



*Congreso de la República
Comisión de Relaciones Exteriores*

Periodo Anual de Sesiones 2013 - 2014

GRUPO DE TRABAJO

**“SEGUIMIENTO DE LOS CONVENIOS
SOBRE MATERIA AÉREA SUSCRITOS
POR EL PERÚ”**

INFORME FINAL

Junio, 2014



Roberto Angulo Álvarez
Coordinador

Integrantes



Natalie Condori Jahuirra



María Cordero Jon Tay



Martín Belaunde Moreyra



Daniel Abugattás Majluf

Equipo de trabajo

Darwin Pardavé Pinto, Secretario Técnico

Emely Silva Uriarte, Profesional

Carla Isabel Vega Espejo, Especialista Parlamentario

ÍNDICE

	Página
Antecedentes	4
Introducción	5
Política Aérea Peruana	6
Acuerdos de Servicios Aéreos	8
Libertades del Aire	10
Marco normativo de la Relaciones Aerocomerciales	14
Acuerdos de Servicios Aéreos suscritos por el Perú	14
Tráfico Internacional de Pasajeros	19
Memorándum de Entendimiento entre las autoridades aeronáuticas civiles de la República del Perú y de la República de Chile	26
Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Argentina	36
Conclusiones y Recomendaciones	44
Anexo I: Derechos de Tráfico	45
Anexo II: Actividades desarrolladas por el Grupo de Trabajo	52

ANTECEDENTES

La Comisión de Relaciones Exteriores, en su segunda sesión ordinaria de fecha 2 de setiembre de 2013, recibió las exposiciones del Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, señor Ramón Gamarra Trujillo y del Director de Asuntos Aéreos del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministro Luis Arribasplata Campos, relacionados al predictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa 382/2010-PE, que propone aprobar el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el gobierno de la República del Perú y el gobierno de la República Argentina”.

Durante el curso del debate los señores congresistas manifestaron su preocupación por el contenido del referido acuerdo, argumentando que terceros podrían resultar favorecidos con la obtención de los derechos concedidos por las partes contratantes; motivo por el cual solicitaron la conformación de un grupo de trabajo que se encargue del seguimiento no solo de dicho instrumento, sino también de todos los acuerdos suscritos por el Perú, referidos a otorgamiento de libertades del aire.

Es así, que en la Cuarta Sesión Ordinaria de la Comisión de Relaciones Exteriores, de fecha 16 de setiembre de 2013, se aprobó por unanimidad de los presentes, la conformación del *Grupo de Trabajo de seguimiento de los convenios sobre materia aérea suscritos por el Perú*.

El grupo de trabajo quedó conformado por los siguientes congresistas:

- Natalie Condori Jahuira.
- María Cordero Jon Tay.
- Martín Belaunde Moreyra.
- Roberto Angulo Álvarez.
- Daniel Abugattás Majluf.

Mediante Oficio 528-2013-2014-CRREE/CR, de fecha 7 de mayo de 2014, el Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, congresista Martín Belaunde Moreyra, comunica al parlamentario Roberto Angulo Álvarez que en la décima novena sesión ordinaria de la Comisión, efectuada el 5 de mayo de 2014, se acordó por unanimidad de los presentes encargarle la coordinación de dicho grupo de trabajo, como consecuencia de la renuncia del congresista Daniel Abugattás Majluf al cargo de coordinador.

El grupo de trabajo se instaló el 14 de mayo de 2014 y contó con la presencia de los señores congresistas Natalie Condori Jahuira, María Cordero Jon Tay, Martín Belaunde Moreyra y Daniel Abugattás Majluf, quienes por unanimidad acordaron que el señor congresista Roberto Angulo Alvarez sea el coordinador del grupo de trabajo.

INTRODUCCIÓN

El Perú ha establecido relaciones aerocomerciales con 37 países a través de un conjunto de instrumentos normativos (tratados, memorandos de entendimiento, actas, decisiones de la Comunidad Andina) que definen los alcances de la explotación de los servicios de transporte aéreo que tenemos con dichos países.

Las políticas aerocomerciales son *“aquellas que los Estados se conceden en forma bilateral o multilateral para embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga en servicios regulares o no regulares de transporte aéreo y que son ejercidos por sus explotadores respectivos”*.¹

Dentro de las políticas aerocomerciales que se negocian se encuentran las libertades del aire, las cuales son derechos relacionados a la aviación comercial donde se aprueban que las aerolíneas de un Estado puedan ingresar al espacio aéreo de otro Estado y aterrizar en éste, entre otras posibilidades que están reconocidas tanto por la Convención de Chicago, como por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

El presente trabajo abarca temas relacionados a la política aérea nacional que viene ejecutando la Dirección General de Aeronáutica Civil, como dependencia especializada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Asimismo, trata sobre las relaciones aerocomerciales que nuestro país ha establecido con otros países centrándose, principalmente, en los instrumentos internacionales suscritos por el Perú con los países de Chile y Argentina, dado que el factor tiempo no permite abocarnos al estudio y análisis de los demás convenios.

No obstante ello, en este informe presentamos: i) la situación y grado de avance de los acuerdos de servicios aéreos suscritos por el Perú; las libertades del aire otorgadas por el Perú que se encuentran contempladas en acuerdos, actas y memorándums de entendimiento por servicio mixto o de carga exclusiva; el grado de apertura de las rutas aerocomerciales según acuerdos entre la República del Perú y otros países relacionados al derecho de tráfico. Adicionalmente, presentamos cuadros estadísticos sobre el tráfico aéreo internacional de pasajeros desde el año 2003 al 2013.

Cabe mencionar, que para la elaboración del presente informe se han llevado a cabo dos sesiones de trabajo que contó con la presencia del Director General de Aeronáutica Civil, funcionarios de la cancillería y de la SUNAT, cuyas exposiciones han servido como insumo para este informe. Asimismo, se ha solicitado información al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección General de Aeronáutica Civil, Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, Lan Perú y Lan Chile, los mismos que a la fecha están pendientes de respuesta.

Finalmente, se presentan dos anexos relacionados a los Derechos de Tráfico y a las actividades desarrolladas por el grupo de trabajo.

¹ Folchi, Mario O., y Eduardo T. Consentino (1977). Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo. Buenos Aires. Editorial Astra de Alfredo y Ricardo Depalma. P. 217.

POLÍTICA AÉREA PERUANA

La política de transporte aéreo es competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como la negociación de diversos tratados y convenciones internacionales sobre la materia. El Ministerio de Relaciones Exteriores coadyuva a esta tarea a través de la asesoría en materia de Derecho Internacional y de la preservación de los intereses relativos a la Política Exterior del Estado.

A este respecto, uno de los aspectos más importantes de ella es la consolidación del rol político-económico que nuestro país puede desempeñar en el espacio central sudamericano, a cuyo efecto constituye una prioridad la identificación y el establecimiento del Perú como centro de conexiones (hub) de Sudamérica.

La Ley 27261² establece que la Aeronáutica Civil se rige por la Constitución Política del Perú, por los instrumentos internacionales vigentes, por la citada Ley, sus reglamentos y anexos técnicos, las Regulaciones Aeronáuticas del Perú y demás normas complementarias.

Las cuestiones no previstas en la legislación aeronáutica se resolverán por los principios generales del derecho aeronáutico y por los usos y costumbres de la actividad aeronáutica internacional o, en su defecto, por las leyes análogas y por los principios generales del derecho común.

La única Autoridad Aeronáutica Civil es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), como dependencia especializada de dicho ministerio.

La DGAC ostenta autonomía técnica, administrativa y financiera y está facultada a dictar las normas y establecer los procedimientos, criterios y requerimientos que sean necesarios, a fin de garantizar la seguridad operacional de las actividades de aeronáutica civil. Asimismo, supervisa e inspecciona, a través de procesos orientados a garantizar la seguridad aérea, todas las actividades aeronáuticas de los explotadores aéreos.

La Aviación Comercial Nacional está reservada a personas naturales y jurídicas peruanas. Se considera persona jurídica peruana a aquella que cumple con los siguientes requisitos dentro de su constitución societaria:

- a) Tener establecido su domicilio principal en el territorio de la República;
- b) Por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad deben ser de nacionalidad peruana o tener domicilio permanente en el Perú, y
- c) La propiedad de la persona jurídica deberá ser sustancialmente nacional. Por lo menos un 51% (cincuenta y uno por ciento) del capital social de la empresa debe ser de propiedad peruana y estar bajo el control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad peruana con domicilio permanente en el Perú.

En lo que se refiere a la política aérea internacional, la DGAC la ejecuta a través de la suscripción de acuerdos de servicios aéreos bilateral o multilateral, en virtud de la facultad que le otorga la precitada Ley³ el de negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial.

² Ley de Aeronáutica Civil.

³ Literal n) del artículo 9 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil.

Estos acuerdos son negociados entre las autoridades aeronáuticas y de relaciones exteriores de los países firmantes mediante actas o memoranda de entendimiento sobre transporte aéreo, las que para entrar en vigencia deberán ser ratificadas por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Por su parte, la fijación de las tarifas y fletes en las actividades de Aviación Comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y demanda de los servicios. Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública el Estado, mediante decreto supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, podrá fijar tarifas mínimas y máximas para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tendrá carácter extraordinario y su plazo será determinado en el decreto supremo respectivo. Las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo con el informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Asimismo, en el otorgamiento de Permisos de Operación para prestar el servicio de transporte aéreo internacional, la Dirección General de Aeronáutica Civil tendrá en cuenta los siguientes criterios:

- a) Que se asegure a los transportadores aéreos nacionales el libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y de aterrizaje técnico sin fines comerciales (Primera y Segunda Libertad del Aire);
- b) Que la demanda de transporte aéreo entre el territorio peruano y el de un determinado país se atienda, en lo posible, con transportadores de ambos países, sujetándose la capacidad que se autorice, a razones de interés público y, supletoriamente, a las necesidades presentes y futuras de los tráficos embarcados en el territorio peruano que sean desembarcados en aquel país o viceversa (Tercera y Cuarta Libertad del Aire). El mismo criterio se aplicará respecto de los tráficos que realice todo transportador extranjero desde terceros países a la República del Perú y viceversa (Quinta Libertad del Aire);
- c) Que los tráficos regionales y fronterizos sean, en lo posible, atendidos por transportadores peruanos y del país de que se trate, de conformidad con los instrumentos internacionales. Asimismo se podrá establecer un régimen especial en caso sea necesario;
- d) Que el otorgamiento de todo derecho aerocomercial a un transportador extranjero se sujete a lo establecido en los acuerdos, convenios o instrumentos internacionales, o en ausencia de éstos se condicione a la equitativa reciprocidad o a una compensación económica equivalente para la República del Perú⁴, y
- e) Que se promueva la consolidación, la continuidad y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo, en beneficio y seguridad de los usuarios.

Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo se clasifica en regular y no regular. Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que, abierto al uso público, se realiza con sujeción a frecuencias, itinerarios y horarios prefijados, para constituir una serie que pueda reconocerse fácilmente como sistemática.

Se entiende por servicios de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a frecuencias, itinerarios ni horarios prefijados, incluso si el servicio se efectúa por medio de una serie de vuelos.

⁴ En ese sentido, es prioridad para la DGAC promover la suscripción de Acuerdos de Servicios Aéreos de beneficio mutuo, dado que éstos fomentarán la conectividad aérea, asegurando el desarrollo de las operaciones aerocomerciales.

ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS

Un acuerdo de servicios aéreos⁵ (ASA) consiste en un tratado mediante el cual dos o más estados firmantes establecen autorizaciones mutuas para desarrollar rutas aéreas, sujetas a un número de frecuencias semanales y de compañías que las operarán. Asimismo, se fijan en dicho acuerdo los puntos autorizados de origen, tránsito y destino y el tipo de operaciones aéreas permitidas (libertades del aire) entre los territorios de los países suscriptores.

Este instrumento internacional permite a los operadores aéreos mejorar la conectividad entre sus territorios y establecer servicios de pasajeros, de carga y correo en forma combinada, o exclusivos de carga, en sus diferentes modalidades.

El Convenio de Aviación Civil Internacional conocido como Convenio de Chicago de 1944, que tuvo como objetivo actualizar las normas de aviación civil internacional, es la base jurídica fundamental de la política aérea internacional de los estados, toda vez que constituye la carta magna de la aviación civil internacional al haber establecido la estructura básica y fundamental del transporte aéreo internacional. En virtud a este instrumento se acordó constituir un organismo permanente llamado inicialmente *Organización Provisional de Aviación Civil Internacional* (OPACI), hasta que en el año 1947 pasó a denominarse Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), máximo organismo mundial de aeronáutica civil, integrante de la Organización de Naciones Unidas (ONU), de la cual el Perú es miembro.

El citado convenio reconoció la soberanía de los estados sobre su propio espacio aéreo y se definieron un marco de cinco libertades del aire para el desarrollo de la aviación civil entre los países. Dos de estas libertades eran de carácter técnico (1era y 2da libertades) y otras tres de carácter comercial (3era, 4ta y 5ta libertades).

Entre los países que participaron en la Convención hubo pleno consenso en la apertura de las libertades de carácter técnico, pero no ocurrió lo mismo con las libertades de carácter comercial. De ahí en adelante, este marco jurídico definió que el intercambio de libertades de vuelo se diera a través de negociaciones bilaterales mediante las cuales los estados intercambian sus derechos aerocomerciales de conformidad a sus respectivos intereses, es decir, que para que una aerolínea de un estado determinado vuele desde o hacia o sobre otro estado, debe pedir autorización a éste otro y sujetarse a lo que dicha autorización establezca.

Es este el fundamento jurídico en virtud del cual hoy en día los estados negocian acuerdos de transporte aéreo con otro estado, o varios estados celebran con un estado, con el fin de poder prestar un servicio público de transporte aéreo internacional y obtener así un beneficio económico surgido de la prestación de servicio público de transporte aéreo internacional.

Los derechos aerocomerciales⁶ se pueden definir como los privilegios que los estados se conceden en forma bilateral o multilateral para embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga en servicios regulares o no regulares de transporte aéreo internacional y que son ejercidos por la línea aérea en el supuesto de designación única o líneas aéreas –multidesignación- de los países respectivos.

⁵ <http://clacsec.lima.icao.int/CLAC-Acuerdos/ACU-peru.htm>

⁶ Julián Palacín Fernández. Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial. Tomo III. Pag. 1639.

La noción de los derechos aerocomerciales ha estado siempre vinculada al concepto de las famosas "libertades del aire". Estos permisos aéreos se negocian entre países a través de acuerdos bilaterales en base al principio de reciprocidad.

El bilateral de transporte aéreo⁷ es un documento firmado entre dos países donde se regulan las operaciones que se realizarán entre ellos. El formato tradicional de este tipo de documentos consta de las siguientes partes:

- Una primera parte denominada *Bilateral* la cual hace referencia a derechos de aduana sobre importación de partes de aeronaves, cargos de aeropuertos, transferencia de fondos de empresas aéreas entre sus sucursales y la casa matriz. Pero el aspecto esencial es la regulación de tarifas y capacidad. En un bilateral es primordial que esté presente el concepto de reciprocidad, es decir, un equitativo y justo intercambio de derechos entre los firmantes los que suelen ser de características disímiles en cuanto a tamaño, recursos, dimensiones de sus empresas aéreas como otros factores que pueden dar ventajas a un país respecto del otro. Es decir, deben existir iguales oportunidades para las empresas de ambos países.
- La segunda parte se llama *Anexos*, y contiene el itinerario de rutas que pueden cubrir las empresas designadas por ambos estados, dichas empresas nunca son individualizadas o nominadas. Dichos itinerarios no son necesariamente iguales para ambas partes. El anexo también hace referencia a las quintas libertades garantizadas especificando en qué casos se puede hacer uso de esas libertades. Para que la quinta libertad se pueda ejercer el tercer país involucrado la debe aceptar.
- Una tercera sección que forma parte de los acuerdos bilaterales entre países son los llamados *Memorandums de entendimiento* o intercambio de notas. Estos acuerdos amplían o modifican aspectos particulares de los acuerdos firmados si estos últimos existieran. Puede haber Memorandums de entendimiento sin que exista un bilateral anterior.

Sobre las relaciones aéreas entre los estados⁸ cabe señalar que la ausencia de acuerdos bilaterales no es impedimento para que exista un real intercambio de derechos aerocomerciales que pueden llevarse a cabo a través de las actas o memorándums de entendimiento entre las autoridades de aeronáutica civil debido a que la aviación civil internacional constituye una compleja universalidad de problemas que exigen en sus soluciones la rapidez que caracteriza su desenvolvimiento. Esta situación lleva en algunas ocasiones a los estados a adoptar fórmulas de contratación de rango administrativo más ágiles.

