for administrative overhead expenses;

8. “ICAO” refers to the International Civil Aviation Organization established pursuant to the Convention;

9. “Fares” refers to the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo, as well as the conditions under which these prices are applied, but excludes revenue and conditions for the carriage of mail;

10. “Territory”, (a) with respect to the Dominican Republic, the terms “sovereignty” and “territory”, in relation to a State, shall have the meanings set forth in articles 1 and 2 of the Chicago Convention. Sovereignty: “The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory”. Territory: “For the purposes of this Convention, the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State, in accordance with its national laws; and (b), for the Republic of Peru, refers to the continental territory, islands, maritime spaces and the airspace that covers them and in which Peru exercises sovereignty or sovereign rights and jurisdiction in accordance with its national laws and international law.

11. “User charge” means a charge imposed on airlines by, or permitted to be imposed by, the competent authorities for the provision of airport, air navigation or aviation safety facilities or services, including related services and facilities;

12. “Air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” shall have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention.

### *Article 2. Granting of rights*

1. Each Party shall grant to the other Party the rights specified in this Agreement for the performance of international air transport services on the routes specified in annex I. Such services and routes shall hereinafter be referred to as “agreed services” and “specified routes”.

2. Under the provisions of this Agreement, the airlines designated by each Party may exercise the following rights:

- (a) The right fly without landing across the territory of the other Party;
- (b) The right to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes;
- (c) The right to pick up and unload in the territory of a Party, at the points specified in the annex to this Agreement, passengers, baggage, cargo and mail bound for or from points in the territory of the other Party;

- (d) The right to pick up and unload in the territory of a third State, at the points specified in the annex to this Agreement, passengers, baggage, cargo and mail bound for or originating at points within the territory of the other Party, as indicated in the annex to this Agreement;
- (e) The rights otherwise specified in this Agreement.

3. The airlines of each Party, in addition to those designated under article 3 (Designation and authorization) of this Agreement, may also exercise the rights specified in paragraphs 2 (a) and 2 (b) of this article.

4. Nothing in this Agreement may be interpreted as conferring on a Party's designated airline or airlines rights to cabotage within the territory of the other Party.

5. If owing to an armed conflict, natural disaster, riot or riotous activity, the designated airline(s) of one Party is/are unable to operate a service on its normal route, the other Party shall make its best efforts to facilitate the continued operation of such service through the appropriate realignment of such routes.

### *Article 3. Designation and authorization*

1. Each Party shall have the right to designate one or more airlines of its own country to operate the agreed air services on the routes specified in the annex, with the frequencies and capacity set forth therein, and to withdraw or change such designations, and to notify the other Party in writing through the diplomatic channel.

2. Upon receipt of such designation and requests from the designated airlines, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permits, the aeronautical authorities of each Party shall, with the least procedural delay, grant the airlines the appropriate operating authorizations and permits, provided the following conditions are met:

- (a) The designated airline has its office or principal place of business in the territory of the designating Party;
- (b) The Party designating the airline has and maintains regular effective control of the airline under the laws and regulations of the Party designating the airline;
- (c) The airline is capable of complying with the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air transport by the Party receiving the designation; and
- (d) The Party designating the airline is in compliance with and enforcing the provisions set forth in article 8 (Operational security) and article 9 (Aviation security).

3. Upon receipt of the operating authorization provided under paragraph 2 of this article, the designated airline(s) shall commence operations of the agreed services within the time limit established in the laws of the Party receiving the designation, provided that the designated airline(s) fulfil the applicable provisions of this Agreement.

### *Article 4. Denial, revocation and limits of the authorization*

1. Each Party shall have the right to deny the authorizations set forth in article 3 (Designation and authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke the operating authorization or to suspend the exercise of the rights set

forth in article 2 (Granting of rights) of this Agreement by the designated airline(s) of the other Party, or to impose such conditions as it deems necessary for the exercise of such rights:

- (a) Should the designated airline(s) fail to comply with the conditions prescribed by the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the designating Party;
- (b) Should the designated airline not have its principal place of business in the territory of the designating Party;
- (c) Should the Party designating the airline fail to abide by the effective regulatory control of the airline, according to the aeronautical law of the Party designating the airline;
- (d) Should the Party designating the airline fail to comply with the provisions set forth in article 8 (Operational security) and article 9 (Aviation security).

2. Such right shall be exercised only after consultation with the other Party in accordance with article 20 (Consultations), unless the immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for in paragraph 1 of this article is indispensable to prevent further non-compliance with laws and regulations, or unless safety or security requires action under the provisions of article 8 (Operational security) or article 9 (Aviation security).

#### *Article 5. Application of laws*

1. The laws and regulations of a Party applicable to the entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft, while in its territory, shall be applicable to the aircraft of the designated airline of the other Party.

2. The laws and regulations of one Party applicable to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail, such as those relating to immigration, customs, currency, health and quarantine, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Party while they are within the said territory.

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transport in the application of its laws and regulations set forth in this article.

#### *Article 6. Ground assistance*

1. Subject to the applicable safety provisions, including the Standards and Recommended Practices (SARPs) contained in annexes 6 and 17 to the Convention, and in accordance with local regulations, each Party shall authorize the airlines of the other Party, at the discretion of each airline, to:

- (a) Perform its own ground-handling services;
- (b) Join with others to form an entity; and/or
- (c) Select from among competing service providers.

