

“Los Convenios de Navegación Aérea entre el Perú y los EEUU”.

Alfredo Ostoya López-Alfaro

Miembro de la Delegación Peruana encargada de negociar con EE.UU. los términos de las Relaciones Aero-Comerciales entre ambos países desde octubre 1982.

El indiscutido principio de que los Estados ejercen soberanía exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y mar adyacente (“hasta el límite de las doscientas millas” dice el artículo 99 de la Constitución Política del Perú), es el que determina que la aviación civil internacional sólo pueda desarrollarse sobre la base de la aquiescencia tácita o el acuerdo expreso de los Estados sobrevolados en lo que atañe a las concesiones a efectuar sobre esa soberanía. La aeronavegación comercial y el antiguo, pero no por eso menos vigente, aforismo romano “dominus soli dominus coeli” serían irreconciliables de no mediar concesiones recíprocas hechas por las naciones involucradas en una determinada relación aerocomercial respecto de sus soberanías aéreas.

Dos aproximaciones opuestas frente al problema de la soberanía y, en particular, al de los derechos de tráfico aéreo, fueron propuestas y ardorosamente defendidas desde antes de la década del 40 por Estados Unidos de América y Gran Bretaña. En sus orígenes ellas estuvieron directamente influidas por el respectivo potencial de aviación militar (*) con que cada uno de esos países contó durante la Segunda Guerra Mundial. Por esas razones, el primero reclamaba la “libertad del aire” y propiciaba una política de “cielos abiertos” y el segundo, que tradicionalmente había apoyado la tesis de la “libertad de los mares”, adscribía y auspiciaba la de la soberanía exclusiva sobre el espacio aéreo, que hace posible la aviación internacional sólo a través de la “libertad regulada del aire” y que posteriormente dio lugar a lo que se conoce como la doctrina de la “pre-determinación”, a la que se hará referencia más adelante. Estas dos posiciones se enfrentaron en las reuniones preparatorias de la Convención de Aviación Civil Internacional suscrita en Chicago en 1944, cuando ya habían sido definidos los privilegios que un Estado puede otorgar a transportadores

aéreos de otro para operar servicios regulares desde y hacia su territorio, los que, desde entonces, han sido conocidos como las “Cinco Libertades del Aire”.

En vista del fracaso de la Convención de Chicago de 1944 en lo que a la conciliación plena de dichas posiciones se refería, así como en lo relativo a que todos los Estados que la suscribieran se confirieran recíprocamente determinados derechos de tráfico aerocomercial, los Estados que desearan tender rutas aéreas entre sus territorios, tendrían que celebrar convenios bilaterales por medio de los cuales se otorgarían, recíprocamente, determinadas “libertades del aire”, las que serían exclusivamente usufructuadas por las aerolíneas designadas por cada uno de aquellos.