Estos acuerdos son eminentemente técnicos y se refieren a servicios aéreos regulares y no regulares de pasajeros y carga, el equipo a utilizarse, las rutas, frecuencias y capacidad y los derechos aerocomerciales otorgados por la parte en virtud del principio de reciprocidad.

⁷ http://www.mtc.gob.pe/portal/consultas/cid/Boletines_CID/24_JULIO/ARCHIVO/integracionarea.pdf

⁸ Julián Palacín Fernández. Curso de Post Grado en Derecho Aéreo y Espacial. Tomo III. Pp. 1745 al 1747

LIBERTADES DEL AIRE

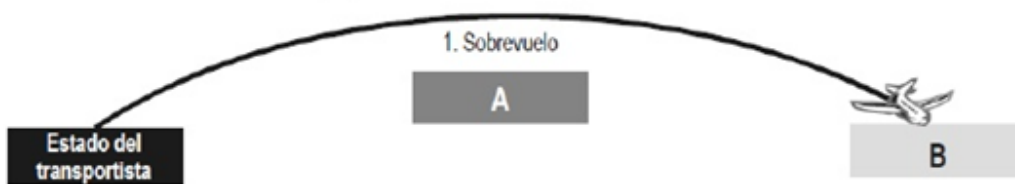
Las libertades del aire consisten en derechos de tráfico que los Estados de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) otorgan a las líneas aéreas extranjeras para la explotación comercial de su espacio aéreo y para permitir el libre flujo del tránsito aéreo a través de las fronteras nacionales.

El Convenio de Chicago de 1944, establece que el transporte aéreo internacional se rige por el principio de soberanía de los Estados, que se traduce en barreras jurídicas impuestas al tráfico. La liberalización, al suprimir estas barreras, consiste en establecer cierto número de "libertades". Generalmente se clasifican estas libertades según un orden numérico que expresa el grado creciente de liberalización. Las cinco primeras fueron definidas en el precitado Convenio, mientras que las 4 restantes fueron identificadas por la doctrina internacional relativa al transporte aéreo.

I. ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS

Aquí se reconocen las dos primeras libertades del aire o libertades de tránsito:

- **Primera Libertad:** Derecho a sobrevolar sin escalas el territorio de los Estados signatarios. (Sobrevuelo sin aterrizaje)



- **Segunda libertad:** Derecho a aterrizar en el territorio de los Estados signatarios por razones no comerciales. (escala técnica).



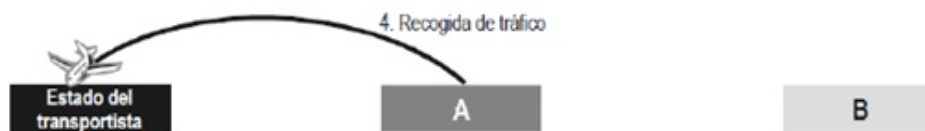
II. ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

En el que se reconocen las 3 libertades comerciales:

- **Tercera libertad:** Derecho a desembarcar pasajeros, correo y carga en el territorio del Estado en que no esté matriculada la aeronave (son tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave).



- **Cuarta libertad:** Derecho a tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado en que esté matriculada (nacionalidad) la aeronave.



- **Quinta libertad:** Derecho a tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante y derecho a desembarcar pasajeros, correo y carga provenientes del territorio de cualquier otro Estado contratante.



III. DOCTRINA INTERNACIONAL RELATIVA AL TRANSPORTE AÉREO

Además de las 5 libertades del aire tradicionales a que se ha hecho referencia, con frecuencia se alude en algunos textos internacionales a otras cuatro libertades del aire, que son las siguientes:

- **Sexta libertad:** Derecho a embarcar pasajeros, correo y carga en un país y desembarcarlos en otro, a través de la realización de una escala en el Estado en que esté matriculada la aeronave (también se enuncia como “más allá” del Estado de la línea aérea).



- **Séptima libertad:** Derecho a operar completamente fuera del Estado de matriculación y a embarcar y desembarcar pasajeros, correo o carga provenientes de o con destino a un Estado tercero, que no es el de matriculación.



- **Octava libertad:** Derecho a transportar pasajeros, correo o carga de un punto a otro del mismo Estado, distinto a aquél en que está matriculada la aeronave.



- **Novena Libertad:** Derecho de transportar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro de su territorio.



La **OCTAVA** y **NOVENA** libertades se relacionan con el transporte de cabotaje.

En lo que se refiere a la quinta libertad, como se puede apreciar, el estado que concede ese derecho (B) se convierte en el centro de operaciones de las compañías aéreas procedentes y con destino a los estados A y C.



Obviamente, otorgar este privilegio es una decisión relevante para la economía de cualquier territorio, especialmente en áreas con una situación de interés geoestratégico como en el caso de nuestro país, ya que puede suponer para un determinado operador aéreo la apertura de importantes mercados comerciales y rutas internacionales.

Sin duda, dar entrada a compañías de otros países mediante la quinta libertad aporta conectividad, pero ¿se está teniendo en cuenta las consecuencias que tendría para el desarrollo del sector aéreo nacional?

MARCO NORMATIVO DE RELACIONES AEROCOMERCIALES

La política aerocomercial peruana se ha mantenido en líneas generales dentro de lo establecido a nivel internacional, en particular respecto del Convenio de Chicago. Adicionalmente, en cuanto a los aspectos referidos a tráfico aéreo y derechos comerciales, el Perú ha seguido la corriente del bilateralismo liderada por Estados Unidos. En tal virtud, el Perú ha establecido relaciones aerocomerciales con 37 países a través de un conjunto de instrumentos normativos que definen los alcances de la explotación de los servicios de transporte aéreo con dichos países.

TRATADOS	Acuerdos Marco elaborados sobre la base de los textos de modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) de la OACI que contienen disposiciones esenciales con objetivos similares: Preámbulo, definiciones, concesión de derechos, designación y autorización, revocación, aplicación de leyes, seguridad operacional, actividades comerciales, derechos aduaneros, tarifas, competencia leal, consultas, enmienda, solución de controversias, entre otros
Memoranda de Entendimiento/ Actas	<ul style="list-style-type: none"> Suscritos entre Autoridades Aeronáuticas. Contienen disposiciones sobre derechos aerocomerciales y otros tema de competencia de la Dirección de Aeronáutica Civil (Art. 82 de la Ley de Aeronáutica Civil y Art. 12 de su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 050-2001-MTC)
Decisiones de la Comunidad Andina	<ul style="list-style-type: none"> Norma Supranacional. Decisión 582 que tiene por objetivo regular el transporte aéreo en los países de la CAN.

ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS (ASA) SUSCRITOS POR EL PERÚ

SITUACIÓN Y GRADO DE AVANCE⁹

I.- "ASA" CON PROCESO DE PERFECCIONAMIENTO "AGRAVADO" (56° CONST.)				
1. PROCESO CONCLUIDO (AL 15 NOVIEMBRE 2013)				
PAÍS	FECHA SUSCRIPCIÓN	FECHA APROBACIÓN	FECHA RATIFICACIÓN	TIEMPO
CHINA	30.3.2000	19.11.2008	7.1.2009	8a. 9m. 7d.
CUBA	30.7.2002	5.9.2003	10.10.2003	1a. 2m. 10d.
PANAMÁ	8.9.2003	14.6.2011	14.6.2011	7a. 9m. 16d.
Tiempo Transcurrido (Suscripción - Ratificación): { Promedio: 5a. 11m. 2d.}				
2. PROCESO PENDIENTE (AL 31 MAYO 2014)				
PAÍS	FECHA SUSCRIPCIÓN	ESTADO ACTUAL	TIEMPO TRANSCURRIDO (AL 31.05.2014)	
ARGENTINA	15.6.2007	EN COM. RR.EE.CR	(6a. 11m. 16d.)	
BRASIL	11.12.2009	EN DGT-MINRE	(4a. 5m. 20d.)	
TAILANDIA	27.2.2006	EN DGT-MINRE	(8a. 3m. 4d.)	
COREA	12.11.2011	EN DGT-MINRE	(2a. 6m. 19d.)	
TURQUIA	1.5.2013	EN DGT-MINRE	(1a. 1m. 0d.)	

⁹ Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil.

**II.- SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGIDOS EXCLUSIVAMENTE POR ACTAS
Y/O "MdE"**

PAÍS	INSTRUMENTO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	RATIFICACIÓN MTC
ARGENTINA	ACTA	18.10.2005	R.M. N° 816-20005-MTC/02
AUSTRALIA	MdE	22.1.2013	R.M. N° 354-2013-MTC/02
BELGICA	MdE	28.5.2009	R.M. N° 549-2013-MTC/02
CHILE	MdE	7.4.2011	R.N. N° 412-2013-MTC/02
COREA	MdE	31.11.2011	R.M. N° 884-2011-MTC/02
COSTA RICA	MdE	12.12.2003	R.M. N° 178-2013-MTC/02
EMIRATOS ARABES	MdE	23.11.2004	R.M. N° 264-2005-MTC/02
HONG KONG	MdE	16.9.2009	R.M. N° 027-2010-MTC/02
REP. DOMINICANA	MdE	24.11.2009	R.M. N° 046-2013-MTC/02
SINGAPUR	MdE	03.8.2009	R.M. N° 777-2009-MTC/02
SUDAFRICA	MdE	18.8.2004	R.M. N° 926-2004-MTC/02
TAILANDIA	MdE	18.3.2005	R.M. N° 630-2005-MTC/02
TURQUÍA	MdE	09.9.2011	R.M. N° 895-2011-MTC/02

NOTAS: "MdE" = Memorándum de Entendimiento.

**III. SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGIDOS INICIALMENTE POR "ASA" -
MODIFICADOS POR MdE O ACTA**

PAIS	ACUERDO ORIGINAL	FECHA SUSCRIPCIÓN	MODIFICACIÓN	FECHA SUSCRIPCIÓN
BRASIL	ASA	28.8.1953	ACTA	15.8.2008 (R.M.N° 795-2008-MTC)
CANADÁ	ASA	18.8.1954	ACTA	21.5.2013 (R.M. N° 475-2013-MTC)
ECUADOR	DECISIÓN CAN N° 582	04.5.2004	MdE	22.6.2012 (R.M. N° 678-2012-MTC)
ESPAÑA	ASA	31.3.1954	ACTA	06.4.2005 (R.M. N° 309-2005-MTC)
HOLANDA	ASA	22.9.1952	MdE	12.3.1997 (R.M. N° 238-1997-MTC)
REINO UNIDO	ASA	22.12.1947	MdE	26.5.2004 (R.M. N° 485-2004-MTC)

NOTAS: "ASA"= Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos

"MdE" = Memorandum de Entendimiento entre Autoridades Aeronáuticas

CAN = Comunidad Andina de Naciones

LIBERTADES DEL AIRE CONTEMPLADAS EN ACUERDOS, ACTAS Y Mde SUSCRITOS POR SERVICIO MIXTO¹⁰ O CARGA EXCLUSIVA¹¹

Nº	PAIS	Servicio de Transporte Aéreo	Libertades del Aire				
			3a.	4a.	5a.	6a.	7a.
1	ALEMANIA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
2	ARGENTINA	Mixto	x	x	x	x	
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	x
3	AUSTRALIA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	
4	BÉLGICA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
5	BOLIVIA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
6	BRASIL	Mixto	x	x	x	x	
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	
7	CANADA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
8	CHILE	Mixto	x	x	x	x	
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	x
9	CHINA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
10	COLOMBIA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
11	COREA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
12	COSTA RICA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	
13	CUBA	Mixto	x	x			
		Carga Exclusiva	x	x			
14	DINAMARCA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		

¹⁰ Servicio de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correo.

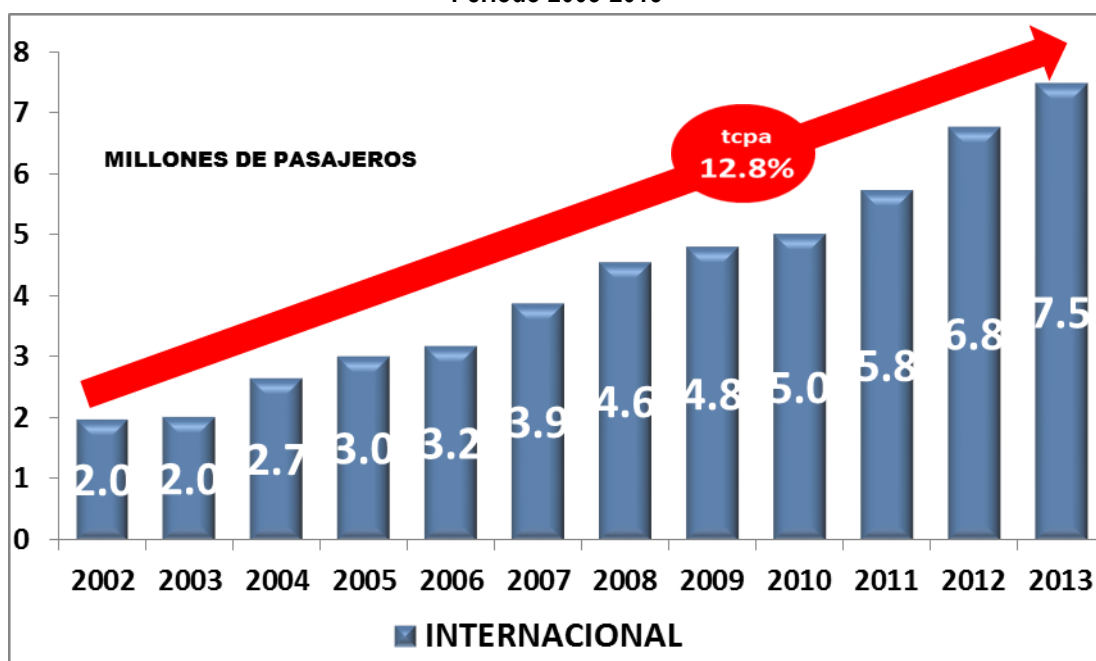
Nº	PAIS	Servicio de Transporte Aéreo	Libertades del Aire				
			3a.	4a.	5a.	6a.	7a.
15	ECUADOR	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	x
16	EMIRATOS ÁRABES	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
17	ESPAÑA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
18	ESTADOS UNIDOS	Mixto	x	x	x	x	
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	
19	FRANCIA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
20	HONG KONG	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
21	HONDURAS	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
22	MALASIA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
23	MÉXICO	Mixto	x	x			
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	x
24	NICARAGUA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
25	NORUEGA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
26	PAISES BAJOS	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		

¹¹ Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil.

Nº	PAIS	Servicio de Transporte Aéreo	Libertades del Aire				
			3a.	4a.	5a.	6a.	7a.
27	PANAMÁ	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	x
28	PARAGUAY	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
29	REINO UNIDO	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
30	REPUBLICA DOMINICANA	Mixto	x	x	x	x	
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	
31	SINGAPUR	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x	x	x
32	SUDAFRICA	Mixto	x	x			
		Carga Exclusiva	x	x			
33	SUECIA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
34	SUIZA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
35	TAILANDIA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
36	TURQUÍA	Mixto	x	x	x		
		Carga Exclusiva	x	x	x		
37	URUGUAY	Mixto	x	x			
		Carga Exclusiva	x	x	x		

TRÁFICO INTERNACIONAL DE PASAJEROS

Período 2003-2013

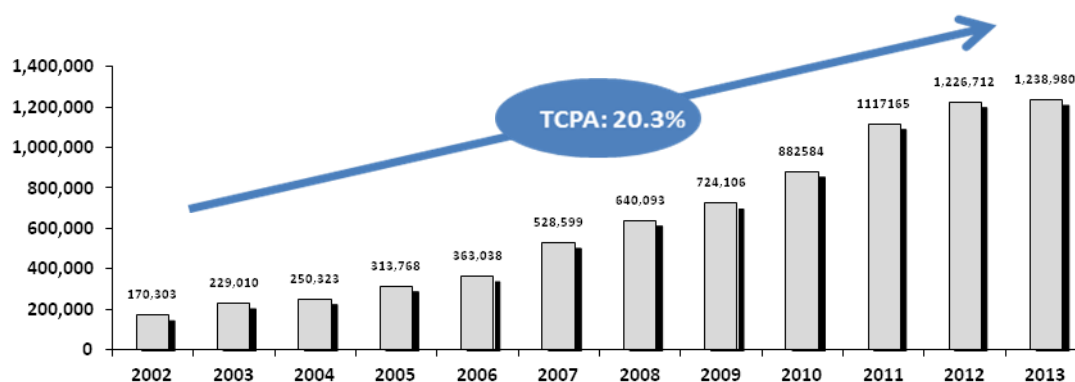


Fuente y elaboración: Dirección General de Aeronáutica Civil.