2. Where the laws, regulations or contractual provisions of either Party limit or preclude the provision of its ground-handling services in the territory of the other Party, each designated airline

shall be treated on a non-discriminatory basis with respect to the ground-handling services offered by a duly authorized supplier or suppliers.

3. The exercise of the rights provided for in paragraph 1 of this article shall be subject to physical or operational limitations resulting from operational security or aviation security considerations at the airport.

#### *Article 7. Direct transit*

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not be subject to any screening, except for reasons of aviation security, drug control, prevention of illegal entry or in special circumstances. In accordance with the national laws of each Party, baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties.

#### *Article 8. Operational security*

1. Each Party may undertake consultations at any time with respect to the safety standards applied by the other Party in areas related to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and aircraft operation. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, after such consultations, a Party observes that the other Party is not maintaining and/or effectively managing the safety standards established by ICAO pursuant to the Convention, it shall be informed of such observations and the steps deemed necessary under those standards. The other Party shall then take appropriate remedial action within an agreed period of time.

3. Notwithstanding the obligations set forth in article 33 of the Convention, the Parties agree that any aircraft operated by, or under contract for hire, on behalf of the airline or airlines of one Party on services to or from the territory of the other Party, may, while in the territory of the other Party, be subject to inspection by authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft, in order that the validity of such aircraft and crew documents and the condition of the aircraft and its equipment (in this article called a “ramp inspection”) may be verified with the minimum possible delay.

4. If any one or more ramp inspections lead to:

- (a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not meet the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
- (b) Serious concerns demonstrating a lack of effective maintenance and administration of the operational safety standards established in the annexes to the Convention;

The Party conducting the ramp inspection, for the purposes of article 33 of the Convention, shall be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in relation to the aircraft or its crew were issued or validated, or that the requirements under which the aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. If access to conduct a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of a Party under paragraph 3 of this article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this article have arisen and to reach the conclusions set forth in that paragraph.

6. Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party if the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a denial of access for ramp inspection, a consultation pursuant to paragraph 1 of this article or otherwise, that immediate action is of paramount importance to the safe operation of an airline.

7. Any action by a Party under paragraphs 2 or 6 of this article shall cease to apply once the reason for its application disappears.

#### *Article 9. Aviation security*

1. Each Party may undertake consultations at any time with respect to the aviation security standards approved by the other Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988; and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991; as well as with any other convention or protocol relating to civil aviation security which both Parties adhere to.

3. Each Party shall provide, upon request, all feasible assistance to the other Party to prevent the unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of the aircraft, its passengers, crew, airports and air navigation facilities and other threat to the security of civil aviation.

4. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as annexes to the Convention, insofar as such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft on their registry, aircraft operators whose principal place of business or permanent residence is in their territory and operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Party agrees that its aircraft operators may be required to comply with the aviation security provisions required by the other Party for entry, departure and stay in the territory of that other Party and to take appropriate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew and their personal effects, as well as cargo and supplies on board aircraft, prior to and during boarding. Each Party shall welcome any request from the other Party to adopt special security measures to address a specific threat.

6. When an incident or threat of an incident occurs of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, passengers, crews, airports or navigation facilities, the Parties shall assist one another by facilitating communications and other appropriate

measures designed to terminate the incident or threat rapidly and safely as soon as practicable under the circumstances.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this article, it may request immediate consultations with the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall be grounds for denying, revoking, suspending, limiting or imposing conditions on the operating authorizations and technical permits of an airline or airlines of that Party. In case of emergency, a Party may take interim measures before the period of 15 days has elapsed.

#### *Article 10. Recognition of certificates and licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Party shall, during the period of their validity, be recognized by the other Party for the purpose of operating the air services stipulated in this Agreement, provided that the requirements according to which such certificates or licenses were issued or authorized are equal to or exceed the minimum operational security standards established by the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licences referred to in the preceding paragraph, issued by the aeronautical authorities of a Party to a person or to a designated airline or aircraft used in the operation of the agreed services, allow for a difference with respect to the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with ICAO, the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying such discrepancy.

3. Each Party may refuse to recognize the validity, in the case of flights over its own territory, of certificates of competency and licences granted to or validated for its nationals by the other Party.

#### *Article 11. User charges*

User charges that may be imposed by the relevant authorities or entities of each Party on the designated airlines of the other Party for the use of airports, their installations and other facilities, air navigation services, communication and other services, shall be established in accordance with the laws and regulations of each Party. In any case, no higher charges shall be imposed on the airlines of the other Party than those imposed on its own airlines operating similar international services.

#### *Article 12. Currency exchange and remittance of revenue*

Each Party shall permit the designated airline(s) of the other Party to convert and transfer abroad, according to the choice of the State of the designated airlines, all local revenue from the sale of air transport services in excess of local expenses, with prompt conversion and remittance permitted without restriction or distinction, at the exchange rate applicable on the date of the request for conversion and remittance, in accordance with each Party's national laws.



*Article 13. Commercial opportunities*

1. The designated airline(s) of each Party shall be permitted to maintain appropriate representatives in the territory of the other Party. Such representatives may be commercial, operational, technical and other specialized representatives, who may be transferred or locally recruited as required to provide international air services in compliance with the laws and regulations of the other Party relating to their entry, residence and employment.