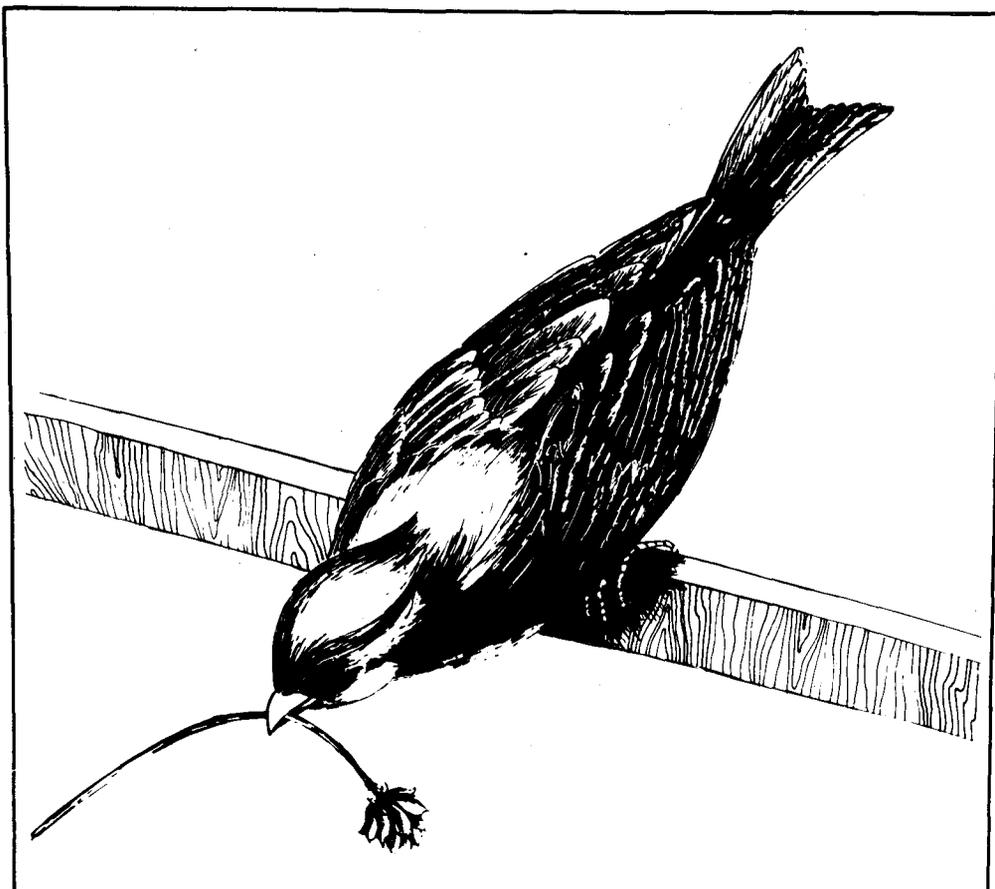
Cabe mencionar que Estados Unidos de América y Gran Bretaña resolvieron sus diferencias en esta materia a través de lo que desde entonces se conoce como el Acuerdo de Bermuda de 1946, el que no sólo pone de manifiesto una solución conciliatoria entre las concepciones liberal y restrictiva de cada uno de tales Estados, sino que sirvió de modelo para la celebración de un importante número de convenios bilaterales de tráfico aéreo entre muy diversos pares de países. Así, por ejemplo, el convenio celebrado entre el Perú y los Estados Unidos de América, también en 1946, fue un convenio “tipo Bermuda”.

Siendo la filosofía de este convenio de tipo fundamentalmente liberal, contiene, como lo sostiene Albert Stoffel (1) algunas salvaguardas para aquellos países que temen que los países más poderosos puedan lesionar sus derechos y que, por esa razón, deseen poder ejercer ciertos controles sobre la operación de las líneas extranjeras hacia y desde su territorio.

En la opinión de muchos analistas, la doctrina de los “cielos abiertos” propugnada por Estados Unidos de América quedó, en una cierta dimensión, recogida tanto en el acuerdo suscrito por dicho país con Gran

(*) Es bien conocido que las primeras compañías de aviación civil adaptaron equipo militar en desuso para este servicio.

(1) American Bilateral Agreements en The Journal of Air Law and Commerce, volumen 26, 1959.



**Gran parte de las aves, sobre todo las silvestres,
pueden trasladarse largas distancias
sin otra energía que la de sus alas.**

El transporte siempre ha sido un reto para la humanidad. Implica utilizar energía para poner "motores en marcha"; energía que es consumida y tiene que ser renovada continuamente.

PETROPERU S.A. realiza constantemente cuantiosas inversiones en capital y esfuerzo humano para que usted siempre encuentre en su camino una estación de servicio donde llenar su tanque.

Entre 1982 y 1990, Petróleos del Perú deberá invertir más de 52,000 millones de soles para cumplir con ese objetivo.

PETROPERU S.A., ENERGIA, DIVISAS, DESARROLLO.



Bretaña en 1946, cuanto en los numerosos convenios "tipo Bermuda" celebrados desde entonces, con la consiguiente difusión y gradual consolidación de sus principios, los que más tarde comenzaron a ser discutidos por los países de reducido potencial aerocomercial que en 1946 o pocos años después —muchos de ellos sin contar aún con una aerolínea nacional a la cual asignar el usufructo de los derechos de tráfico aéreo a ser obtenidos a cambio de los otorgados— suscribieron espontáneamente convenios bilaterales "tipo Bermuda", deseosos de quedar integrados a las incipientes rutas aéreas de ese entonces.

La discusión de tales principios, como es evidente, comenzó a tomar cuerpo cuando esos mismos países incursionaron directamente en la aviación comercial, optando por proteger no solamente a su tráfico nacional (*), frecuentemente considerado como un recurso natural, sino a su aerolínea, de los avances de la del Estado contraparte, la que, quizá, durante mucho tiempo haya venido operando dentro del convenio bilateral haciendo las veces de línea nacional de ambos países.