Como se puede observar, durante el período 2003-2013, el mercado aéreo internacional viene creciendo de manera consecutiva a una tasa promedio anual de 12.8%.

CONSOLIDACIÓN DEL HUB AEROPORTUARIO

PASAJEROS EN CONEXIÓN (TRÁNSITO + TRANSFERENCIA)

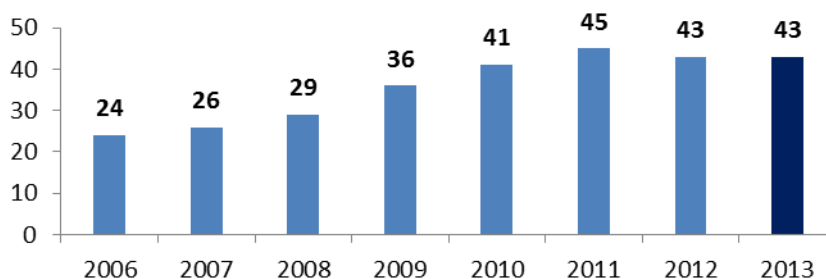


Fuente y elaboración: Dirección General de Aeronáutica Civil.

Año tras año, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez consolida su potencial como **hub** de la región suramericana, situación que se ve reflejada en el movimiento de pasajeros en CONEXIÓN, los cuales sumaron 1 millón 238 mil 980 pasajeros al cierre del año 2013, cifra que equivale a más de siete veces el movimiento registrado durante el año 2002 (170 303).

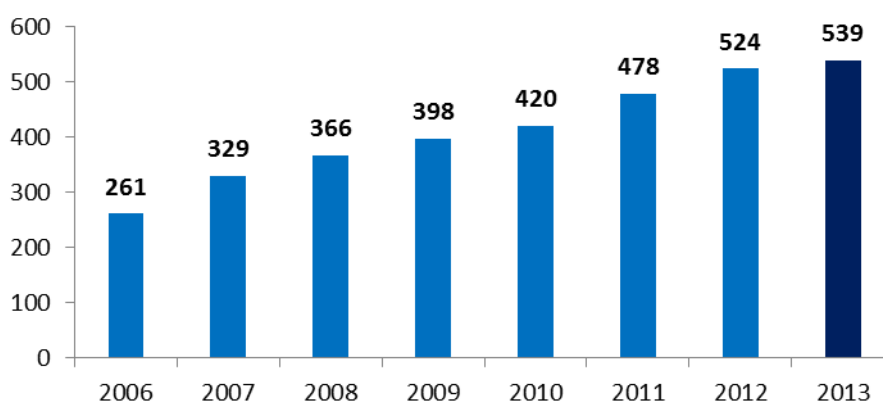
Durante el período 2003-2013, se ha experimentado un crecimiento promedio anual de 20.3%.

Destinos internacionales

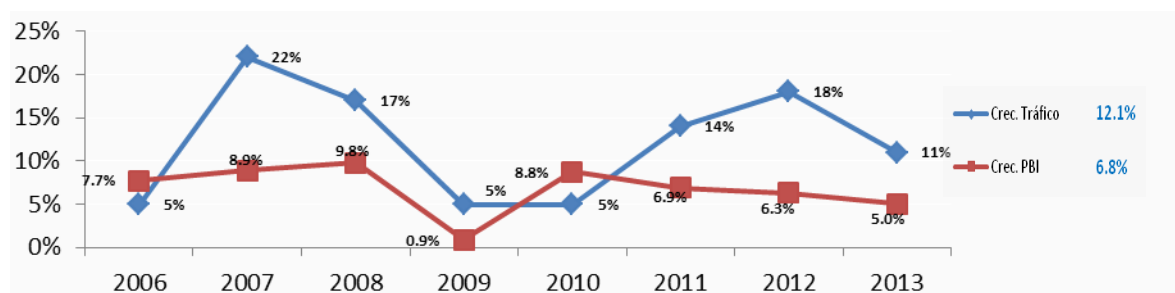


Incremento de la conectividad internacional: de 24 destinos en el año 2006 a 43 destinos en el año 2013.

Frecuencias de Vuelo

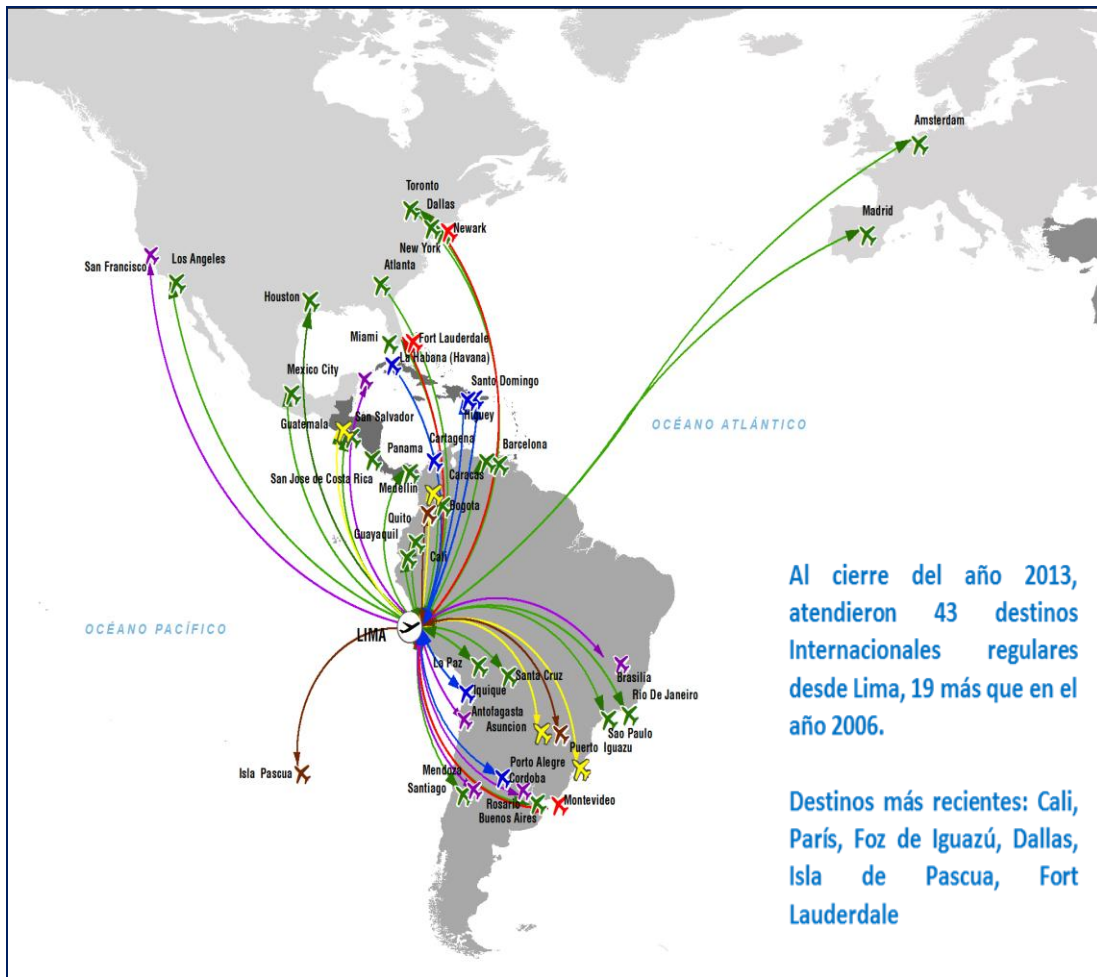


Asimismo, de 261 frecuencias semanales a 539 en el mismo período.



Durante el período 2006-2013 el crecimiento del tráfico de pasajeros internacionales casi duplicó el crecimiento del PBI. Crecimiento promedio anual de 12.1% en comparación con el 6.8% de la economía.

¹² Fuente y elaboración: Dirección General de Aeronáutica Civil.



PERÚ: TRÁFICO INTERNACIONAL MENSUAL DE PASAJEROS POR AEROPUERTOS DE EMBARQUE

ENERO - DICIEMBRE 2013

<i>Aeropuertos</i>	<i>Ene</i>	<i>Feb</i>	<i>Mar</i>	<i>Abr</i>	<i>May</i>	<i>Jun</i>	<i>Jul</i>	<i>Ago</i>	<i>Sep</i>	<i>Oct</i>	<i>Nov</i>	<i>Dic</i>	<i>Total General</i>	<i>Particip. Porcentual</i>
SANTIAGO DE CHILE	43,840	37,859	39,154	39,876	39,788	37,061	42,777	40,785	39,814	42,561	37,930	46,129	487,574	12.94%
MIAMI	26,233	27,492	27,458	24,173	26,467	25,851	29,008	28,976	27,801	31,395	27,378	28,672	330,904	8.78%
BUENOS AIRES	32,250	25,335	27,365	24,932	24,811	23,821	27,816	27,689	28,828	28,016	28,734	31,109	330,706	8.78%
MADRID	23,409	20,673	22,277	19,821	22,131	24,127	27,292	27,485	23,409	25,538	23,466	22,390	282,018	7.49%
BOGOTA	24,638	21,956	22,740	19,593	21,565	19,814	21,263	22,229	20,704	21,936	22,359	20,260	259,057	6.88%
CIUDAD DE PANAMA	14,765	16,548	17,863	14,121	18,154	18,734	17,933	17,848	16,598	18,995	17,304	17,733	206,596	5.48%
SAO PAULO	12,452	12,644	13,537	15,125	16,629	14,520	14,965	16,602	15,082	15,609	15,184	16,273	178,622	4.74%
MEXICO	10,249	13,130	14,109	11,995	14,308	15,013	15,645	14,214	13,994	15,070	14,778	15,858	168,363	4.47%
CARACAS	9,079	11,113	9,183	7,376	8,818	9,394	12,619	13,135	11,913	12,458	11,467	11,121	127,676	3.39%
QUITO	8,517	9,967	10,906	10,461	11,010	11,230	12,437	12,744	9,586	10,473	9,969	8,680	125,980	3.34%
AMSTERDAM	9,547	9,350	10,796	8,828	9,367	10,998	11,613	10,261	10,336	11,383	10,536	10,477	123,492	3.28%
LOS ANGELES	6,138	7,868	9,923	7,804	8,578	8,449	9,003	8,589	8,846	9,295	7,873	8,449	100,815	2.68%
NEW YORK	5,038	6,039	6,977	4,900	6,471	6,237	5,802	6,315	6,232	6,648	6,400	6,260	73,319	1.95%
LA PAZ	5,782	6,186	5,898	5,012	5,339	6,106	5,723	6,793	6,308	6,361	6,521	6,602	72,631	1.93%
HOUSTON	4,585	5,512	6,075	4,916	6,141	6,144	6,055	5,609	5,966	6,366	5,963	6,003	69,335	1.84%
GUAYAQUIL	5,392	6,916	6,237	4,518	4,373	4,318	5,757	7,088	5,817	6,713	6,469	5,392	68,990	1.83%
EL SALVADOR	5,224	4,966	4,677	4,511	5,572	5,374	5,984	5,740	5,553	6,282	5,612	5,204	64,699	1.72%
PARIS	3,321	3,608	4,151	5,978	5,085	6,373	6,684	6,141	5,531	6,454	3,932	3,904	61,162	1.62%
ATLANTA	5,327	4,918	5,155	5,074	5,188	4,966	5,365	5,048	4,726	4,895	4,732	4,485	59,879	1.59%
CANCUN	2,865	3,884	4,025	3,894	4,090	3,925	4,062	4,933	4,769	4,915	4,714	4,385	50,461	1.34%
PUNTA CANA	3,000	3,907	4,073	4,043	4,222	4,149	4,070	4,102	3,974	4,009	3,977	3,655	47,181	1.25%

SANTA CRUZ	4,341	2,728	2,830	2,916	2,900	3,633	3,579	3,697	4,126	3,660	4,425	5,304	44,139	1.17%
CORDOBA	3,241	3,470	4,261	4,011	3,870	3,733	3,907	4,204	4,262	4,203	4,286	-	43,448	1.15%
SAN JOSE DE COSTA RICA	4,489	4,226	3,689	2,989	3,817	3,015	3,222	3,120	2,813	3,296	2,636	2,888	40,200	1.07%
NEWARK	3,954	4,431	4,737	3,924	4,900	4,755	4,996	4,064	653	668	809	-	37,891	1.01%
DALLAS	-	-	-	3,656	4,309	4,529	4,466	3,911	3,461	4,421	3,567	5,032	37,352	0.99%
HABANA	2,613	2,710	2,502	2,526	2,554	2,726	3,238	3,329	2,274	2,634	2,646	2,804	32,556	0.86%
RIO DE JANEIRO	2,932	2,514	1,910	2,019	2,151	1,775	3,016	3,008	2,993	2,891	2,837	2,863	30,909	0.82%
SAN FRANCISCO	1,644	2,615	2,776	2,362	2,535	2,545	2,393	2,660	2,482	2,628	2,360	2,277	29,277	0.78%
TORONTO	2,163	2,641	2,468	1,788	2,214	2,247	2,507	2,575	2,055	2,814	1,992	2,676	28,140	0.75%
IGUAZU	1,672	2,172	2,484	2,289	2,377	2,252	1,863	2,343	2,284	2,352	2,208	2,390	26,686	0.71%
MONTEVIDEO	2,747	2,122	1,698	1,921	2,176	1,983	2,233	2,337	2,439	2,266	2,437	2,173	26,532	0.70%
FORT LAUDERDALE	441	474	560	387	471	2,509	3,352	2,006	602	497	1,803	4,789	17,891	0.47%
ASUNCION	1,670	1,183	946	807	988	1,072	1,373	1,064	1,158	1,368	1,492	1,581	14,702	0.39%
ANTOFAGASTA	1,847	1,563	1,322	1,347	1,096	665	639	868	1,257	1,091	803	1,434	13,932	0.37%
SANTO DOMINGO	954	984	786	863	959	979	935	1,006	782	1,050	930	1,088	11,316	0.30%
MEDELLIN	595	517	705	639	868	637	774	1,218	710	835	1,317	1,650	10,465	0.28%
PORTO ALEGRE	975	642	726	761	893	658	719	770	771	827	1,034	1,668	10,444	0.28%
CALI	729	564	575	553	630	634	661	652	609	798	1,107	1,197	8,709	0.23%
CORDOVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,762	4,762	0.13%
ARICA	628	586	434	328	372	281	389	-	-	-	-	-	3,018	0.08%
NEWARK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,033	2,033	0.05%
ISLA DE PASCUA	845	935	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,780	0.05%
OTROS	91	11	2	7	9	186	4	5	51	187	384	322	1,259	0.03%
TOTAL GENERAL	300,222	296,959	307,990	283,044	308,196	307,418	336,139	335,163	311,569	333,858	314,371	331,972	3,766,901	100.00%