2. The relevant authorities of each Party shall take all necessary measures to ensure that the representatives of the designated airline(s) of the other Party may conduct their activities in an orderly manner.

3. In particular, each Party shall grant to the designated airline(s) of the other Party the right to engage in the sale and marketing of the air transport service in its territory (directly and at the discretion of the designated airline(s) through its agents) including the right to establish offices, whether or not connected to the Internet. Each designated airline shall have the right to sell and any person may purchase such service in the currency of that territory or in freely convertible currencies of any other country.

*Article 14. Free competition*

Each Party, through its specialized agencies, may adopt appropriate measures in accordance with its national laws, in order to avoid anti-competitive practices in the exercise of the rights provided for in this Agreement.

*Article 15. Commercial cooperation agreements*

In operating or maintaining the agreed services on the specified routes, any designated airline of either Party may enter into commercial cooperation agreements, such as blocked space, code-sharing or aircraft leasing agreements, with:

- (a) An airline or airlines of the same Party;
- (b) An airline or airlines of the other Party; and
- (c) An airline or airlines of a third State.

Provided that:

- (i) All airlines in the agreements have the respective authorization, the corresponding traffic rights and meet the requirements that normally apply to such agreements; and
- (ii) In connection with the sale of any ticket, the airline informs the passenger at the point of sale which airline will operate each sector of the service and with which airline(s) the passenger is entering into the contractual relationship.

*Article 16. Customs duties*

1. Each Party shall exempt the designated airline of the other Party, in the broadest sense under its laws, rules and regulations, from customs duties and other import taxes in respect of the aircraft on fuel, ground equipment, lubricants, consumable technical supplies, spare parts

including engines, regular aircraft equipment, aircraft compartments and other items such as printed air waybills, any printed material bearing the insignia of the company and common advertising material distributed free of charge by that designated airline which remains on board, intended for use or used solely in connection with the operation or repair of the aircraft of the designated airline of the other Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this article shall apply to items indicated in paragraph 1 of this article:

- (a) That are introduced into the territory of one of the Parties by or on behalf of the designated airline of the other Party, provided that such items are required to be kept under customs control within the zones indicated at international airports or designated areas pending their use, both on aircraft and in the technical services on the ground.
- (b) That are kept on the aircraft and used by the designated airline of a Party after arrival or departure from the territory of the other Party.

3. Materials and supplies kept on board an aircraft of the designated airline(s) of either Party may be unloaded in the territory of the other Party until re-exported, but only with the approval of the customs authorities of that country.

#### *Article 17. Capacity*

1. Each Party shall afford the designated airlines of the other Party an equal opportunity to provide the agreed air services on the specified routes.

2. Each Party shall allow the airline(s) designated by the other Party to determine the frequency and capacity of the international air transport services it offers, based on commercial considerations in the marketplace. Consequently, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except when required for customs, technical, operation or environmental reasons under uniform conditions consistent with article 15 of the Convention.

#### *Article 18. Fares*

1. Each Party shall allow fares for air services to be freely established by each designated airline.

2. The fares charged by the airlines shall not require a request for authorization or approval by either Party.

3. The aeronautical authorities of each Party may require notification or registration with them of fares charged by the airlines of the other Party to or from its territory. Such notification or registration may be required to be provided not more than 15 days prior to the proposed effective date.

#### *Article 19. Non-scheduled flights (charter)*

Each Party, subject to reciprocity and in accordance with its regulations, shall favourably consider requests for charter flights made by a duly authorized airline of the other Party.

The provisions relating to law enforcement, ground assistance, operational security, aviation security, recognition of certificates and licences, customs duties and user charges under this Agreement shall also apply to non-scheduled (charter) flights operated by the airlines of one Party to and from the territory of the other Party.

*Article 20. Consultations*

Each Party may, whenever it deems appropriate, request consultations through the diplomatic channel on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement, or on compliance with the provisions of this Agreement. Such consultations, except in the case of interpretation, may be held between aeronautical authorities and shall be initiated within 60 days from the date of receipt by the other Party of a written request, unless otherwise mutually agreed by the Parties or otherwise provided for in this Agreement.

*Article 21. Amendment*

1. Any amendment to the Agreement, resulting from an agreement between the Parties, shall enter into force in the manner provided for in article 25.

2. Any amendment to the annex to this Agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Parties. Such modifications shall be effective by means of an exchange of notes through the diplomatic channel, in which the Parties mutually confirm that their corresponding domestic procedures for this purpose have been fulfilled.

*Article 22. Settlement of disputes*

1. If a dispute arises between the Parties with respect to the interpretation or application of this Agreement, except disputes that may arise in connection with article 8 (Operational security) and article 9 (Aviation security), the aeronautical authorities shall, in the first instance, seek to resolve it through consultations and negotiations.

2. If the Parties do not reach an agreement through negotiations, the dispute shall be settled through the diplomatic channel.

*Article 23. Term and termination of the Agreement*

1. Pursuant to paragraph 2 of this article, the Agreement shall be valid for an unlimited period of time.

2. Either of the Parties may at any time notify the other Party of its decision to terminate this Agreement, which shall be communicated simultaneously to ICAO. In such case, the Agreement shall be terminated 12 months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless by mutual agreement the notice of termination is withdrawn before the expiration of this period. In the absence of an acknowledgement of receipt by the other Party, the notification shall be deemed to have been admitted 14 days after the date of receipt by ICAO.