Para quienes adhieren a la doctrina de los "cielos abiertos", la libre competencia entre las transportadoras aéreas, con prescindencia de su nacionalidad, favorece al público usuario con itinerarios, tráfico y servicios flexibles y versátiles, por lo que las autoridades aeronáuticas correspondientes, una vez constatada la idoneidad operativa de la aerolínea, le deberán permitir operar libremente, dejando a su determinación, la que de ordinario estará inspirada por su sensibilidad comercial, aspectos tan importantes como la capacidad y las frecuencias, esto es, el tipo de equipo y el número de asientos que ofertarán en un determinado servicio y el número de veces por semana que tal servicio será ofrecido al público. Sin embargo —y esto es lo que en opinión de sus propulsores inhibe los posibles abusos del Estado más fuerte— determinados mecanismos de control contenidos en el convenio bilateral permitirán corregir los desbalances que, de presentarse, pudieran incidir negativamente en las operaciones de la línea aérea del Estado contraparte. Estos medios de control son las llamadas "revisiones ex post facto", las que, como se infiere de su propia denominación, analizan un hecho dado una vez que éste se ha producido y, de ser necesario, lo enmiendan.

Por el contrario, la doctrina de la "libertad regulada del aire", como ya se puede inferir, parte del supuesto de que aquello a lo que el convenio bilateral apunta es a fomentar el desarrollo del transporte aéreo entre los países involucrados en el convenio bilateral respectivo, lo que, a su vez, conlleva el favorecimiento del desarrollo de las respectivas aerolíneas designadas, aún cuando esto haga necesario adoptar prácticas restrictivas —frecuentemente calificadas de proteccionistas— en aquellas situaciones en las que el

potencial aeronáutico de los dos Estados involucrados en la relación bilateral no es equivalente. (*) Consecuentemente, el Estado que otorga los derechos de tráfico debe tener la prerrogativa de "pre-determinar" la capacidad y las frecuencias con las que operará la línea aérea designada por el Estado contraparte, lo que en sí mismo representa una diferencia esencial respecto de la doctrina de los "cielos abiertos"; para la que, como ya ha sido comentado, son las aerolíneas las que deciden sobre su capacidad y frecuencias.

Sin embargo, parece necesario a esta altura del presente trabajo —que no pretende alcanzar otro objetivo que el de introducir a su lector en un tema de suyo especializado, además de sesgado por variables económicas y políticas— definir tanto (i) cómo es que son tradicionalmente conceptualizadas las cinco libertades del aire, que no son otra cosa que los derechos intercambiados por los Estados vinculados por un convenio bilateral de tráfico aéreo u otro instrumento que haga sus veces, cuanto (ii) lo que se entiende por capacidad.

(i) Las cinco libertades del aire

Como se ha adelantado, cinco privilegios específicos, denominados "libertades del aire", fueron concebidos con anterioridad a la Convención de Chicago de 1944, quizás como resultado de asumir que, a diferencia de lo que había sucedido con la tesis de la libertad de los mares, la de la "libertad del aire" no sería acogida por la comunidad internacional.

La Primera y Segunda Libertad contienen derechos de tránsito, en tanto que no suponen operaciones comerciales propiamente dichas. Ellos son, respectivamente, el derecho de sobrevolar el territorio del Estado que otorga la concesión rumbo a terceros países y el de efectuar escalas técnicas en dicho territorio.

La Tercera, Cuarta y Quinta Libertad, en cambio, representan derechos de tráfico y presuponen una operación comercial. La Tercera consiste en llevar pasajeros, carga y correo (calificados en conjunto como "tráfico") desde el territorio del Estado que ha obtenido la concesión hasta el territorio del que la ha otorgado. La Cuarta supone la facultad de sacar pasajeros, carga y correo del territorio del Estado que ha otorgado la concesión para transportarlo hasta el territorio del Estado que la ha obtenido.

La Quinta —que es la que ofrece más problemas y cuyo otorgamiento suele ser más celosamente cuidado— supone que la aerolínea designada del país de bandera lleve tráfico originado en terceros países al territorio del país de bandera (Quinta Libertad de punto intermedio) o lo saque de éste para llevarlo al territorio de terceros

(*) Concepto que involucra a los pasajeros, carga y correo generados por un país.

(*) Debe ser tenido en cuenta que esta aproximación a la aviación civil no prioriza el beneficio que el usuario debería poder obtener de un servicio prestado en condiciones de libre competencia.

países ubicados "más allá" del territorio del país otorgante en una línea recta imaginaria y dentro de una ruta determinada.