Nota: Se considera pasajeros de los servicios regular y no regular internacional

PERÚ: TRÁFICO INTERNACIONAL MENSUAL DE PASAJEROS POR AEROPUERTOS DE DESEMBARQUE

ENERO - DICIEMBRE 2013

<i>Aeropuertos</i>	<i>Ene</i>	<i>Feb</i>	<i>Mar</i>	<i>Abr</i>	<i>May</i>	<i>Jun</i>	<i>Jul</i>	<i>Ago</i>	<i>Sep</i>	<i>Oct</i>	<i>Nov</i>	<i>Dic</i>	<i>Total General</i>	<i>Particip. Porcentual</i>
SANTIAGO DE CHILE	41,329	40,734	42,907	38,558	38,197	36,789	42,570	43,200	39,973	43,629	41,594	35,345	484,825	12.99%
BUENOS AIRES	28,328	28,589	28,928	26,112	24,282	23,225	27,493	27,552	28,301	29,544	28,508	26,106	326,968	8.76%
MIAMI	27,781	26,106	27,004	23,870	25,494	24,155	29,163	29,964	27,872	30,045	27,001	27,039	325,494	8.72%
MADRID	23,347	18,567	22,836	21,655	24,117	21,217	24,645	26,944	23,709	21,674	18,525	18,980	266,216	7.13%
BOGOTA	23,267	16,875	16,987	18,633	19,064	19,129	23,368	22,353	20,699	21,972	22,659	22,636	247,642	6.63%
CIUDAD DE PANAMA	17,883	16,664	15,846	15,173	17,447	16,016	19,048	19,149	16,758	18,530	17,347	16,612	206,473	5.53%
SAO PAULO	13,577	13,241	13,163	13,765	16,154	14,255	16,335	15,766	15,483	16,179	14,865	13,585	176,368	4.73%
MEXICO	13,336	13,019	12,957	14,032	14,748	13,735	15,832	16,406	14,423	15,464	14,444	13,838	172,234	4.61%
CARACAS	9,891	10,513	8,812	7,828	8,389	9,201	12,353	12,245	12,485	12,959	11,713	10,791	127,180	3.41%
QUITO	9,405	9,620	9,707	10,678	10,973	11,931	12,007	12,443	9,264	9,803	9,793	9,532	125,156	3.35%
AMSTERDAM	9,786	8,770	10,521	9,585	10,075	9,096	10,410	10,893	10,918	10,038	9,732	9,186	119,010	3.19%
LOS ANGELES	6,325	6,665	8,581	8,483	8,559	8,815	9,255	9,402	9,038	8,772	7,899	8,576	100,370	2.69%
NEW YORK	5,777	5,071	6,530	6,185	6,717	5,899	6,151	6,913	6,924	5,902	5,764	5,664	73,497	1.97%
HOUSTON	5,467	4,653	6,192	5,341	6,179	6,140	6,171	6,451	6,160	6,059	5,885	5,724	70,422	1.89%
GUAYAQUIL	4,693	5,296	4,884	5,352	5,182	5,310	6,154	7,047	5,649	6,548	6,120	7,322	69,557	1.86%
ATLANTA	5,742	5,498	5,865	6,025	6,086	5,933	6,208	5,980	5,722	5,634	5,471	5,050	69,214	1.85%
EL SALVADOR	5,803	5,175	4,921	4,927	5,863	5,319	5,957	5,632	5,619	6,213	5,576	5,440	66,445	1.78%
LA PAZ	4,909	5,456	4,817	4,213	4,180	4,717	6,501	5,143	5,116	5,217	5,825	6,771	62,865	1.68%
PARIS	3,557	3,309	4,010	6,449	5,453	5,344	5,733	6,768	6,254	6,066	3,699	3,630	60,272	1.61%
CANCUN	3,022	3,727	3,899	3,870	4,052	3,838	4,094	4,837	4,506	4,882	4,713	4,614	50,054	1.34%
SANTA CRUZ	3,985	3,897	3,047	3,083	3,082	3,229	4,956	4,157	4,008	4,084	5,011	4,815	47,354	1.27%

<i>Aeropuertos</i>	<i>Ene</i>	<i>Feb</i>	<i>Mar</i>	<i>Abr</i>	<i>May</i>	<i>Jun</i>	<i>Jul</i>	<i>Ago</i>	<i>Sep</i>	<i>Oct</i>	<i>Nov</i>	<i>Dic</i>	<i>Total General</i>	<i>Particip. Porcentual</i>
PUNTA CANA	3,007	3,677	3,923	3,750	4,149	4,101	4,081	4,017	3,850	4,105	4,056	3,845	46,561	1.25%
CORDOBA	2,818	3,954	4,312	4,132	4,034	3,876	4,799	4,038	4,480	4,720	4,501	-	45,664	1.22%
SAN JOSE DE COSTA RICA	5,015	3,641	3,703	3,248	3,838	3,001	3,395	3,068	2,710	3,194	2,991	2,824	40,628	1.09%
NEWARK	4,534	4,090	5,120	4,729	4,889	4,378	4,906	4,363	648	645	820	-	39,122	1.05%
DALLAS	-	-	-	4,154	4,365	3,842	4,663	4,422	4,182	4,371	3,597	4,471	38,067	1.02%
HABANA	2,471	2,569	2,561	2,394	2,532	2,885	3,171	3,360	2,411	2,622	2,726	2,928	32,630	0.87%
RIO DE JANEIRO	2,615	2,424	1,964	2,116	2,084	1,805	3,140	3,118	2,837	2,925	2,982	2,932	30,942	0.83%
SAN FRANCISCO	1,941	2,316	2,908	2,533	2,444	2,580	2,389	2,791	2,543	2,328	2,242	2,236	29,251	0.78%
TORONTO	2,387	1,982	2,889	2,034	2,405	2,285	2,526	2,809	2,110	2,330	1,757	2,102	27,616	0.74%
IGUAZU	1,757	2,184	2,386	2,300	2,477	2,355	2,330	2,300	2,390	2,553	2,215	1,954	27,201	0.73%
MONTEVIDEO	2,190	1,924	1,792	1,988	2,133	2,001	2,296	2,077	2,381	2,232	2,301	2,144	25,459	0.68%
FORT LAUDERDALE	528	540	650	505	564	1,962	4,061	2,774	688	514	945	4,757	18,488	0.50%
ANTOFAGASTA	1,496	1,777	1,782	1,451	1,158	942	1,051	1,304	1,551	1,135	1,021	888	15,556	0.42%
ASUNCION	1,300	1,061	948	822	997	1,193	1,388	1,109	1,288	1,418	1,480	1,489	14,493	0.39%
SANTO DOMINGO	815	788	886	817	923	1,090	1,023	952	814	1,021	1,044	1,178	11,351	0.30%
PORTO ALEGRE	883	706	828	685	910	681	737	788	836	893	1,121	1,555	10,623	0.28%
MEDELLIN	483	408	585	635	830	697	645	1,165	643	1,045	1,354	1,809	10,299	0.28%
CALI	604	527	587	598	611	686	669	690	788	814	1,004	1,290	8,868	0.24%
CORDOVA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,086	4,086	0.11%
ARICA	639	740	624	397	368	378	409	-	-	-	-	-	3,555	0.10%
NEWARK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,851	1,851	0.05%
ISLA DE PASCUA	905	662	-	-	-	-	-	-	-	167	-	86	1,820	0.05%
OTROS	11	11	2	7	11	193	9	7	42	21	437	124	875	0.02%
TOTAL GENERAL	303,609	287,426	300,864	293,112	306,015	294,224	342,092	344,397	316,073	328,267	310,738	305,805	3,732,622	100.00%

MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO

ENTRE

LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS CIVILES

DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y

DE LA REPÚBLICA DE CHILE

MARCO JURÍDICO QUE REGULA LAS RELACIONES AEROCOMERCIALES CON CHILE

Desde el 1ero. de marzo de 1998, el otorgamiento de derechos de tráfico a empresas aéreas chilenas en el Perú estaba regido únicamente por una decisión unilateral contenida en la Resolución Ministerial 099-98/MTC/15.02.

En ese contexto, y a raíz de la solicitud de renovación de Permiso de Operación de LAN AIRLINES, la Dirección General de Aeronáutica Civil consultó mediante Oficio 871-2005-MTC/12 del 22 de junio de 2005, la opinión de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil¹³ sobre la conveniencia de modificar el marco regulatorio vigente. La Comisión, mediante oficio s/n de fecha 27 de junio de 2005, opinó sobre la conveniencia de “modificar el marco jurídico que regula las relaciones aerocomerciales con Chile”, recomendando además lo siguiente:

- a) Dejar sin efecto la Resolución Ministerial 099-98/MTC/15.02.
- b) En la medida que no exista un acuerdo, convenio o instrumento internacional entre ambos países, se limite el otorgamiento de derechos de tráfico a los de 3º y 4º libertad;
- c) Invitar a la Autoridad Aeronáutica de Chile, a negociar y suscribir un Acta o Memorándum de Entendimiento (MdE) que regule las relaciones bilaterales aerocomerciales.
- d) Sugirió se otorgue “principalmente” derechos de 3º y 4º libertad, y se considere otorgar 5º libertad, previa valoración de mercados, sujeto a reciprocidad real y efectiva.

La opinión y parte sustancial de las recomendaciones antes mencionadas fueron acogidas por la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú de aquel entonces, dado que se derogó la Resolución Ministerial 099-98/MTC/15.02 mediante Resolución Ministerial 868-2006-MTC/02.

Asimismo, el 22 de marzo de 2007, previa invitación se negoció y suscribió en Lima, el Acta de Reunión de Consulta de Autoridades Aeronáuticas de Perú y Chile, la misma que fue ratificada por Resolución Ministerial 147-2007-MTC/02, de fecha 23 de marzo de 2007, por la cual se estableció lo siguiente:

- En derechos aerocomerciales de Tercera y Cuarta Libertades, para el transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo, en la ruta LIMA-SANTIAGO-LIMA y vv., se acordó establecer 28 frecuencias semanales para las empresas designadas por ambos países.
- En derechos aerocomerciales de Quinta Libertad para las aerolíneas designadas por Chile se acordó mantener un incremento gradual hasta llegar a un total de 14 frecuencias semanales en las rutas LIMA-NEW YORK-LIMA y/o LIMA-LOS ANGELES-LIMA, sin establecer limitaciones en cuanto al equipo.
- En derechos aerocomerciales de Quinta y Sexta Libertad para las aerolíneas designadas por el Perú se acordó mantener un incremento gradual hasta llegar a un total de 28 frecuencias semanales, sin establecer limitaciones en cuanto al equipo, rutas y destino, incluyendo la ruta Asia-Pacífico, con escala en la Isla de Pascua.

¹³ Creada por la Ley 27261, es un órgano consultivo facultado a emitir opiniones y recomendaciones en materia de aeronáutica civil, en la medida en que las mismas le sean solicitadas a criterio discrecional del Director General de Aeronáutica Civil y/o del Viceministro de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- Acordaron que las aerolíneas designadas de ambos países podrán efectuar servicio regular exclusivo de carga, dentro de la más amplia libertad y sin limitación alguna, pudiendo operar del territorio de un país a otro y viceversa en 5º, 6º y 7º libertades del aire.
- Respecto al transporte aéreo no regular acordaron brindar facilidades recíprocas para el otorgamiento de los permisos con la mayor amplitud.
- Asimismo, en cuanto al Transporte Transfronterizo establece que las aerolíneas de ambos países pueden operar sin limitación alguna, el tráfico regional y/o fronterizo que incluye el norte de Chile y/o sur del Perú, pudiendo prolongar estos vuelos hasta Lima y/o Santiago, con al menos una escala intermedia en un punto del territorio de su propio país y opcionalmente y sin derecho a cabotaje, una escala en el territorio de la otra Parte, si opera entre ambas capitales.

Con fecha 20 de enero de 2011, los Jefes de Estado de la República del Perú y la República de Chile suscribieron una Declaración Presidencial Conjunta, entre otros, con el propósito de ampliar la relación aerocomercial en términos de mutuos beneficios, revisando lo relativo al otorgamiento de derechos aerocomerciales entre ambos países.

El 7 de abril de 2011, Perú suscribió con Chile el Memorándum de Entendimiento (MdE), que establece múltiple designación de aerolíneas por país para operar los servicios de pasajeros, carga y correo, el mismo que fue firmado por el señor Ramón Gamarra, Director General de Aeronáutica Civil y suscrito por el señor Enrique Cornejo, Ministro de Transportes y Comunicaciones de aquel entonces.

Se señala en el acta que una vez que el MdE entre en vigencia dejará sin efecto el Acta de Reunión de Consulta de Autoridades Aeronáuticas Civiles de la República del Perú y la República de Chile de fecha 22 de marzo de 2007.

MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS CIVILES DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Los días 6 y 7 de abril de 2011, se reunieron las Autoridades Aeronáuticas Civiles de la República del Perú y de la República de Chile con el objeto de examinar diferentes aspectos relacionados con el desarrollo de los servicios aéreos entre ambos países, acordándose evaluar un Proyecto de Acuerdo sobre Transporte Aéreo cuyo texto será consultado ante las autoridades competentes de cada país, constando dicho texto como anexo II al “Memorándum de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas Civiles de la República del Perú y de la República de Chile”.

El 7 de abril de 2011, Perú suscribió con Chile el Memorándum de Entendimiento, mediante el cual se acordó lo siguiente:

- En cuanto a los derechos aerocomerciales de Tercera y Cuarta libertades, incrementar las frecuencias semanales, en la ruta LIMA-SANTIAGO y vv., en 56 frecuencias semanales para las empresas aéreas designadas hasta llegar a un total de 84 frecuencias semanales para cada una de las Partes, que gozarán además de derechos de Sexta libertad. Tales frecuencias serán operadas entre Lima y Santiago y cinco puntos adicionales a ser definidos por cada país, los mismos que serán comunicados formalmente por las autoridades, a través de los canales diplomáticos.

- En cuanto a los derechos de Quinta libertad, para las aerolíneas designadas por las autoridades competentes de la República de Chile se acordó mantener las 14 frecuencias semanales, ya sea en las rutas LIMA-NEW YORK-LIMA y/o LIMA-LOS ANGELES-LIMA, sin establecer limitaciones en cuanto al equipo.
- En cuanto a los derechos de Quinta libertad, para las aerolíneas designadas por las autoridades competentes de la República del Perú se acordó mantener las 28 frecuencias semanales, sin establecer limitaciones en cuanto al equipo, rutas y destino, incluyendo la ruta Asia-Pacífico con escala en la Isla de Pascua.
- Convinieron en establecer múltiple designación de aerolíneas por país para operar los servicios de pasajeros, carga y correo.
- Convinieron otorgar las facilidades para la aprobación de los acuerdos de código compartido, siguiendo los procedimientos establecidos en la legislación interna de cada Parte.
- Acordaron brindar facilidades recíprocas para el otorgamiento de los permisos en los servicios no regulares con la mayor celeridad y apertura.
- Ambas delegaciones establecieron que las aerolíneas designadas de ambos países podrán efectuar servicio regular exclusivo de carga, dentro de la más amplia libertad y sin limitación alguna, pudiendo operar del territorio de un país al otro y viceversa en Quinta, Sexta y Séptima libertad del Aire.

En la actualidad aún no hay operaciones de líneas peruanas a/de Asia-Pacífico a través de Chile.

DETALLE DE LIBERTADES AÉREAS DE PERÚ Y CHILE OTORGADAS EN VIRTUD AL MdE 2011

PAÍS	AÑO	Entre territorios de las partes 3º, 4º libertad ¹⁴	Entre territorio de la contraparte y terceros países 5º y 6º libertad	Desde territorio contraparte a terceros países 7º libertad	Dentro del Territorio Contraparte Cabotaje
Para Chile	2011	84 vuelos semanales	14 vuelos semanales ¹⁵	Para servicio regular exclusivo de carga, dentro de la más amplia libertad y sin limitación alguna ¹⁶	Sin derechos
Para Perú		84 vuelos semanales	28 vuelos semanales ¹⁷		

No obstante este detalle de libertades de vuelo otorgadas entre Perú y Chile, ello no da cuenta del volumen ni del real uso de estos derechos en el flujo de pasajeros y carga entre estos dos países.

Para conocer la real operatividad en términos cuantitativos del MdE, se presenta a continuación cuadros estadísticos relacionados con el tema.

¹⁴ LIMA-SANTIAGO y VV. que gozarán además de derechos de sexta libertad. Tales frecuencias serán operadas entre Lima y Santiago y cinco puntos adicionales a ser definidos por cada país.

¹⁵ ya sea en las rutas LIMA-NEW YORK-LIMA y/o LIMA-LOS ANGELES-LIMA, sin establecer limitaciones en cuanto al equipo.

¹⁶ dentro de la más amplia libertad y sin limitación alguna, pudiendo operar del territorio de un país al otro y viceversa en quinta, sexta y séptima libertad del aire.

¹⁷ sin establecer limitaciones en cuanto al equipo, rutas y destino, incluyendo la ruta Asia-Pacífico con o sin escala en Isla de Pascua, así como puntos más allá de Lima a/de otros puntos en las Américas.

1. Cuadro con las frecuencias autorizadas y las realmente operadas por cada aerolínea, tanto en la ruta a/de Santiago como a/de New York y Los Ángeles.