*Article 24. Registration with ICAO*

This Agreement and any subsequent amendment shall be registered upon its entry into force with ICAO.

*Article 25. Entry into force*

This Agreement shall enter into force 30 days after the Parties have notified each other, through the diplomatic channel, that the respective procedures under the laws of each Party have been completed.

*Article 26. Applicability of multilateral agreements*

1. In the implementation of this Agreement, the Parties shall act in accordance with the provisions of the Convention.

2. If a multilateral agreement relating to air transport enters into force with respect to both Parties, any inconsistency between their obligations under this Agreement and that other agreement shall be resolved through consultations.

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

SIGNED at Lima, on 18 March 2019.

For the Republic of Peru:

[SIGNED]

For the Dominican Republic:

[SIGNED]

ANNEX I  
ROUTE SCHEDULE

Routes for the Dominican Republic			
Origin	Via	Destination	Points beyond
Previous points and points in the Dominican Republic	Intermediate points	Points in Peru	Points beyond Peru
Routes for the Republic of Peru			
Origin	Via	Destination	Points beyond
Previous points and/or points in Peru	Intermediate points	Points in the Dominican Republic	Points beyond the Dominican Republic

- I. In accordance with article 17 of this Agreement, the capacity, frequency and type of aircraft used in the operation of the agreed services shall be freely determined by the designated airlines.
- II. The designated airlines of one Party may operate with third and fourth freedom rights to and from any points in the territory of the territory of the other Party.
- III. The points to be operated with fifth and/or sixth freedom rights by the designated airlines of the Parties shall be previously agreed by a memorandum of understanding between the aeronautical authorities.

Notes:

The airlines designated by both Parties may:

1. Omit stopovers on their respective routes, on any or all flights, provided that the services operate through a point of the Party designating the airline.
2. Serve an intermediate point or points or beyond the territories of the Parties on the routes, in any combination and in any order.
3. Transfer traffic from any of its aircraft to any other of its other aircraft at any point on the routes.

FRANCISCO TENYA HASEGAWA  
Ambassador  
Director General of Treaties  
Ministry of Foreign Affairs



[TRANSLATION – TRADUCTION]

## ACCORD RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU ET LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

La République dominicaine et la République du Pérou (ci-après dénommées individuellement la « Partie » et conjointement les « Parties »),

Désireuses de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre des entreprises de transport aérien sur un marché soumis à un minimum d'interventions et de réglementations étatiques,

Désireuses de faciliter la multiplication des possibilités de transport aérien international,

Reconnaissant que l'efficacité et la compétitivité des services aériens internationaux encouragent le commerce, profitent aux consommateurs et stimulent la croissance économique,

Désireuses de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de marchandises un éventail de services, et animées de la volonté d'encourager chaque entreprise de transport aérien à établir et à appliquer des tarifs concurrentiels,

Désireuses d'assurer le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur vive préoccupation quant aux actes ou aux menaces à l'encontre de la sécurité des aéronefs, lesquels mettent en danger la sécurité des personnes ou des biens, peuvent nuire au bon fonctionnement des transports aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile,

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenues de ce qui suit :

### *Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

1. le terme « autorités aéronautiques » désigne, pour la République dominicaine, le Conseil de l'aviation civile et, pour la République du Pérou, le Ministère des transports et des communications, par l'intermédiaire de la Direction générale de l'aéronautique civile, ou, le cas échéant, toute autre personne ou entité autorisée à exercer les fonctions actuellement exercées par ces autorités ;

2. le terme « Accord » désigne le présent Accord, son annexe et toutes les modifications qui pourraient y être apportées ;

3. le terme « transport aérien » désigne l'activité des transporteurs agréés qui exploitent des aéronefs chargés de passagers, de bagages, de marchandises ou de courrier, séparément ou conjointement, contre rémunération ou dans le cadre d'un contrat de location ;

4. le terme « capacité » désigne le service ou les services fournis au titre du présent Accord, dont la quantité est généralement mesurée en nombre de vols (fréquence), de sièges ou de tonnes de marchandises proposés sur un marché (entre deux villes ou entre deux pays) ou sur un itinéraire au cours d'une période déterminée, qu'elle soit quotidienne, hebdomadaire, saisonnière ou annuelle ;

5. le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à son article 90 ainsi que toute modification des annexes ou de la Convention, conformément aux articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et modifications ont pris effet pour les deux Parties ;

6. le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord ;

7. le terme « coût total » désigne le coût de prestation du service, qui comprend une charge raisonnable pour les frais généraux d'administration ;

8. le terme « OACI » désigne l'Organisation de l'aviation civile internationale, créée en application de la Convention ;

9. le terme « tarif » désigne les prix facturés pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises ainsi que les conditions dans lesquelles ils sont appliqués, mais ne comprend pas les recettes et les conditions relatives aux envois postaux ;

10. le terme « territoire »: a) dans le cas de la République dominicaine, a, tout comme le terme « souveraineté », lorsqu'il est question d'un État, le sens que lui donnent l'article premier et l'article 2 de la Convention de Chicago. Souveraineté : « Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. » Territoire : « Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un État les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit État » ; b) dans le cas de la République du Pérou, désigne le territoire continental, les îles, les espaces maritimes et l'espace aérien qui les recouvre et sur lesquels le Pérou exerce sa souveraineté ou ses droits souverains et sa juridiction, conformément à sa législation interne et au droit international.