Con el propósito de ilustrar este tema, tomemos como ejemplo un convenio bilateral suscrito entre Perú y Argentina por el que este último país le confiere al primero —para ser usufructuadas por una aerolínea a ser designada por el Gobierno peruano— el derecho a operar un servicio regular dentro de la ruta Río — Buenos Aires — Santiago — Lima — Quito en ambos sentidos. Para estos efectos, Perú será llamado "país de bandera" y Argentina "país otorgante". Quito será el punto anterior, Santiago el punto intermedio y Río el punto posterior o "de más allá", con respecto a Lima y Buenos Aires en aquello que se ha calificado líneas arriba de línea recta imaginaria (o, como también se le llama, patrón de ruta) (2).

La Primera Libertad supondrá para los aviones de la aerolínea designada por el país de bandera (AEROPERU) poder sobrevolar territorio argentino en dirección a un tercer país y la Segunda, el que aquellos puedan hacer escalas técnicas en territorio argentino para, por ejemplo, reabastecerse de combustible.

La Tercera Libertad permitirá a la aerolínea peruana llevar pasajeros, carga y correo de su territorio hasta territorio argentino y la Cuarta, sacar pasajeros, carga y correo de territorio argentino para transportarlos hasta territorio peruano.

La Quinta Libertad, en cambio, le permitirá a la aerolínea peruana movilizar pasajeros, carga y correo de territorio argentino para llevarlos bien sea a Quito (Quinta Libertad de punto anterior), a Santiago (Quinta Libertad de punto intermedio); o a Río (Quinta Libertad de punto posterior o "de más allá"), así como también llevar a Buenos Aires pasajeros, carga y correo originados en Quito, en Santiago o en Río.

De esa manera, en el ejercicio de la Quinta Libertad, la aerolínea peruana estaría usufructuando los derechos que naturalmente la línea argentina tendría respecto de un determinado volumen de pasajeros, carga y correo propios, movilizables directamente por ella en operaciones de Tercera y Cuarta Libertad de Buenos Aires a Quito, a Santiago y a Río y viceversa, dentro de los convenios bilaterales que Argentina tuviera celebrados con Ecuador, Chile y Brasil. Así la aerolínea pe-

ruana a la que se hubiera otorgado derechos de Quinta Libertad dentro del convenio Perú—Argentina, estaría sustituyendo a la línea argentina en esas rutas, dentro de los límites de capacidad y frecuencias que se le hubieran fijado.

Es por eso que la Quinta Libertad ha sido considerada frecuentemente como la intromisión de una línea extranjera en las prerrogativas que naturalmente corresponden tanto a las empresas aéreas del país otorgante cuanto a las de los terceros países que tuvieran celebrados con éste convenios bilaterales de tráfico aéreo, dentro de los que, idealmente, las operaciones de transporte debieran realizarse exclusivamente en Tercera y Cuarta Libertad, sin escalas intermedias entre los territorios de los Estados contraparte.

No obstante, la concesión de la Quinta Libertad tiene también que ser entendida como un mecanismo necesario para justificar económicamente la operación de una aerolínea dentro de una ruta dada —generalmente cuando está trazada entre dos puntos muy distantes— ya que no siempre es posible contar con volúmenes de tráfico suficientes como para permitir que la relación entre los Estados contratantes se produzca exclusivamente en vuelos de Tercera y Cuarta Libertad (3). Puede resultar imprescindible utilizar al máximo la capacidad de los aviones recogiendo tráfico en puntos anteriores al del territorio del país de bandera o, lo que es más frecuente, dejando o recogiendo tráfico en puntos intermedios entre tal territorio y el del país otorgante o aún transportándolo hasta puntos posteriores a éste.

Es sólo cuando la distancia entre los puntos del territorio de cada uno de los Estados suscriptores del convenio es corta (i.e. Miami—Caracas) y/o cuando el volumen de tráfico existente entre ambos es grande, que la Quinta Libertad y su otorgamiento dejan de tener significación, ya que son las propias aerolíneas de cada país las que pierden interés en aquella.

Se sostiene, sin embargo, que las aerolíneas deben ser estimuladas a promover el desarrollo del volumen de tráfico de Tercera y Cuarta Libertad mediante limitaciones en el otorgamiento de Quinta Libertad.