OPERACIONES A DICIEMBRE 2013

FRECUENCIAS DE VUELO SEMANAL DE PASAJEROS							
RUTAS	LÍNEAS PERUANAS				LÍNEAS CHILENAS		
	Lan Perú	Taca Perú	Peruvian	Total	Latam*	Sky Airline	Total
	Aut-Oper	Aut-Oper	Aut-Oper	Aut-Oper	Aut-Oper	Aut-Oper	Aut-Oper
LIM-SCL y/o ANF	28-21	14 - 0	14 - 0	56 - 21	44 - 44	16 - 13	60 - 57
LIM N Y C	4			4	3	N/A	3
LIM LAX	6			6	7	N/A	7
LIM MIA	14	7		21	-	N/A	0

Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil * Lan Airlines

Podrá apreciarse que no obstante las tres aerolíneas peruanas internacionales –Lan Perú, Taca Perú y Peruvian Airlines- han solicitado y obtenido sendas autorizaciones para operar a/de Santiago –con 28, 14 y 14 frecuencias respectivamente, totalizando 56 frecuencias autorizadas- sin embargo, únicamente Lan Perú opera 21 de sus frecuencias; mientras que de las dos líneas chilenas designadas –LATAM y Sky Airline -totalizan 60 frecuencias autorizadas y operan realmente 57, -44 y 13 respectivamente-. Asimismo, pese a no existir restricción para ello gracias a que mantenemos vigente un Acuerdo de “Cielos Abiertos” con los Estados Unidos de América, sólo Lan Perú tiene autorizadas y opera a/de New York (4 frecuencias) y Los Ángeles (6 frecuencias); mientras que por la parte chilena, LATAM opera –desde hace décadas por cierto- 3 frecuencias a/de New York y 7 frecuencias a/de Los Ángeles. La operación de líneas peruanas a/de USA está principalmente concentrada en Miami, donde opera Lan Perú con 14 frecuencias y Taca Perú 7 frecuencias.

2. El número de pasajeros transportados los años 2012 y 2013 por aerolíneas peruanas y chilenas, tanto en 3º y 4º libertad entre Lima y Santiago, es el siguiente:

Ruta LIMA-SANTIAGO-LIMA

Compañía/Año	2012	2013
Lima-Santiago	409 121	431 384
<u>Aerolíneas chilenas</u>	<u>308 186</u>	<u>324 401</u>
Lan Airlines	287 223	293 341
Sky Service	20 963	31 060
<u>Aerolíneas peruanas</u>	<u>100 935</u>	<u>106 983</u>
Lan Perú	85 972	106 552
Taca Perú	14 963	431
Santiago-Lima	395 901	428 131
<u>Aerolíneas chilenas</u>	<u>295 004</u>	<u>321 955</u>
Lan Airlines	274 085	291 129
Sky Service	20 919	30 825
<u>Aerolíneas peruanas</u>	<u>100 897</u>	<u>106 177</u>
Lan Perú	86 453	105 748
Taca Perú	14 444	429
Total	805 022	859 515

Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil

Del cuadro anterior, se estima lo siguiente:

- En el año 2013, el número de pasajeros transportados en la ruta Lima-Santiago-Lima fue de 859 515, lo que representa un aumento de 6% respecto del año 2012, que fue de 805 022.
 - De dicho total, las aerolíneas peruanas transportaron en el año 2013, un total de **213 160** pasajeros y aumentó 5.3%, respecto al año anterior que fue de 201 832. En tanto, las aerolíneas chilenas transportaron en el año 2013, un total de **646 356** pasajeros y aumentó 6.7%, respecto al año anterior que fue de 603 190.
 - Haciendo una comparación entre la participación peruana y chilena en la explotación de la ruta Lima-Santiago-Lima, en 3° y 4° libertades, obtenemos para la primera, en el año 2013 una participación de 24.8% y para la segunda, 75.2%. Asimismo, para la primera en el año 2012 una participación de 25.1% y para la segunda 74.9%.
 - Entre las aerolíneas peruanas que cubren la ruta bajo comentario, se observa que Lan Perú, en el año 2013, tuvo una participación en el mercado de 99.6% (**212 300**) y Taca Perú 0.4% (**860**), a diferencia del año 2012, cuya participación fue de 85.4% (172 425) y 14.6% (29 407), respectivamente.
 - Entre las aerolíneas chilenas que cubren la ruta bajo comentario, se observa que Lan Airlines, en el año 2013, tuvo una participación en el mercado de 90.4% (**584 470**) y Sky Service 9.6% (**61 885**), a diferencia del año 2012, cuya participación fue de 93.1% (561 308) y 6.9% (41 882), respectivamente.
3. *La información relacionada a la oferta y demanda de asientos en tráficos de 5° libertad de LATAM en Perú a/de Nueva York y Los Ángeles, es el siguiente:*

Oferta de asientos en rutas de Quinta Libertad del Aire

Asientos ofertados					
Ruta	2009	2010	2011	2012	2013
Lima-Los Ángeles	73949	78679	78367	82024	75647
Los Ángeles-Lima	73889	78657	78417	81857	68750
Lima-New York	78470	78414	79035	81413	24332
New York-Lima	78654	78350	71291	81176	25756

Demanda de asientos en rutas de Quinta Libertad del Aire

Asientos vendidos					
Ruta	2009	2010	2011	2012	2013
Lima-Los Ángeles	39374	42998	45782	47388	40278
Los Ángeles-Lima	40233	43005	43463	46825	37435
Lima-New York	52389	54307	57768	55724	16245
New York-Lima	53719	55176	56056	55401	17591

4. El número de pasajeros transportados los años 2012 y 2013 por aerolíneas peruanas y chilenas, tanto en 3º, 4º y 5º libertades en las rutas a/de Nueva York y Los Ángeles, es el siguiente:

Rutas LIMA-LOS ANGELES-LIMA y LIMA-NUEVA YORK-LIMA

Rótulos de fila	2012	2013	Libertad
Lima-Los Ángeles	79 326	96 477	
<u>Aerolíneas chilenas</u>	<u>47 388</u>	<u>40 278</u>	5º
Lan Airlines	47 388	40 278	
<u>Aerolíneas peruanas</u>	<u>31 938</u>	<u>56 199</u>	3º/4º
Lan Perú	31 938	56 199	
Los Ángeles - Lima	82 441	97 360	
<u>Aerolíneas chilenas</u>	<u>46 825</u>	<u>37 435</u>	5º
Lan Airlines	46 825	37 435	
<u>Aerolíneas peruanas</u>	<u>35 616</u>	<u>59 925</u>	3º/4º
Lan Perú	35 616	59 925	
Lima New-York	60 410	72 523	
<u>Aerolíneas chilenas</u>	<u>55 724</u>	<u>16 245</u>	5º
Lan Airlines	55 724	16 245	
<u>Aerolíneas peruanas</u>	<u>4 686</u>	<u>56 278</u>	3º/4º
Lan Perú	4 686	56 278	
New-York - Lima	61 021	71 556	
<u>Aerolíneas chilenas</u>	<u>55 401</u>	<u>17 591</u>	5º
Lan Airlines	55 401	17 591	
<u>Aerolíneas peruanas</u>	<u>5 620</u>	<u>53 965</u>	3º/4º
Lan Perú	5 620	53 965	
Total	283 198	337 916	

Información proporcionada por la DGAC

Del cuadro anterior, se colige lo siguiente:

- Para volar las rutas Lima-New York-Lima y Lima-Los Ángeles-Lima, Chile necesita hacer uso de su derecho de 5º libertad, en tanto que Perú vuela dichas rutas en 3º y 4º libertad.
 - En la ruta Lima-Los Ángeles-Lima, la aerolínea chilena Lan Airlines transportó en el año 2013, 77 713 pasajeros, de un total de 193 837 pasajeros, es decir, un 40%.
 - En la ruta Lima-New York-Lima, la aerolínea chilena Lan Airlines transportó en el año 2013, 33 836 pasajeros, de un total de 144 079 pasajeros, es decir, un 23.5%.
5. De acuerdo a la información proporcionada por Chile, el tráfico de 6º libertad de Lan Perú en Chile, entre Santiago y puntos más allá de Perú, fue de 103,595 pasajeros en el año 2012 y de 96,000 (estimado) en el año 2013.
6. Ingresos del Mercado Aéreo¹⁸

¹⁸ Información proporcionada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El precio del boleto aéreo para un vuelo Lima-Los Ángeles, se encuentra entre US\$ 614.50 (Base Plus) y US\$ 3,131 (Premium Business). El tramo Los Ángeles-Lima, reporta las mismas tarifas. Tomando como base la tarifa flexible de US\$ 844 en ambos tramos, y extrapolándola a los años desde 2009 hasta el 2013, tenemos que este mercado de 5° libertad generó ingresos entre US\$ 65 y US\$ 75 millones anuales aproximadamente.

Lima-Los Ángeles-Lima: Ingresos netos anuales por venta de pasajes (US\$)

Ruta	Tarifa flexible	2009	2010	2011	2012	2013
Lima - Los Angeles	844.5	33,251,343	36,311,811	38,662,899	40,019,166	34,014,771
Los Angeles - Lima	844.5	33,976,769	36,317,723	36,704,504	39,543,713	31,613,858

El precio del boleto aéreo para un vuelo Lima-New York, se encuentra entre US\$ 445 (Base Plus) y US\$ 2,565 (Premium Business). De forma similar, el tramo New York-Lima tiene tarifas iguales. Tomando como base, la tarifa flexible de US\$ 604 en ambos tramos, y extrapolándola a los años desde 2009 hasta el 2013, tenemos que este mercado de 5° libertades generó ingresos entre US\$ 20 y US\$ 67 millones anuales aproximadamente.

Lima-Nueva York-Lima: Ingresos netos anuales por venta de pasajes (US\$)

Ruta	Tarifa flexible	2009	2010	2011	2012	2013
Lima - New York	604	31,642,956	32,801,428	34,891,872	33,657,296	9,811,980
New York - Lima	604	32,446,276	33,326,304	33,857,824	33,462,204	10,624,964

Por otra parte, no debemos olvidar que cuando se trata de relaciones económicas internacionales existen reglas que deben aplicarse en materia tributaria para evitar que una misma persona sea gravada en dos países distintos por una misma renta, una misma renta sea gravada en dos personas distintas en dos países distintos o un mismo bien sea gravado en dos países distintos.

En ese sentido, las diferentes administraciones fiscales tratan de establecer medidas para evitar la doble imposición ya que mediante el uso de los convenios, los Estados firmantes renuncian a gravar determinadas ganancias y acuerdan que sea sólo uno de los Estados el que cobre el impuesto o, en todo caso, que se realice una imposición compartida, es decir, que ambos Estados recauden parte del impuesto total que debe pagar el sujeto.

Al respecto, debemos mencionar que el Perú ha suscrito con Chile un convenio para evitar la doble imposición.

CONVENIO ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DE CHILE PARA EVITAR LA DOBLE TRIBUTACIÓN Y PARA PREVENIR LA EVASIÓN FISCAL EN RELACIÓN AL IMPUESTO A LA RENTA Y AL PATRIMONIO

A partir del 1 de enero del año 2004, entró en aplicación la Resolución Legislativa N° 27905, que aprueba el Convenio que evita la doble tributación entre el Perú y Chile. Este convenio tiene por objeto que la totalidad de las rentas que se gravan producto de operaciones, dígame para el caso Peruano lo establecido en la ley del impuesto a la renta y el impuesto extraordinario de solidaridad,

mientras que para el caso chileno los impuestos establecidos en la ley del impuesto a la renta, sean nuevamente grabados en otro país.

Respecto al caso de tráfico aéreo internacional el convenio establece en su artículo 8 que los beneficios de una empresa de un Estado Contratante procedentes de la explotación de aeronaves sólo pueden someterse a imposición en ese Estado. En el mismo sentido, el artículo 13 dispone que para las ganancias de capital derivadas de la enajenación de naves o aeronaves explotadas en tráfico internacional o de bienes muebles afectos a la explotación de dichas naves o aeronaves, sólo pueden someterse a imposición en el Estado Contratante donde resida el enajenante.

Para el caso de la imposición del patrimonio el Convenio establece en el párrafo 3 del artículo 22 lo siguiente:

“3. El patrimonio constituido por naves o aeronaves explotadas en el tráfico internacional y por bienes muebles afectos a la explotación de tales naves o aeronaves, sólo puede someterse a imposición en el Estado Contratante del cual la empresa que explota esas naves o aeronaves es residente.”

Es decir, los beneficios que obtenga una empresa del Estado chileno, dígame Lan Chile, que no tiene establecimiento permanente en el Perú, según lo expresado por funcionarios de la Sunat, no estarán gravados con el Impuesto a la Renta peruano y, por ende, no estarán sujetos a la retención que dispone el artículo 76° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta.

Para el caso de una empresa del Estado chileno que tenga un establecimiento permanente en el Perú, a través del cual realice actividades en este país, los beneficios que se atribuyan a dicho establecimiento permanente se encontrarán gravados con el Impuesto a la Renta peruano de acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Convenio, mas no estarán sujetos a la retención contemplada en el artículo 76° del citado TUO; debiendo tales beneficios tributar el referido Impuesto conforme a lo establecido en el artículo 55° del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta.

Para conocer un poco de la tributación que el sector aeronáutico viene realizando con el Estado peruano, se invitaron a funcionarios de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT quienes en la segunda reunión de trabajo comentaron que han cruzado información con OSINERGMIN respecto de la compra de combustible de aeronavegación, para así poder determinar el universo de empresas que utilizan este combustible, en la medida que el Registro Único de Contribuyentes – RUC, por sí mismo no ofrece demasiada confianza dado que la inscripción al RUC es un acto voluntario declarado por el propio contribuyente.

Con dicha información y con su propio registro SUNAT ha elaborado un listado de 116 empresas que realizan actividades de aviación en el Perú, las cuales pueden ser totalmente nacionales (constituidas en el Perú a través de sociedades anónimas) y extranjeras que tienen un registro tributario como las sucursales de empresas extranjeras domiciliadas fuera del Perú. Del total de empresas, cerca del 75% están domiciliadas en Lima y un 25%, en provincias.

Entre el año 2012 a junio de 2014, el sector aéreo extranjero y nacional ha aportado al fisco cerca de 1500 millones de soles. En relación a los impuestos más importantes se ha encontrado que el 69% de esta tributación está referido al Impuesto General a las Ventas - IGV y un 31% al Impuesto a la Renta. De este total, en lo que va del año 2014, 87 millones de soles corresponden al Impuesto a la Renta y cerca de 200 millones de soles al IGV.

Señalaron que las reglas para la aplicación del Impuesto a la Renta y el IGV son distintas. En cuanto al Impuesto a la Renta, la forma de tributación es la siguiente:

- i) las empresas domiciliadas en el Perú tributan por el conjunto de sus ingresos ya sea que las perciban aquí o en el extranjero, por absolutamente todo. En el caso del Impuesto a la Renta tributan con una tasa del 30%.
- ii) Ahora bien, existe otro rubro que son aquellas empresas no domiciliadas en el Perú, pero que tienen un establecimiento permanente en el país, o sea sucursales u otro tipo de oficinas. La regla general para ellos es que tributan con el 30% pero del 1% de sus ingresos brutos, salvo que tengan un convenio de doble tributación, en virtud del cual tributan íntegramente en su país.

Al respecto, debemos mencionar que existen convenios de doble o múltiple tributación para regular las situaciones que se presentan cuando dos o más países consideran que les pertenece el derecho de gravar una determinada renta. En esos casos, una misma ganancia puede resultar gravada por más de un Estado.

Para enfrentar y resolver los casos de doble imposición internacional los Estados celebran acuerdos o convenios para regular esta situación.

En ese sentido, el Perú ha suscrito convenios de doble imposición con Chile, Canadá y Brasil. Por consiguiente, los Estados firmantes renuncian a gravar determinadas ganancias y acuerdan que sea sólo uno de los Estados el que cobre el impuesto o, en todo caso, que se realice una imposición compartida, es decir, que ambos Estados recauden parte del impuesto total que debe pagar el sujeto.

En cuanto al Impuesto General a las Ventas – IGV el tratamiento es uniforme y hay dos supuestos:

- i) cuando el boleto se expide en nuestro país se grava con el IGV en la medida que el inicio o el término del transporte esté en el Perú.
- ii) cuando el boleto se expide en el extranjero se grava con el IGV en los casos en que la salida, la partida del vuelo sea desde el Perú y no que el Perú sea escala, ni el retorno. Es decir, que el inicio del vuelo sea desde el Perú.

**ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS
ENTRE EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
DEL PERÚ Y EL
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA
ARGENTINA**

ANTECEDENTES

El 15 de junio de 2007, en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, el Perú suscribió el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Argentina”, que versa sobre el desarrollo de las operaciones aerocomerciales entre ambos países, tanto de pasajeros, carga y correos. El Acuerdo fue firmado por el ministro de Relaciones Exteriores del Perú, señor José Antonio García Belaunde y el ministro de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina, señor Jorge Enrique Taiana. Dicho Tratado fue perfeccionado el 22 de diciembre de 2009.