11. le terme « redevance pour service rendu » désigne une redevance que les autorités compétentes imposent ou permettent d'imposer aux entreprises de transport aérien pour la mise à disposition d'infrastructures ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et infrastructures connexes ;

12. les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

## *Article 2. Octroi de droits*

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits convenus dans le présent Accord pour la prestation de services de transport aérien international sur les itinéraires indiqués à l'annexe I. Ces services et itinéraires sont ci-après dénommés « services convenus » et « itinéraires indiqués ».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie peuvent exercer les droits suivants :

- a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie sans y atterrir ;
- b) le droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie ;
- c) le droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire d'une Partie, aux points définis dans l'annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du



courrier à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie ;

- d) le droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points définis dans l'annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points situés sur le territoire de l'autre Partie, tels que définis dans l'annexe du présent Accord ;
- e) les autres droits convenus dans le présent Accord.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie, en plus de celles désignées conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord, peuvent exercer les droits visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du présent Accord ne saurait être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par une Partie le droit de pratiquer un trafic de cabotage à l'intérieur du territoire de l'autre Partie.

5. Si, en raison d'un conflit armé, d'une catastrophe naturelle, d'un trouble ou d'une révolte, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par une Partie ne sont pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie fait tout son possible pour faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en adaptant l'itinéraire en question.

### *Article 3. Désignation et autorisation*

1. Chaque Partie a le droit de désigner une ou plusieurs entreprises de transport aérien de son pays pour l'exploitation des services aériens convenus sur les itinéraires indiqués dans l'annexe, selon la fréquence et la capacité qui y sont prévues, et de retirer ou de modifier ces désignations, ce dont elle informe l'autre Partie par écrit et par la voie diplomatique.

2. Dès réception d'une telle désignation ainsi que des demandes d'autorisation d'exploitation et d'agrément techniques que les entreprises de transport aérien désignées déposent selon la forme et les modalités prescrites, les autorités aéronautiques de chaque Partie accordent auxdites entreprises les autorisations d'exploitation et les agréments voulus dans un délai de traitement minimal, à condition que :

- a) le bureau ou l'établissement principal de l'entreprise de transport aérien se trouve sur le territoire de la Partie qui l'a désignée ;
- b) la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien en possède et en maintienne le contrôle réglementaire effectif conformément à ses lois et règlements ;
- c) l'entreprise de transport aérien soit en mesure de remplir les conditions prescrites dans les lois, règles et règlements normalement appliqués à l'exploitation de services de transport aérien international par la Partie informée de sa désignation ;
- d) la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien respecte et fasse appliquer les dispositions des articles 8 (Sécurité des opérations) et 9 (Sûreté de l'aviation).

3. Dès réception de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées peuvent commencer à exploiter les services convenus dans le délai fixé par la législation de la Partie informée de la désignation, à condition de respecter les dispositions applicables du présent Accord.

*Article 4. Refus, révocation et limitation de l'autorisation*

1. Chaque Partie a le droit de refuser d'accorder les autorisations prévues à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord à une ou plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie ainsi que d'en révoquer l'autorisation d'exploitation, d'en suspendre l'exercice des droits prévus à l'article 2 (Octroi de droits) du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits si :

- a) l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées ne satisfont pas aux conditions prescrites dans les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie responsable de la désignation ;
- b) le bureau ou l'établissement principal de l'entreprise de transport aérien désignée ne se trouve pas sur le territoire de la Partie qui l'a désignée ;
- c) la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien n'en assure pas le contrôle réglementaire effectif conformément aux dispositions de sa législation aéronautique ;
- d) la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien ne respecte pas les dispositions des articles 8 (Sécurité des opérations) et 9 (Sûreté de l'aviation).

2. Ce droit n'est exercé qu'après consultation de l'autre Partie conformément à l'article 20 (Consultations), à moins qu'il ne soit indispensable de procéder sans délai à la révocation, à la suspension ou à l'imposition de conditions prévues au paragraphe 1 du présent article pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, ou qu'il ne soit nécessaire de prendre des mesures de sûreté ou de sécurité conformément aux dispositions des articles 8 (Sécurité des opérations) et 9 (Sûreté de l'aviation).

*Article 5. Application des lois*

1. Les lois et règlements d'une Partie qui régissent, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs à l'intérieur de ses frontières s'appliquent aux aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie.

2. Les lois et règlements d'une Partie qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie de passagers, d'équipages et de marchandises, y compris de courrier, notamment les dispositions relatives à l'immigration, aux douanes, aux devises ainsi qu'à la santé et à la quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie lorsqu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. Aucune des Parties n'accorde à sa propre entreprise de transport aérien, ni à aucune autre, une préférence par rapport à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie qui assure des services de transport aérien internationaux similaires lors de l'application des lois et règlements visés au présent article.

*Article 6. Assistance au sol*

1. Sous réserve des dispositions applicables en matière de sécurité, y compris les normes et pratiques recommandées figurant aux annexes 6 et 17 de la Convention, et conformément à la

réglementation locale, chaque Partie autorise les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, à la discrétion de chacune, à :

- a) assurer leurs propres services d'escale ;
- b) s'associer avec d'autres pour former une entité ;
- c) choisir parmi des prestataires de services en concurrence.

2. Lorsque les dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles de l'une des Parties limitent ou excluent la possibilité qu'une entreprise de transport aérien désignée assure ses propres services d'escale, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée sans discrimination pour ce qui est des services d'escale fournis par le ou les prestataires à ce dûment autorisés.

3. L'exercice des droits visés au paragraphe 1 du présent article est soumis aux contraintes matérielles ou opérationnelles découlant de considérations relatives à la sécurité des opérations ou à la sûreté de l'aviation dans les aéroports.

#### *Article 7. Transit direct*

Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne font l'objet d'aucun contrôle, excepté pour des raisons liées à la sûreté de l'aviation, à la lutte antidrogue, à la prévention des entrées clandestines, ou dans des circonstances particulières. Conformément à la législation nationale de chaque Partie, les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane.

#### *Article 8. Sécurité des opérations*

1. Chaque Partie peut demander à tout moment la tenue de consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre Partie en lien avec les installations aéronautiques, les équipages ainsi que les aéronefs et leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente jours à compter de leur demande.

2. Si, à l'issue desdites consultations, une Partie constate que l'autre Partie n'applique pas et n'assure pas effectivement le suivi des normes de sécurité établies par l'OACI en application de la Convention, l'autre Partie est informée de ces constats ainsi que des mesures jugées nécessaires au respect desdites normes. Cette autre Partie prend alors les mesures correctrices qui s'imposent dans un délai convenu.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, les Parties conviennent que tout aéronef exploité par une entreprise de transport aérien d'une Partie, ou en son nom dans le cadre d'un contrat de location, pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie peut, lorsqu'il se trouve dans les limites de ce territoire, faire l'objet d'une inspection à bord et alentour par des représentants habilités de l'autre Partie, effectuée dans le plus court délai possible, afin de vérifier la validité de ses documents et de ceux de son équipage ainsi que l'état de l'aéronef et de son équipement (dénommée « inspection sur l'aire de trafic » dans le présent article).

4. Si une ou plusieurs inspections sur l'aire de trafic donnent des raisons sérieuses de penser :

- a) qu'un aéronef ou que l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention ;
- b) qu'il existe des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'application et le respect effectifs des normes de sécurité des opérations établies dans les annexes à la Convention,

la Partie qui procède à l'inspection sur l'aire de trafic est libre de conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les conditions appliquées à la délivrance ou à la validation des certificats ou des licences dudit aéronef ou de son équipage ou les conditions d'exploitation dudit aéronef ne sont pas au moins équivalentes aux normes minimales établies par la Convention.

5. Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties refuse l'accès à un aéronef exploité par ladite ou lesdites entreprises aux fins d'une inspection sur l'aire de trafic telle que prévue au paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie peut en déduire que de graves problèmes analogues à ceux visés au paragraphe 4 du présent article se posent et en tirer les conclusions énoncées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation délivrée à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie si elle conclut, à l'issue d'une inspection sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès aux fins d'une telle inspection ou d'une consultation menée en vertu du paragraphe 1 du présent article, qu'il est primordial d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation aérienne.

7. Les mesures prises par une Partie au titre des paragraphes 2 ou 6 du présent article sont levées dès que les raisons de leur application cessent d'exister.

#### *Article 9. Sûreté de l'aviation*

1. Chaque Partie peut demander à tout moment la tenue de consultations au sujet des normes de sûreté de l'aviation approuvées par l'autre Partie. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente jours à compter de leur demande.

2. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties agissent, en particulier, de manière conforme 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, ainsi que des autres conventions ou protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels elles sont toutes les deux parties.

3. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance possible pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'OACI et désignées comme annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie convient que les exploitants d'aéronefs qu'elle désigne peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation imposées par l'autre Partie pour entrer sur son territoire, le quitter et y séjourner, ainsi que de prendre les mesures adéquates pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des membres de l'équipage et de leurs effets personnels ainsi que des marchandises transportées en soute et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement. Chaque Partie accueille favorablement toute demande formulée par l'autre Partie d'adopter des mesures de sûreté spéciales pour réagir à une menace particulière.

6. En cas d'actes ou de menaces de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications ainsi que la mise en place d'autres mesures appropriées visant à mettre fin à ces actes ou menaces, de manière sûre et aussi rapidement que les circonstances le permettent.

7. Lorsqu'une Partie a des raisons valables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, elle peut demander la tenue de consultations immédiates à l'autre Partie. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans les quinze jours suivant la date de cette demande constitue un motif légitime pour refuser, révoquer, suspendre, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques accordés à une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette autre Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

#### *Article 10. Reconnaissance des certificats et licences*

1. Les certificats de navigabilité, les brevets de capacité et les licences délivrés ou validés par une Partie sont, pendant leur période de validité, reconnus comme valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services aériens prévus dans le présent Accord, sous réserve que les conditions appliquées à la délivrance ou à la validation de ces certificats ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales de sécurité des opérations établies en application de la Convention.

2. Si les droits ou conditions des licences ou certificats visés au paragraphe précédent, délivrés par les autorités aéronautiques d'une Partie à une personne, à une entreprise de transport aérien désignée ou à un aéronef utilisé pour exploiter les services convenus permettent une divergence par rapport aux normes minimales établies par la Convention, et si cette divergence a été notifiée à l'OACI, l'autre Partie peut demander la tenue de consultations entre les autorités aéronautiques en vue de clarifier l'écart constaté.