El Ministerio de Relaciones Exteriores, en virtud al artículo 56¹⁹ de la Constitución Política del Perú, remite el citado Acuerdo al Congreso de la República, mediante OF. RE (TRA) N° 3-0/31 c/a, de fecha 21 de octubre de 2010, para su aprobación. Dicho instrumento ingresó a Trámite Documentario como Proyecto de Resolución Legislativa 4386/2010-PE.

Con fecha 18 de agosto de 2011, el Ministerio de Relaciones Exteriores, mediante OF. RE (DGT) N° 3-0/31 c/a solicita la actualización de instrumentos internacionales, entre ellos, el citado acuerdo por encontrarse pendientes de aprobación. El proyecto fue actualizado como Proyecto de Resolución Legislativa 382/2011-PE.

En la segunda sesión ordinaria de la Comisión de Relaciones Exteriores, celebrada el 2 de setiembre de 2013, se inició el debate del predictamen recaído en el Proyecto de Resolución Legislativa 382/2011-PE, que propone aprobar el “Acuerdo de Servicios Aéreos entre el gobierno de la República del Perú y el gobierno de la República Argentina”.

CONTENIDO DEL ACUERDO

El Tratado está conformado por XXV artículos y II anexos. Su objeto y finalidad son los siguientes:

OBJETO: La concesión de derechos entre las Partes Contratantes para la conducción, a través de las Líneas Aéreas Designadas por cada una de ellas, de los servicios aéreos entre sus respectivos territorios, en las rutas especificadas en el anexo I que forma parte integrante del referido Acuerdo.

FINALIDAD: Asegurar un alto nivel de seguridad en vuelo y en tierra para el transporte aéreo internacional y reafirmar la preocupación de las Partes respecto a actos y amenazas en contra de la seguridad de las aeronaves, que comprometen la seguridad de las personas o la propiedad, afecten contrariamente la operación del transporte aéreo y minen la confianza pública en la seguridad de la aviación.

A continuación se presenta los artículos más resaltantes del referido acuerdo:

¹⁹ **Artículo 56°.-** Los tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República, siempre que versen sobre las siguientes materias:

1. Derechos Humanos.
2. **Soberanía, dominio o integridad del Estado.**
3. Defensa Nacional.
4. Obligaciones financieras del Estado.

También deben ser aprobados por el Congreso los tratados que crean, modifican o suprimen tributos; los que exigen modificación o derogación de alguna ley y los que requieren medidas legislativas para su ejecución.

Artículo II. Concesión de Derechos:

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo para la conducción de los servicios aéreos, en las rutas especificadas en el Anexo. Dichos servicios y rutas deberán ser referidas aquí y ahora como “Servicios Acordados” y Rutas Especificadas” respectivamente.
2. Sujeto a las provisiones de este Acuerdo, las Líneas Aéreas Designadas por cada una de las Partes Contratantes gozarán de los siguientes derechos:
 - a) El derecho de volar sobre su Territorio sin aterrizar;
 - b) El derecho de hacer escalas en su Territorio sin propósito de tráfico;
 - c) El derecho de efectuar escalas en los puntos de las Rutas Especificadas en el Cuadro de Rutas del presente Acuerdo para embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo por separado o combinado.
3. Ningún punto en el presente artículo deberá ser juzgado como confiriendo a la Línea Aérea Designada de alguna de las Partes Contratantes los derechos de llevar a bordo, en el Territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, su equipaje, carga y correo por compensación y que tenga como destino otro punto en el Territorio de esa otra Parte (cabotaje).

Artículo III. Designación y Autorización:

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho, en concordancia con sus regulaciones locales, de designar una o más aerolíneas de su país para operar los servicios aéreos tal como se acuerda en las Rutas Especificadas en el Anexo, con las frecuencias y la capacidad establecida en éste y para retirar o modificar tal designación a las líneas aéreas previamente señaladas y notificar a la otra Parte Contratante a través de Nota Diplomática:
2. Recibida la notificación con la solicitud de designación, cada Parte Contratante deberá, con la mínima demora administrativa, conceder a la aerolínea así designada por la otra Parte Contratante las respectivas autorizaciones de operación, a condición que:
 - a) Sea propiedad mayoritaria de la Parte Contratante que designa la línea aérea de sus nacionales o de ambos y esté bajo el control efectivo de los mismos o bien, sea una línea aérea con domicilio principal en el territorio de la Parte Contratante que designa a dicha línea aérea, constituida de acuerdo con la legislación de dicha Parte Contratante y que se encuentre bajo el control regulatorio de su autoridad aeronáutica;
 - b) La Línea Aérea Designada reúna las condiciones prescritas en la Ley, regulaciones y reglamentos normalmente aplicados por la Parte Contratante que recibe la designación; y
 - c) Que la Parte Contratante de la línea Aérea Designada mantenga y administre los estándares dispuestos en el Artículo VI (Seguridad de Aviación) y en el Artículo VIII (Seguridad Operacional)
3. Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante podrán requerir que la(s) Línea(s) Aéreas(s) Designada(s) por la otra Parte Contratante pruebe(n) que ésta(s) está(n) calificada(s) para satisfacer las condiciones prescritas en las leyes y regulaciones normalmente aplicadas a la

operación de los servicios internacionales por dichas autoridades, en conformidad con lo proveído en el Convenio.

4. Luego de recibida la autorización de operación prevista en el párrafo 2 del presente Artículo, la(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) podrá(n) operar los servicios en cualquier momento, con la condición que las Tarifas establecidas de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo XIII del presente Acuerdo, entren en vigor.

Artículo IV. Revocación y Suspensión de la Autorización

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de retener o revocar cualquier autorización de operación o suspender el ejercicio de los derechos especificados en el Artículo II del presente Acuerdo, de una Línea Aérea Designada por la otra Parte Contratante si:

- a) No es propiedad mayoritaria de la Parte Contratante que designa a dicha línea aérea, de sus nacionales o de ambos y no se encuentra bajo el control efectivo de los mismos o bien, sea una línea aérea con domicilio principal en el territorio de la parte Contratante que designa a dicha línea aérea, constituida de acuerdo con la legislación de dicha Parte Contratante y que se encuentre bajo el control regulatorio de su autoridad aeronáutica;
- b) En caso de que la Parte Contratante que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo VI (Seguridad de la Aviación) y en el Artículo VII (Seguridad Operacional);
- c) En caso de que la Línea Aérea Designada no cumpla las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte Contratante que recibe la designación.

2. A menos que sea fundamental tomar una acción inmediata para prevenir futuros incumplimientos del párrafo 1 del presente Artículo, se deberán ejercer los derechos establecidos en este Artículo luego de ser consultada la otra Parte Contratante.

Anexo I

1. Servicio de Transporte Aéreo Programado – Rutas

La(s) Línea(s) Aérea(s) Designada(s) por cada Parte Contratante, de conformidad con el presente Acuerdo y según lo acordado con las condiciones de su designación, deberá(n) estar autorizada(s) para operar los servicios aéreos programados de pasajeros y carga en las rutas siguientes:

- A. Rutas Troncales a ser operados por la Bandera peruana

Puntos anteriores

Puntos de origen: Puntos en el Perú

Puntos intermedios en el continente americano

Puntos de destino: Puntos en la Argentina

Puntos más allá en el continente americano

B. Rutas Troncales a ser operadas por la Bandera argentina

Puntos anteriores

Puntos de origen: Puntos en la Argentina

Puntos Intermedios en el continente americano

Puntos de destino: Puntos en el Perú

Puntos más allá en el continente americano

Los puntos anteriores, intermedios y más allá podrán ser operados con los derechos de Quinta Libertad dentro del continente americano y de la Sexta Libertad sin limitación geográfica.

Operaciones no regulares y Chárter

1. Las líneas aéreas autorizadas por las Partes Contratantes tendrán derecho, de conformidad con los términos de dicha autorización, a llevar a cabo transporte aéreo no regular internacional hacia y desde cualquier punto o puntos del Territorio de la otra Parte Contratante, directamente o con escalas en ruta, para transporte de ida o de ida y vuelta de cualquier tráfico hacia o desde un punto o puntos en el Territorio de la Parte Contratante que ha autorizado a la línea aérea. Se permitirán también vuelos chárter con varios puntos de destino. Además, las líneas aéreas de una Parte Contratante podrán efectuar vuelos chárter con tráfico cuyo origen o destino sea el Territorio de la otra Parte Contratante.
2. Cada línea aérea autorizada que lleve a cabo transporte aéreo en virtud de esta disposición cumplirá las leyes, reglamentos y normas de ambas Partes Contratantes.
3. Flexibilidad Operacional:

Cada Parte Contratante en algunos o todos sus vuelos y por su propia cuenta podrá:

- a) Operar sus vuelos en una o ambas direcciones;
- b) Combinar diferentes números de vuelos dentro de una operación de la aeronave;
- c) Prestar servicio en la rutas en cualquier combinación y en cualquier orden (que pueda incluir puntos intermedios, puntos más allá y éstos como puntos intermedios);
- d) Omitir paradas en cualquier punto o puntos;
- e) Prestar servicio antes de cada punto en su Territorio con o sin cambio de aeronaves o número de vuelo, asimismo ofrecer y publicitar dichos servicios al público.

Anexo II

Servicios Exclusivos de Carga

Las Líneas Aéreas Designadas por cada Parte Contratante, regulares o no regulares, tendrán el derecho de realizar servicios exclusivos de carga, sin limitaciones de frecuencias o capacidad, con cualquier tipo de aeronave, desde puntos anteriores a sus países, vía puntos en sus países y puntos

intermedios ubicados en el Territorio de la otra Parte Contratante y a los puntos más allá con derechos de Tercera, Cuarta, Quinta, Sexta y Séptima Libertad, con excepción de los derechos de cabotaje.

OPINIONES AL ACUERDO

Con el fin de proseguir con el perfeccionamiento interno del *Acuerdo de Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Argentina*, el Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó las opiniones de las siguientes instituciones:

Dirección General de Aeronáutica Civil

1. Con fecha 13 de junio de 2007, ante una nueva contrapropuesta a la redacción del Inc. a) de los artículos III y IV e inclusión de un nuevo Inc. al artículo IV del Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos, alcanzada por la Embajada de Perú en la República de Argentina, la DGAC, mediante Oficio 0893-2007-MTC/12, opina lo siguiente:

Expresa su conformidad a las propuestas alcanzadas respecto a la nueva redacción del Inc. a) de los artículos III y IV del Proyecto de Acuerdo de Servicios Aéreos. Sin embargo, en relación a la inclusión del Inc. b) del artículo IV informa que lo allí expresado consta en el Inc. c) del artículo IV del citado proyecto propuesta por la delegación peruana; por lo tanto, no recomienda su inclusión.

Ministerio de Justicia

2. Con fecha 29 de noviembre de 2007, la Asesoría Técnica del Ministerio de Justicia, mediante Oficio 550-2007-JUS/AT alcanza el Informe 348-2007-JUS/AT respecto al artículo V del citado acuerdo referido a la aplicación de leyes y regulaciones.

“Artículo V

Aplicación de Leyes y Regulaciones

1. *Durante el ingreso, permanencia o salida del Territorio de una de las Partes Contratantes, la Línea Aérea Designada deberá dar cumplimiento a las leyes, regulaciones y reglamentos relacionados con la operación y navegación de aeronaves establecidas por la otra Parte Contratante.*
2. *Al ingresar al territorio de una de las Partes Contratantes, hasta la salida del mismo y en el transcurso de dicha salida del Territorio de la mencionada Parte Contratante, los tripulantes, pasajeros o sus representantes, carga y correo transportados por las aeronaves de la Línea aérea Designada por la otra Parte Contratante deberán cumplir las leyes, reglamentos y procedimientos de dicha Parte Contratante con respecto a migraciones, pasaportes u otros documentos de viaje aprobados, ingreso, aduanas y cuarentena.*
3. *Ninguna de las Partes Contratantes deberá dar preferencia a otra aerolínea sobre la Línea Aérea Designada por la otra Parte Contratante en aplicación de sus reglamentos aduaneros, de migraciones, cuarentena o similares.*
4. *Los pasajeros, equipaje y carga que se encuentren en tránsito en el Territorio de alguna de las Partes Contratantes, no deberán abandonar el área reservada para dicho propósito y no deberán estar sujetos a revisiones, salvo que se trate de razones de seguridad de la aviación, narcóticos u otra razón especial. El equipaje y la carga en tránsito estarán exoneradas de los derechos de aduanas y otros impuestos similares.”*

El citado ministerio no considera observación alguna a los incisos 1, 2 y 3 del artículo V; sin embargo, no corresponde emitir opinión sobre el inciso 4, habida cuenta que se refiere a aspectos de seguridad e impuestos.

Ministerio de Economía y Finanzas

3. Con fecha 29 de enero de 2008, el Viceministerio de Economía, mediante Oficio 030-2008-EF/15.01 adjunta el Informe Técnico 034-2008-EF/66.01, elaborado por la Dirección General de Política de Ingresos Públicos que concluye que dicha Dirección General y la Dirección General de Asuntos de Economía Internacional, Competencia e Inversión Privada no presentan observación a citado acuerdo, respecto a la aplicación de leyes y regulaciones, cargos al usuario, actividades comerciales y derechos aduaneros.

“De acuerdo con lo señalado, el numeral 4 del artículo V, el numeral 4 del artículo X y el artículo XI del Acuerdo, se encuentran acordes con lo dispuesto en el Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, la Ley N° 26355, los incisos f) y h) del artículo 83 de la Ley General de Aduanas, el artículo 11° del Reglamento de la Ley General de Aduanas y el Decreto Supremo N° 064-2004-EF”.

Ministerio de Defensa

4. Con fecha 1 de agosto de 2008, la Dirección General de Relaciones Internacionales mediante Oficio 1733 VPD/B/01 señala que con Oficio 024 DIGEPE/B/01.b del 4 de enero de 2008 emitió opinión favorable al Acuerdo con la República de Argentina, haciendo conocer algunas propuestas de la Fuerza Aérea del Perú, las mismas que se encuentran contenidas en el Oficio NC-70-SGFA-EMOP-N° 4202 del 17 de diciembre de 2007 que señala lo siguiente:

- Los acápite a. de los artículos III inciso 2 y IV inciso 1, desnaturalizarían el Acuerdo, toda vez que su aplicación podría favorecer a líneas aéreas de terceros Estados.
- No resulta conveniente el texto del artículo X numeral 5 acápite b) debido a que las partes podrían realizar contratos de diversa naturaleza con un tercer Estado.
- Se debe efectuar una especificación al artículo XII, en el sentido que las transferencias de fondos previstas en el acuerdo se hagan conforme las obligaciones tributarias establecidas por la normativa de la parte Contratante respectiva.

Ministerio de Relaciones Exteriores

5. Con fecha 14 de agosto de 2007, la Oficina de Asesoría Jurídica, mediante Memorándum (AJU) 0274-2007, manifestó que el referido acuerdo versa sobre temas de soberanía y dominio del Estado, por lo que requiere ser aprobado en los términos que dispone el artículo 56 de la Constitución Política, es decir, que el Acuerdo en cuestión se perfeccionaría internamente con la aprobación del Congreso de la República a través de la correspondiente resolución legislativa y la posterior ratificación del Presidente de la República vía decreto supremo.

ANÁLISIS DEL ACUERDO DE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE ARGENTINA

El presente Convenio fue suscrito en el marco de la Convención de Aviación Civil Internacional suscrita en la Conferencia Internacional de Aviación Civil realizada en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y que fuera aprobado internamente por el Estado peruano mediante Resolución Legislativa 10358, del 9 de enero de 1946.

El presente acuerdo tiene como objeto, de conformidad con lo establecido en el artículo II, la concesión de derechos entre las Partes Contratantes para la conducción, a través de las Líneas Aéreas designadas por cada una de ellas, de los servicios aéreos entre sus respectivos territorios, en las rutas especificadas en el anexo I que forma parte integrante del referido Acuerdo. Esto incidiría sobre la soberanía que ejerce el Estado peruano en su territorio, el mismo que de acuerdo al artículo 54° de la Constitución Política del Perú comprende el suelo, subsuelo, dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre, en los cuales el Perú ejerce sus competencias soberanas y jurisdiccionales.

Según lo dispone el numeral 2 del citado artículo II, mediante este Acuerdo ambas Partes Contratantes conceden a las Líneas Aéreas designadas por cada una de ellas, que cumplan determinadas condiciones como propiedad de la aeronave, etc., derechos que atañen al ejercicio de su soberanía, tales como i) el derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar, ii) el derecho de hacer escalas en su territorio sin propósito de tráfico, y iii) el derecho de efectuar escalas en los puntos de las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas del presente acuerdo para embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo por separado o combinado. En consecuencia, por contener disposiciones que versan sobre soberanía del Estado contemplado en el inciso 2) del artículo 56° de la Constitución Política del Perú, dicho tratado debería ser previamente aprobado por el Congreso de la República.