3. Chaque Partie peut refuser de reconnaître, en cas de survol de son territoire, les brevets de capacité et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés au même titre par l'autre Partie.

*Article 11. Redevances pour service rendu*

Les redevances pour service rendu que les autorités ou entités compétentes de chaque Partie peuvent imposer aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie pour l'utilisation des aéroports, de leurs installations et autres équipements ainsi que des services de navigation aérienne, de communication et d'autre nature sont établies conformément aux lois et règlements de chaque Partie. Quoi qu'il en soit, aucune Partie n'impose aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie des redevances pour service rendu plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises qui exploitent des services internationaux similaires.

*Article 12. Change et transfert des recettes*

Chaque Partie permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie de convertir et de transférer à l'étranger, à la discrétion de l'État de ces entreprises, toutes les recettes locales qu'elles tirent de la vente de services aériens en excédent des sommes déboursées sur place, dont la conversion et le transfert rapides sont autorisés sans restriction ni discrimination, au taux de change applicable à la date de la demande de conversion et de transfert, et conformément à la législation interne de chaque Partie.

*Article 13. Activités commerciales*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie sont autorisées à avoir des représentants appropriés sur le territoire de l'autre Partie. Ces représentants, qui peuvent être des représentants commerciaux, opérationnels, techniques ou autrement spécialisés, peuvent être transférés ou recrutés localement en fonction de ce que nécessite l'exploitation des services aériens internationaux, dans le respect des lois et règlements de l'autre Partie applicables à leur entrée, à leur résidence et à leur emploi.

2. Les autorités compétentes de chaque Partie prennent toutes les mesures nécessaires pour que les représentants de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie puissent mener leurs activités en bon ordre.

3. En particulier, chaque Partie accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport désignées de l'autre Partie le droit de vendre et de commercialiser des services de transport aérien sur son territoire (directement et à la discrétion de ladite ou desdites entreprises par l'intermédiaire de leurs agents), ce qui comprend le droit d'établir des bureaux, qu'ils soient connectés ou non à Internet. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre les services en question, que toute personne est libre d'acheter dans la devise du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

*Article 14. Libre concurrence*

Chaque Partie, par l'intermédiaire de ses institutions spécialisées, peut adopter des mesures appropriées conformes à sa législation interne afin d'éviter les pratiques anticoncurrentielles dans le cadre de l'exercice des droits prévus par le présent Accord.

*Article 15. Accords de coopération commerciale*

Dans le cadre de l'exploitation et du maintien des services convenus sur les itinéraires indiqués, les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties sont libres de conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité, de partage de codes ou de location d'aéronef, avec :

- a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de la même Partie ;
- b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie ;
- c) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un État tiers,

à condition :

- i) que toutes les entreprises de transport aérien signataires des accords disposent de l'autorisation et des droits de trafic correspondants et satisfassent aux exigences normalement applicables à de tels accords ;
- ii) qu'à la vente des billets, l'entreprise de transport aérien informe les acheteurs au point de vente du nom de l'entreprise de transport aérien qui exploitera les différents secteurs du service et leur indique la ou les entreprises de transport aérien avec lesquelles ils établissent une relation contractuelle.

*Article 16. Droits de douane*

1. Chaque Partie, dans toute la mesure où le permettent ses lois, règles et règlements, exempte l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie des droits de douane et des autres taxes à l'importation qui seraient perçus sur l'aéronef concernant ses réserves en carburant, le matériel au sol, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées, y compris les moteurs, l'équipement habituel de l'aéronef, le contenu de ses compartiments ainsi d'autres articles, tels que les lettres de transport aérien, les documents imprimés portant l'insigne de l'entreprise et les supports publicitaires habituels qu'elle distribue gratuitement, à condition qu'ils restent à bord et qu'ils soient destinés à être utilisés ou soient utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de la réparation de l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie qui assure les services convenus.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux articles visés au paragraphe 1 du présent article :

- a) qui sont introduits sur le territoire de l'une des Parties par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie ou en son nom, à condition qu'ils demeurent sous le contrôle des autorités douanières dans les zones correspondantes des aéroports internationaux ou dans des zones prévues à cet effet avant leur utilisation, tant à bord des aéronefs que dans le cadre des services techniques au sol ;
- b) qui sont conservés à bord de l'aéronef et que l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie utilise après l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie ou après le départ de celui-ci.

3. Les équipements et les fournitures qui se trouvent à bord d'un aéronef de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par une Partie peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie jusqu'à leur réexportation, à condition que les autorités douanières de ce pays aient donné leur approbation.

### *Article 17. Capacité*

1. Chaque Partie donne aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie des chances égales de fournir les services aériens convenus sur les itinéraires indiqués.

2. Chaque Partie permet à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie de déterminer, en fonction des conditions commerciales du marché, la fréquence et la capacité des services de transport aérien internationaux qu'elles proposent. Il s'ensuit qu'aucune des Parties ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services et le ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf si des considérations douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques l'exigent dans des conditions uniformes qui respectent les dispositions de l'article 15 de la Convention.

### *Article 18. Tarifs*

1. Chacune des Parties permet à chaque entreprise de transport aérien désignée de fixer librement le prix des services aériens.

2. Il n'est pas nécessaire de demander à l'une ou l'autre des Parties d'autoriser ou d'approuver les tarifs pratiqués par les entreprises de transport aérien.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie peuvent exiger que les entreprises de transport aérien de l'autre Partie leur notifient les tarifs pratiqués pour les vols à destination ou en provenance du territoire de ladite Partie ou les enregistrent auprès d'elles. Elles peuvent exiger que ces tarifs leur soient notifiés ou soient enregistrés auprès d'elles dans les quinze jours précédant la date proposée pour leur entrée en vigueur.

### *Article 19. Vols non réguliers*

Chaque Partie, sous réserve de réciprocité et conformément à ses règlements, examine favorablement les demandes de vols non réguliers déposées par les entreprises de transport aérien dûment habilitées par l'autre Partie.

Les dispositions du présent Accord portant sur l'application de la loi, l'assistance au sol, la sécurité des opérations, la sûreté de l'aviation, la reconnaissance des certificats et licences, les droits de douane et les redevances pour service rendu s'appliquent également aux vols non réguliers effectués par les entreprises de transport aérien d'une Partie à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie.

### *Article 20. Consultations*

Chaque Partie, lorsqu'elle le juge approprié, peut demander par la voie diplomatique la tenue de consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord ou sur le respect de ses dispositions. S'il n'est pas question d'interprétation, ces consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques et sont engagées dans un délai de soixante jours à compter de la date de réception par l'autre Partie d'une demande écrite, sauf disposition contraire du présent Accord ou si les Parties en conviennent autrement.



*Article 21. Modification*

1. Toute modification de l'Accord, convenue entre les Parties, entre en vigueur selon les modalités prévues à l'article 25.

2. L'annexe du présent Accord peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties. Les modifications ainsi apportées entrent en vigueur au moyen d'un échange de notes diplomatiques dans lesquelles les Parties se confirment l'accomplissement de leurs procédures internes requises à cet effet.

*Article 22. Règlement des différends*

1. Si un différend survient entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de consultations et de négociations, sauf s'il est question des articles 8 (Sécurité des opérations) ou 9 (Sûreté de l'aviation).

2. Si les Parties ne parviennent pas à s'accorder par voie de négociations, le différend est réglé par la voie diplomatique.

*Article 23. Durée et dénonciation de l'Accord*

1. Conformément au paragraphe 2 du présent article, l'Accord est valable pour une durée indéterminée.

2. Chacune des Parties peut à tout moment informer l'autre Partie de sa décision de dénoncer le présent Accord, en communiquant simultanément cette décision à l'OACI. Dans ce cas, l'Accord est résilié douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que les Parties ne conviennent de retirer cette notification avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie omet d'en accuser réception, la notification de dénonciation est réputée reçue quatorze jours après la date de sa réception par l'OACI.

*Article 24. Enregistrement auprès de l'OACI*

Le présent Accord et toute modification ultérieure de celui-ci sont enregistrés auprès de l'OACI au moment de leur entrée en vigueur.

*Article 25. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur trente jours après que les Parties se sont mutuellement informées, par la voie diplomatique, de l'accomplissement de leurs procédures respectives nécessaires à cet effet conformément à leur législation.

*Article 26. Applicabilité des accords multilatéraux*

1. Dans le cadre de l'application du présent Accord, les Parties agissent conformément aux dispositions de la Convention.

2. Si un accord multilatéral relatif au transport aérien prend effet pour les deux Parties, toute incompatibilité entre les obligations qui en découlent et celles que le présent Accord leur impose est résolue par voie de consultations.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

SIGNÉ à Lima, le 18 mars 2019.

Pour la République du Pérou :

[SIGNÉ]

Pour la République dominicaine :

[SIGNÉ]

Annexe I  
Tableau des itinéraires

Itinéraires pour la République dominicaine :			
Origine	Transit	Destination	Points au-delà
Points précédents et points situés en République dominicaine	Points intermédiaires	Points situés au Pérou	Points situés au-delà du Pérou
Itinéraires pour la République du Pérou :			
Origine	Transit	Destination	Points au-delà
Points précédents et points situés au Pérou	Points intermédiaires	Points situés en République dominicaine	Points situés au-delà de la République dominicaine

I. Conformément à l'article 17 du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées déterminent librement la capacité, la fréquence et le type d'aéronefs utilisés pour exploiter les services convenus.

II. Les entreprises de transport aérien désignées par une Partie peuvent exercer les droits de troisième et de quatrième libertés lorsqu'elles effectuent des vols à destination et en provenance de tout point du territoire de l'autre Partie.

III. Les autorités aéronautiques conviennent au préalable, dans un mémorandum d'accord, des points entre lesquels les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties pourront exercer les droits de cinquième et de sixième libertés.

Remarques :

Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties peuvent :

1. effectuer l'un ou l'ensemble de leurs vols sans faire escale sur leurs itinéraires respectifs, à condition d'exploiter les services en passant par un point de la Partie qui les a désignées ;

2. desservir, dans toute combinaison et dans n'importe quel ordre, n'importe quelle combinaison de points intermédiaires ou de points situés au-delà du territoire des Parties sur les itinéraires indiqués ;

3. transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à un autre, à un quelconque point des itinéraires indiqués ;

4. desservir des points précédant les points situés sur son territoire, avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et faire publiquement l'annonce et la publicité de ces services.