Respecto a las disposiciones sobre exenciones tributarias contenidas en el precitado Acuerdo éstas se encuentran acordes con el ordenamiento jurídico nacional vigente en materia tributaria, según lo expresado por el Ministerio de Economía y Finanzas. En ese mismo sentido, el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Dirección General de Aeronáutica Civil en la primera reunión de trabajo manifestaron su conformidad a la aprobación de este tratado porque va a permitir el ingreso de un nuevo operador para la ruta Lima-Buenos Aires que hasta el momento no puede entrar al país porque el convenio está pendiente de aprobación.

CONCLUSIONES

- El Memorándum de Entendimiento con Chile en el otorgamiento de quintas libertades no es recíproco con el Perú en vista que las aerolíneas peruanas no realizan mayormente vuelos internacionales usando dicha libertad.
- El convenio suscrito con Chile abiertamente favorece a una aerolínea extranjera que es LATAM AIRLINES que opera en el Perú a través de Lan Chile y Lan Perú.
- Según lo expresado por la SUNAT, por el convenio de doble imposición suscrito entre Perú y Chile, las aerolíneas chilenas no estarían pagando el Impuesto a la Renta por las operaciones que realizan en nuestro país usando quinta libertades.
- En el caso de la República Argentina el estudio y el análisis que ha realizado la Comisión de Relaciones Exteriores responde a una necesidad de aprobarse, según lo manifestado por el Director General de Aeronáutica Civil en la primera reunión de trabajo.
- Al encontrarse pendiente de aprobación el tratado con la República de Argentina, está imposibilitando el ingreso de nuevos operadores para la ruta Lima-Buenos Aires, que perjudica a los usuarios con una mayor oferta de vuelos en dicha ruta.

RECOMENDACIONES

- En el próximo periodo anual de sesiones se debe continuar con el trabajo de estudio de todos los convenios suscritos por el Perú en materia aérea, en vista de la inequidad que se ha podido observar en el Memorándum de Entendimiento con Chile y dado que a la fecha no se han recibido respuestas a los oficios de solicitud de información cursados sobre la materia, habida cuenta el tiempo limitado que se tuvo para la elaboración del presente informe.

ANEXO I

DERECHOS DE TRÁFICO*

GRADO DE APERTURA DE RUTAS AEROCOMERCIALES SEGÚN ACUERDOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERU Y OTROS PAÍSES					
País	Acuerdos, Documentos Aprobatorios y Año	Entre territorios de las partes 3ª y 4ª libertad	Entre territorio de la contraparte y terceros países 5ª y 6ª libertad	Desde territorio contraparte a terceros países 7ª libertad	Dentro del Territorio Contraparte Cabotaje
Argentina	Acta de Reunión de Consulta entre AA suscrita el 18.10.2005, ratificada mediante RM 816-2005 MTC/02 del 11.11.05	A partir del 01.03.2006, las empresas de ambas banderas podrán operar hasta 28 frecuencias semanales en la ruta troncal Buenos Aires-Lima y vv., con cualquier tipo de aeronave Respecto a las rutas regionales vigentes entre la República Argentina y la República de Perú, se ha acordado establecer hasta 7 frecuencias semanales de ida y vuelta pudiendo omitirse los puntos de origen o destino Buenos Aires.	Se establece que las empresas de bandera Argentina podrán operar: De puntos anteriores a puntos en Argentina con puntos intermedios en el Continente Americano, puntos en Perú y puntos más allá en el continente americano. Los puntos anteriores intermedios y más allá podrán ser operados con derechos de quinta libertad dentro del continente americano y de sexta libertad sin limitación geográfica.	Sin derechos	Sin derechos
Australia	ME del 04.11.2008 aprobado mediante RM 908-2008-MTC/02	Siete (07) frecuencias	Sin derechos	Sin derechos	Sin derechos
Bélgica	ME del 28.05.2009 aprobado mediante RM 549-2009-MTC/02	Establece que las aerolíneas designadas de las Partes estarán autorizadas en el servicio de pasajeros como para carga, el determinar la cantidad de frecuencias de acuerdo a las necesidades existentes de tráfico aéreo sin ninguna restricción en cuanto a la cantidad de frecuencias, el tipo de aeronaves, o en el ejercicio de los derechos de tráfico de los derechos de tercera y cuarta libertad	Sin límite en quinta libertad con puntos intermedios	Sin derechos	Sin derechos
Brasil	Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito 28.08.1953, aprobado mediante RL 11987 del 18.09.53 Acta de la XIV Reunión de Consulta entre las AA, suscrita con fecha 15.08.08, ratificada por RM 795-2008-MTC/02.	Plenos derechos de tercera y cuarta libertades. Por la cual se establece que para el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo en rutas regionales (todos sus puntos en América del Sur) las aerolíneas designadas por cada Parte, determinará la capacidad y frecuencias, basándose en las consideraciones comerciales propias del mercado. Veintiocho (28) frecuencias semanales en servicio de pasajeros, carga y correo, en los servicios regionales. Cinco (05) frecuencias semanales para ser operadas en los servicios de carga en vuelos regionales o de largo recorrido.	Plenos derechos de quinta y sexta libertades. Por la cual se establece que para el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo en rutas regionales (todos sus puntos en América del Sur) las aerolíneas designadas por cada Parte, determinará la capacidad y frecuencias, basándose en las consideraciones comerciales propias del mercado. Veintiocho (28) frecuencias semanales en servicio de pasajeros, carga y correo, en los servicios regionales. Cinco (05) frecuencias semanales para ser operadas en los servicios de carga en vuelos regionales o de largo recorrido.	Sin derechos	Sin derechos

		Ocho (08) frecuencias semanales, en servicios de largo recorrido. Tratándose de rutas de Largo Recorrido (además de los puntos en América del Sur, otros puntos fuera de la región) se ha acordado establecer trece (13) frecuencias semanales adicionales en cada dirección, con efecto inmediato y veintiún (21) frecuencias semanales adicionales que serán implementadas por fases hasta el 2012: 7 de enero de 2010, 7 de enero de 2011 y 7 de enero de 2012, con cualquier tipo de aeronave, que serán operadas en los servicios regionales o de largo recorrido.	Ocho (08) frecuencias semanales, en servicios de largo recorrido. Tratándose de rutas de Largo Recorrido (además de los puntos en América del Sur, otros puntos fuera de la región) se ha acordado establecer trece (13) frecuencias semanales adicionales en cada dirección, con efecto inmediato y veintiún (21) frecuencias semanales adicionales que serán implementadas por fases hasta el 2012: 7 de enero de 2010, 7 de enero de 2011 y 7 de enero de 2012, con cualquier tipo de aeronave, que serán operadas en los servicios regionales o de largo recorrido.		
Canadá	Acuerdo suscrito el 18.05.1954, aprobado mediante RL 12157 de 21.10.1954 y las notas diplomáticas que lo enmiendan	FRECUENCIAS: No precisa. El acuerdo antes citado establece en cuanto a la capacidad, que está estará relacionada a las demandas de tráfico de las aerolíneas designadas, considerando una única designación para ambas Partes Contratantes	FRECUENCIAS: No precisa para los puntos más allá con derechos de tráfico de 5ta libertad	Sin derechos	Sin derechos
Chile	ME entre las AA, suscrita el 07.04.2011 y ratificada por RM 412-2011 MTC/02 del 15.06.2011	Ambas delegaciones acordaron incrementar las frecuencias semanales, en la ruta LIMA – SANTIAGO y vv., en 56 frecuencias semanales para las empresas aéreas designadas hasta llegar a un total de 84 frecuencias semanales para cada una de las Partes, que gozarán además de derechos de Sexta libertad.	En cuanto a los derechos de Quinta libertad, para las aerolíneas designadas por las Autoridades competentes de la República de Chile se acordó mantener las 14 frecuencias semanales, ya sea en las rutas LIMA – New York – LIMA y/o LIMA – LOS ANGELES – LIMA, sin establecer limitaciones en cuanto al equipo.	Ambas delegaciones establecieron que las aerolíneas designadas de ambos países podrán efectuar servicio regular exclusivo de carga, dentro de la más amplia libertad y sin limitación alguna, pudiendo operar del territorio de un país al otro y viceversa en Quinta, Sexta y Séptima libertad.	Sin derechos
China	Convenio de Servicios Aéreos 30.03.2000, siendo aprobado mediante RL 29280 el 19.11.2008. ME suscrito el 12.12.2005, ratificado por RM 253-2006-MTC/02	RUTAS Y DERECHOS DE TRÁFICO: CHINA: Puntos en China - dos puntos intermedios con todos los derechos de tráfico a ser acordados - Lima - puntos más allá a ser acordados. FRECUENCIAS: No precisa. 14 frecuencias semanales para los servicios combinados y/o servicios de carga exclusiva	RUTAS Y DERECHOS DE TRÁFICO: CHINA: Puntos en China - dos puntos intermedios con todos los derechos de tráfico a ser acordados - Lima - puntos más allá a ser acordados. FRECUENCIAS: No precisa.	RUTAS Y DERECHOS DE TRÁFICO: CHINA: Puntos en China - dos puntos intermedios con todos los derechos de tráfico a ser acordados - Lima - puntos más allá a ser acordados. FRECUENCIAS: No precisa.	Sin derechos
Colombia	Régimen fuera del C.A.N.	El servicio de carga exclusiva es amplio y flexible, no encontrándose limitado a un determinado número de frecuencias	El servicio de carga exclusiva es amplio y flexible, no encontrándose limitado a un determinado número de frecuencias	El servicio de carga exclusiva es amplio y flexible, no encontrándose limitado a un determinado número de frecuencias	Sin derechos

**GRADO DE APERTURA DE RUTAS AEROCOMERCIALES
SEGÚN ACUERDOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERU Y OTROS PAÍSES**

País	Acuerdos, Documentos Aprobatorios y Año	Entre territorios de las partes 3ª y 4ª libertad	Entre territorio de la contraparte y terceros países 5ª y 6ª libertad	Desde territorio contraparte a terceros países 7ª libertad	Dentro del Territorio Contraparte Cabotaje
Costa Rica	Acta de la II Reunión de Consulta entre AA, aprobada por RM 178-2004 MTC/02	7 frecuencias autorizadas	De Costa Rica: San José, Costa Rica – vía un punto intermedio-Lima, Perú y puntos más allá en Sudamérica y viceversa. Los puntos más allá a operar por las líneas aéreas designadas por Costa Rica es Santiago de Chile y Buenos Aires (3 frecuencias). El punto intermedio a operar por las líneas aéreas designadas por la Parte Costarricense es Ciudad de Panamá.	Sin derechos	Sin derechos
Cuba	Acuerdo sobre Transporte Aéreo suscrito el 2003, aprobado por RL 28064 del 06.09.2003	Las líneas aéreas designadas podrán ejercer derechos de tercera y cuarta libertad del aire, con hasta 10 frecuencias semanales para cada Parte	Los derechos de quinta libertad, en puntos intermedios y más allá serán atendidos por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.	Sin derechos	Sin derechos
Dinamarca	Acuerdo de Transporte Aéreo del 22.06.60, aprobado por RL 13707 del 15.09.61	FRECUENCIAS: No precisa	FRECUENCIAS: No precisa	Sin derechos	Sin derechos
Ecuador	Régimen fuera del C.A.N. Acta de la Reunión de Consulta de 25.05.2000, aprobada por RM 368-2000 MTC/15.02 del 15.09.2000.	Establece para las operaciones fuera de la subregión andina, en la modalidad de pasajeros, carga y correo, para las aerolíneas designadas por la República del Ecuador hasta 7 frecuencias semanales, con derechos hasta de quinta libertad del aire en la ruta: Ecuador, dos puntos en Perú y un punto más allá a Santiago de Chile	Establece para las operaciones fuera de la subregión andina, en la modalidad de pasajeros, carga y correo, para las aerolíneas designadas por la República del Ecuador hasta 7 frecuencias semanales, con derechos hasta de quinta libertad del aire en la ruta: Ecuador, dos puntos en Perú y un punto más allá a Santiago de Chile.	El servicio de carga exclusiva es amplio y flexible, no encontrándose limitado a un determinado número de frecuencias.	Sin derechos
Emiratos Árabes Unidos	ME entre las AA del 23.11.2004, ratificado mediante RM 264-2005 MTC/02 del 28.04.2005	Derechos de tercera y cuarta libertad del aire en servicio de pasajeros, carga y correo. En servicio de carga exclusiva derechos de tercera y cuarta libertad. FRECUENCIAS Sin restricción con respecto al número de frecuencias.	Derechos de quinta libertad del aire en servicio de pasajeros, carga y correo. En servicio de carga exclusiva derechos de quinta libertad. FRECUENCIAS Sin restricción con respecto al número de frecuencias.	Sin derechos	Sin derechos

**GRADO DE APERTURA DE RUTAS AEROCOMERCIALES
SEGÚN ACUERDOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERU Y OTROS PAÍSES**

País	Acuerdos, Documentos Aprobatorios y Año	Entre territorios de las partes 3ª y 4ª libertad	Entre territorio de la contraparte y terceros países 5ª y 6ª libertad	Desde territorio contraparte a terceros países 7ª libertad	Dentro del Territorio Contraparte Cabotaje
España	Acta Final de la Reunión de AA suscrita el 06.04.2005 aprobada por RM 309-2005-MTC/02 del 24.05.05)	Se ha acordado establecer 28 frecuencias semanales en el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo para las aerolíneas designadas por cada Parte, en régimen de tercera y cuarta libertades del aire.	Régimen de Libertad para los vuelos de carga.	Régimen de Libertad para los vuelos de carga.	Sin derechos
EE.UU.	Acuerdo de Transporte Aéreo del 10.06.1998 y aprobado mediante DS 038-98-RE del 01.12.98.	Se establece para el servicio de Transporte Aéreo Regular Internacional de pasajeros, carga y correo un régimen de cielos abiertos para las aerolíneas designadas por los gobiernos de ambos estados.	No hay ningún tipo de restricciones en cuanto a la cantidad de servicios de pasajeros o carga que puedan operar las líneas aéreas designadas de cada Parte.	No hay ningún tipo de restricciones en cuanto a la cantidad de servicios de pasajeros o carga que puedan operar las líneas aéreas designadas de cada Parte.	Sin derechos
Francia	Acuerdo relativo al Transporte Aéreo del 23.04.1959, aprobado por RL 13289 del 09.12.59 y las Notas Diplomáticas que lo enmiendan.	No precisan números de frecuencias a ser operadas pero señalan las rutas para las aerolíneas designadas de cada Parte.	FRECUENCIAS: No precisa para los puntos más allá con derechos de tráfico de 5ta libertad	Sin derechos	Sin derechos
Honduras	Acuerdo de Servicios Aéreos suscrito el 04.05.55, aprobado por RL 12411 del 31.10.55.	FRECUENCIAS: Acorde a la demanda del tráfico.	FRECUENCIAS: No precisa para los puntos más allá con derechos de tráfico de 5ta libertad	Sin derechos	Sin derechos
México	Convenio sobre Transporte Aéreo suscrito el 05.11.1989, ratificado mediante DS 005-RE ME suscrito entre las AA del 03.10.2010, ratificada mediante RM 054-2011 MTC/01 del 21.01.2011	56 frecuencias semanales 21 frecuencias corresponden a la ruta Ciudad de México – Lima y vv y las 35 restantes a ser distribuidas entre los otros pares de ciudades y un punto adicional a ser definido posteriormente	La operación de derechos de tráfico de quinta libertad, para el transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo, estará sujeto al acuerdo y a la previa autorización de las AA de ambas Partes Contratantes. Ambas delegaciones establecieron que las aerolíneas designadas podrán efectuar servicio regular exclusivo de carga, entre cualquier punto de las Partes Contratantes, sin limitación de frecuencias con derechos de quinta libertad en la Región latinoamericana.	El servicio de carga exclusiva es amplio y flexible, no encontrándose limitado a un determinado número de frecuencias	Sin derechos
Noruega	Acuerdo Bilateral sobre transporte Aéreo del 02.11.60, ratificado por RL 14006 del 08.02.62	FRECUENCIAS: Acorde a la demanda del tráfico.	FRECUENCIAS: No precisa para los puntos más allá con derechos de tráfico de 5ta libertad	Sin derechos	Sin derechos

**GRADO DE APERTURA DE RUTAS AEROCOMERCIALES
SEGÚN ACUERDOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERU Y OTROS PAÍSES**

País	Acuerdos, Documentos Aprobatorios y Año	Entre territorios de las partes 3ª y 4ª libertad	Entre territorio de la contraparte y terceros países 5ª y 6ª libertad	Desde territorio contraparte a terceros países 7ª libertad	Dentro del Territorio Contraparte Cabotaje
Panamá	Acta de la IV Reunión de Consulta entre AA ratificada por RM 912-2003 MTC/02 del 31.10.2003) Acuerdo de Transporte Aéreo, suscrito el 08.09.2003 y su enmienda, suscrita el 26.08.2010, aprobados por RL 29708 del 14.06.2011	Las frecuencias serán establecidas por acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas	Sin derechos en servicio mixto En servicio de carga, derechos de Quinta y Sexta Libertad. El servicio de carga exclusiva es amplio y flexible, no encontrándose limitado a un determinado número de frecuencias	Sin derechos	Sin derechos
Paraguay	Acuerdo sobre Transporte Aéreo suscrito el 06.07.2001 y ratificado por DS 065-2001-RE de 31.08.2001. Entró en vigencia el 11.09.02.	FRECUENCIAS: Sin límites.	Sin derechos	Sin derechos	Sin derechos
Región Administrativa Especial de Hong Kong	ME, suscrito con fecha 16.09.2009, ratificado mediante RM 027-2010-MTC/01	Tendrán derecho a operar servicios semanales ilimitados en derechos de 3ra/4ta libertad	Y hasta un total de 07 servicios por semana de pasajeros y/o carga con derechos de 5ta libertad, usando cualquier tipo de aeronaves en cualquiera de los puntos intermedios en los Estados Unidos en forma separada o combinada, siempre y cuando los citados tráficos, no excedan el 50% de la capacidad de la aeronave operada, calculada de manera agregada teniendo como base un mes calendario.	Sin derechos	Sin derechos
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Acuerdo de Servicios Aéreos entre ambos Gobiernos, suscrito el 22.12.47 y aprobado mediante RL 13708 del 15.09.1961. ME entre AA, suscrito con fecha 26.05.04, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 485-2004 MTC/02.	Sin restricciones respecto al número de frecuencias, cualquier tipo de aeronave para el servicio de pasajeros o carga.	La Línea o Líneas Aéreas del Perú podrán ejercer derechos de tráfico en quinta libertad entre el Reino Unido y seis puntos intermedios o puntos más allá.	Sin derechos	Sin derechos

**GRADO DE APERTURA DE RUTAS AEROCOMERCIALES
SEGÚN ACUERDOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERU Y OTROS PAÍSES**

País	Acuerdos, Documentos Aprobatorios y Año	Entre territorios de las partes 3ª y 4ª libertad	Entre territorio de la contraparte y terceros países 5ª y 6ª libertad	Desde territorio contraparte a terceros países 7ª libertad	Dentro del Territorio Contraparte Cabotaje
Reino Unido de los Países Bajos	Acuerdo Bilateral sobre Transporte Aéreo del 22.09.52, aprobado por RL N° 12490 DEL 09.12.55 ME del 27.06.2001, aprobado por RM N° 392-2001-MTC/15.16 del 7 de Set. 2001	Establece que las líneas aéreas de ambos países tendrán la libertad de realizar servicios aéreos para pasajeros, servicios de carga y correo y servicios exclusivos de carga entre los territorios de ambos países, sin limitaciones de rutas, puntos, número de frecuencias y tipo de aeronave	FRECUENCIAS: No precisa para los puntos más allá con derechos de tráfico de 5ta libertad	Sin derechos	Sin derechos
República Dominicana	ME entre AA aprobado por RM 046-2010 MTC/01	Establece que las aerolíneas designadas de ambas Partes podrán ejercer todos los derechos de tráfico hasta la sexta libertad del aire, tanto para los servicios combinados de pax y carga, como para servicio exclusivo de carga, con frecuencias y capacidades ilimitadas, con cualquier tipo de aeronaves desde puntos anteriores y/o puntos en Perú, vía puntos intermedios hacia puntos en República Dominicana, puntos más allá.	Establece que las aerolíneas designadas de ambas Partes podrán ejercer todos los derechos de tráfico hasta la sexta libertad del aire, tanto para los servicios combinados de pax y carga, como para servicio exclusivo de carga, con frecuencias y capacidades ilimitadas, con cualquier tipo de aeronaves desde puntos anteriores y/o puntos en Perú, vía puntos intermedios hacia puntos en República Dominicana, puntos más allá.	Sin derechos	Sin derechos
República Federal Alemana	Convenio del 30.04.62., aprobado mediante RL 14713 del 15.11.63 y las Notas Diplomáticas que lo enmiendan	FRECUENCIAS: No precisa.	FRECUENCIAS: No precisa para los puntos más allá con derechos de tráfico de 5ta libertad	Sin derechos	Sin derechos
Singapur	ME sobre Servicios Aéreos, ratificado mediante RM 777-2009-MTC/02	Establece que las aerolíneas designadas de ambas partes podrán ejercer todos los derechos de tráfico de las libertades de 3ra y 4ta tanto para los servicios de pasajeros como de carga, en un horario de rutas abierto, con frecuencias y capacidades ilimitadas y con cualquier tipo de aeronave.	Establece que las aerolíneas designadas de ambas partes podrán ejercer todos los derechos de tráfico de las libertades de 5ta tanto para los servicios de pasajeros como de carga, en un horario de rutas abierto, con frecuencias y capacidades ilimitadas y con cualquier tipo de aeronave.	Sin derechos	Sin derechos
Sudáfrica	ME entre AA, suscrito el 18.08.2004, ratificado mediante RM 926-2004 MTC/02 del 09.12.2004.	En servicio de pasajeros, carga y correo establece otorgar un total de cuatro frecuencias por semana con cualquier tipo de aeronave con derechos de tercera o cuarta libertad para las aerolíneas designadas de cada una de las Partes Contratantes. En servicio de carga, tres (03) frecuencias semanales.	En servicio de carga exclusiva dos puntos intermedios y/o más allá con derechos de quinta libertad que serán señalados oportunamente	Sin derechos	Sin derechos
Suecia	Acuerdo sobre Transporte Aéreo del 14.07.60 aprobado por RL 13709 del 15.09.61	FRECUENCIAS: Acorde a la demanda del tráfico.	FRECUENCIAS: No precisa para los puntos más allá con derechos de tráfico de 5ta libertad	Sin derechos	Sin derechos

**GRADO DE APERTURA DE RUTAS AEROCOMERCIALES
SEGÚN ACUERDOS ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERU Y OTROS PAÍSES**

País	Acuerdos, Documentos Aprobatorios y Año	Entre territorios de las partes 3ª y 4ª libertad	Entre territorio de la contraparte y terceros países 5ª y 6ª libertad	Desde territorio contraparte a terceros países 7ª libertad	Dentro del Territorio Contraparte Cabotaje
Suiza	Acuerdo sobre Transporte Aéreo suscrito el 24.01.2000 y ratificado por DS 005-2000-RE del 14.02.2000	FRECUENCIAS: Acorde a la demanda del tráfico.	FRECUENCIAS: No precisa para los puntos más allá con derechos de tráfico de 5ta libertad	Sin derechos	Sin derechos
Tailandia	ME entre las AA del 18.03.05, ratificado por RM 630-2005 MTC/02 del 13.09.2005.	Establece que las aerolíneas designadas por ambas Partes contratantes gozaran de los derechos de tráfico de 3ra y 4ta libertades del aire, operando con un número ilimitado de frecuencias con cualquier tipo de aeronave tanto para el servicio de pasajeros, carga y correo y para el servicio de carga exclusiva.	Establece que las aerolíneas designadas por ambas Partes contratantes gozaran de los derechos de tráfico de 5ta libertad del aire, operando con un número ilimitado de frecuencias con cualquier tipo de aeronave tanto para el servicio de pasajeros, carga y correo y para el servicio de carga exclusiva.	Sin derechos	Sin derechos
Uruguay	Acuerdo de Transporte Aéreo suscrito el 04.11.2002, ratificado por DS 039-2003-RE de 28.03.03. Acta de Reunión de Consulta entre AA suscrita el 20.03.2010, ratificada por RM 548-2009-MTC/12 del 31.07.2009	Se acordó que las frecuencias a operar en el Cuadro de Rutas para ambas banderas serán ilimitadas y sin restricciones en cuanto al equipo de vuelo.	No se ha logrado un consenso respecto al otorgamiento de los puntos intermedios en 5ta libertad.	Sin derechos	Sin derechos

* <http://clacsec.lima.icao.int/2013-estmie/peru.htm#DERECHOS>

Actualizado el día Viernes 24 de Junio de 2011

ANEXO II

ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR EL GRUPO DE TRABAJO

El Grupo de Trabajo "Seguimiento de los Convenios sobre materia aérea suscritos por el Perú" inició sus funciones solicitando información a las instituciones correspondientes, de acuerdo a la relación adjunta.

DOCUMENTOS REMITIDOS

Documento remitido	Fecha	Destinatario	Asunto
Oficio 93-2013/2014-RAA-CR	9.01.2014	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Solicitando información de las actividades aerocomerciales entre Perú y Chile en virtud al Memorándum de Entendimiento suscrito en el 2011 por las Autoridades Aeronáuticas de ambas naciones.
Oficio 95-2013/2014-RAA-CR	9.01.2014	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Solicitando información sobre accionistas de la empresa Trans American Airlines, relación de personal aeronáutico contratado, entre otros.
Oficio 99-2013/2014-RAA-CR	16.01.2014	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Solicitando información de las actividades aerocomerciales entre Perú y Chile, en virtud al Memorándum de Entendimiento suscrito en el 2011 por las Autoridades Aeronáuticas de ambas naciones.
Oficio 123-2013/2014-REAA-CR	4.03.2014	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Solicitando explicar las razones por las cuales su sector se apartó de la opinión de la Comisión Consultiva de Aeronáutica Civil, en la relación aérea Perú-Chile.
Oficio 184-2013/2014-REAA-CR	28.05.2014	Comisión de Relaciones Exteriores	Solicitando información sobre convenios u otros instrumentos legales suscritos por el Perú en materia aérea con otros países.
Oficio 185-2013/2014-REAA-CR	28.05.2014	Ministerio de Relaciones Exteriores	Solicitando información relacionada a convenios u otros instrumentos legales suscritos por el Perú con Chile en materia aérea.
Oficio N° 001-2013-2014/GTSCASP-REAA/CR	2.06.2014	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Solicitando autorizar al Director General de Aeronáutica Civil y otros funcionarios a participar de la primera sesión ordinaria del grupo de trabajo para tratar sobre los temas de convenios aéreos.

Documento remitido	Fecha	Destinatario	Asunto
Oficio N° 002-2013-2014/GTSCASP-REAA/CR	2.06.2014	Ministerio de Relaciones Exteriores	Solicitando designar a funcionarios de la cancillería para que participen de la primera sesión ordinaria del grupo de trabajo para tratar sobre los temas de convenios aéreos.
Oficio N° 003-2013-2014/GTSCASP-REAA/CR	17.06.2014	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Solicitando remitir la relación de pilotos, por nacionalidad, autorizados a pilotear aviones en el Perú, así como sus respectivas remuneraciones. Igualmente, la relación de aerolíneas extranjeras que operan en nuestro país.
Oficio N° 004-2013-2014/GTSCASP-REAA/CR	17.06.2014	Lan Perú	Solicitando información del número de vuelos que realizan desde New York o Los Ángeles hacia Santiago de Chile, con escala en Lima, además de la cantidad de aviones propios y/o alquilados de matrícula extranjera y, si ese fuera el caso, cuanto pagan por alquiler.
Oficio N° 005-2013-2014/GTSCASP-REAA/CR	17.06.2014	Lan Chile	Solicitando información de la cantidad de vuelos que brinda la compañía desde New York y Los Ángeles, con escala en la ciudad de Lima.
Oficio N° 006-2013-2014/GTSCASP-REAA/CR	17.06.2014	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Solicitando la remisión de la constitución de las aerolíneas LAN Perú, Taca Perú y otras que brindan servicio internacional, con indicación de la procedencia de su capital. Asimismo, de las aerolíneas Peruvian Airlines, Star Perú, LC Perú, y otras que operan en nuestro país y que brindan servicio de transporte aéreo nacional.
Oficio N° 007-2013-2014/GTSCASP-REAA/CR	10.06.2014	Superintendente Nacional de Aduanas y Administración Tributaria-SUNAT	Solicitando designar a funcionarios de la SUNAT para que participen en la segunda sesión ordinaria del grupo de trabajo para tratar sobre los temas de convenios aéreos.
Oficio N° 008-2013-2014/GTSCASP-REAA/CR	19.06.2014	Superintendente Nacional de Aduanas y Administración Tributaria-SUNAT	Solicitando remitir los montos que recauda el Perú por IGV, Impuesto a la Renta u otros, por parte de las aerolíneas Lan Perú, Lan Chile, Taca Perú y otras de servicio internacional de carga y pasajeros, cuyos vuelos sean directos o con escala en Lima. Lo mismo para las aerolíneas Lan Perú, Peruvian Airlines, Star Perú, LC

Documento remitido	Fecha	Destinatario	Asunto
Oficio N° 008-2013-2014/GTSCASP-REAA/CR	25.06.2014	Director General de Aeronáutica Civil	Perú, y otras que brindan servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros y carga. Solicitando información de los últimos cinco años respecto a retrasos de vuelos e incumplimiento de contrato por las empresas Lan Airlines y Taca.

Cabe mencionar que a la fecha el Grupo de Trabajo ha recibido solo dos pedidos de información, los cuales se detallan en el siguiente cuadro:

DOCUMENTOS RECIBIDOS

Documento recibido	Fecha	Destinatario	Asunto
Oficio 102-2014-MTC/02	28.01.2014	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Remitiendo respuesta al oficio 93 sobre información relacionada con las actividades aerocomerciales entre Perú y Chile y con el MdE suscrito por ambas naciones.
Oficio 334-2014-MTC/02	29.04.2014	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Remitiendo respuesta al oficio 99 sobre información relacionada con las actividades aerocomerciales entre Perú y Chile y con el MdE suscrito por ambas naciones.
Oficio 528-2013-2014-CRREE/CR	7.05.2014	Comisión de Relaciones Exteriores	Comunicando al cong. Roberto Angulo que se le encarga la coordinación del Grupo de Trabajo de "Seguimiento de los convenios sobre materia aérea suscritos por el Perú.
Oficio 464-2014-NCJ/CR	5.06.2014	Cong. Natalie Condori Jahuira	Solicitando licencia para la primera sesión ordinaria a realizarse el jueves 5 de junio de 2014.

De otro lado, el Grupo de Trabajo llevó a cabo dos sesiones ordinarias que contó con la presencia de funcionarios de los sectores Transportes y Comunicaciones y de Relaciones Exteriores, así como de los funcionarios de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT. Los temas que se trataron se detallan en el siguiente cuadro:

SESIONES DE TRABAJO

Fecha	Sesiones	Tema / Invitados
5.06.2014	Primera Sesión Ordinaria	<p>Exposición sobre los convenios aéreos suscritos por el Perú con otros países, así como los beneficios económicos obtenidos por la firma de dichos instrumentos aéreos internacionales.</p> <p><u>Invitados:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Sra. Luz Caballero, Subdirectora de Evaluación y Perfeccionamiento de Tratados ❖ Dr. Enrique Gamero, Asesor de la Dirección General de Tratados ❖ Sr. Franklin Rojas, Director de Asuntos Aéreos y Espaciales ❖ Sr. Javier Hurtado Gutiérrez, Director General de Aeronáutica ❖ Sr. Embajador Nicolás Roncagliolo, Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos
19.06.2014	Segunda Sesión Ordinaria	<p>Exposición sobre los impuestos que el Estado peruano percibe de las aerolíneas peruanas, así como también de las aerolíneas extranjeras cuyos vuelos internacionales hacen escala en la ciudad de Lima, a cargo de funcionarios de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT.</p> <p><u>Invitados:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Sr. Federico Guerra Yungbluth, Gerente de Gestión, Seguimiento y Control de la Intendencia de Programación y Gestión de Operaciones. ❖ Sra. Miriam Fernández Cabellos de la División de Dictámenes Tributarios de la Intendencia Nacional Jurídica.

ROBERTO ANGULO ÁLVAREZ

Coordinador

Grupo de Trabajo de Seguimiento de los convenios
sobre materia aérea suscritos por el Perú