(ii) La capacidad

Este concepto está vinculado al ejercicio específico de las "libertades del aire" concedidas u

-
- (2) La bilateralidad del convenio hace que ambos Estados sean, a la vez, "país de bandera" y "país otorgante", en tanto que los derechos se otorgan recíprocamente para ser ejercidos por las así llamadas "líneas aéreas designadas" de cada uno de aquellos. De otro lado, es claro que cada uno de los Estados cuyas ciudades capitales aparecen formando parte de la ruta propuesta estarán vinculados entre sí por sendos convenios bilaterales de tráfico aéreo o por otro instrumento similar.
 - (3) A las razones comerciales que pueden no justificar vuelos sin escalas entre dos puntos, i.e. Buenos Aires y Miami, se han sumado durante muchos años las de índole operativa derivadas de la incapacidad técnica de ciertos aviones de volar "non stop" entre puntos distantes. Sin embargo, aún en el supuesto de que este componente hubiera desaparecido por la incorporación a las flotas aéreas de equipos con mayor autonomía de vuelo, aquel otro de naturaleza comercial podría subsistir y hacerlo con legitimidad.

obtenidas en lo que respecta a oferta de asientos o espacios de carga en determinados servicios semanales (frecuencias).

No obstante, su cabal comprensión no puede soslayar el aporte de los postulados de las dos tesis opuestas en materia de concesión de derechos de tráfico aéreo.

Para la doctrina de los "cielos abiertos" las aerolíneas deben tener la posibilidad de determinar sus respectivas capacidades en forma autónoma, guiadas por las reglas del mercado y la libre competencia. Para la de la "pre-determinación", en cambio, el Estado que otorga el derecho le fija a la aerolínea del Estado contraparte no solamente sus frecuencias, sino su capacidad, "pre-determinando" cuántas veces a la semana y con qué tipo de aviones puede ejercer las "libertades del aire" que se le han concedido dentro de una ruta dada.

"De (no) ser así, una empresa poderosa podría ser capaz de absorber todo el tráfico disponible y, eventualmente, adquirir un control monopólico sobre la ruta aérea en cuestión. Se entenderá entonces por qué la reglamentación de la capacidad se ha convertido en uno de los más espinosos problemas del transporte internacional de post-guerra" (4).

Es más, las propias cláusulas relativas a la capacidad contenidas en los acuerdos tipo Bermuda (llamadas Cláusulas de Capacidad de Bermuda), no obstante su texto standard, han sido interpretadas tanto consagrando la tesis de los "cielos abiertos" cuanto permitiendo la de la "pre-determinación".

El Convenio Bilateral de Tráfico Aéreo Perú-Estados Unidos de América

Las relaciones aerocomerciales entre el Perú y los Estados Unidos de América estuvieron reguladas por el Convenio Bilateral de Tráfico Aéreo Perú-Estados Unidos de América suscrito en 1946. Como ya se ha anotado, el convenio tipo utilizado fue el Convenio de Bermuda celebrado el mismo año por Gran Bretaña y Estados Unidos de América. Aquél fue enmendado en 1966 y formalmente denunciado por el Perú el 12 de noviembre de 1982. Por así disponerlo el propio texto del Convenio de 1946, la terminación de sus efectos se produjo doce meses después de presentada la correspondiente Nota de Denuncia ante el Gobierno norteamericano, esto es, el 12 de noviembre de 1983 (*).

A lo largo de su extenso período de vigencia, el Convenio de 1946 fue objeto de frecuentes interpretaciones contrapuestas, las que contribuyeron a generar consenso en el sentido de que aquél se había vuelto ineficaz para alcanzar los objetivos para los cuales fue suscrito. El sustento de las interpretaciones de uno y otro Estado era la tesis de los "cielos abiertos" en lo que a Estados Unidos de América se refiere y la de la "libertad regulada del aire" o de la "pre-determinación" en el caso del Perú.

Ideologías tan dispares como las anotadas hacían que las respectivas lecturas del texto del convenio de 1946 a cargo de cada uno de los Estados contratantes, fueran, en la mayor parte de los casos, disímiles. Así, los Estados Unidos de América persistían en sostener que dicho texto consagraba el principio de que las aerolíneas —y no los Estados— son las que determinan la capacidad y la frecuencia de sus operaciones. El Perú sostuvo siempre lo contrario.

De otro lado, habida cuenta de las características del servicio entre el Perú y los Estados Unidos de América y del extenso territorio cubierto por aquél, así como de lo que el propio Convenio de 1946 estipula, Estados Unidos de América ha entendido los derechos de Quinta Libertad intermedia y posterior recogidos por tal instrumento. El Perú, luego de varias décadas de no haber cuestionado este derecho, ha comenzado a hacerlo, cada vez con más vigor.

En octubre de 1982, antes de que se produjera la denuncia del Convenio de 1946 por parte del Perú, ambos países, ya convencidos de la necesidad de comenzar a discutir los términos de un nuevo convenio bilateral, se reunieron en Lima por primera vez con ese propósito.

En esa oportunidad Estados Unidos de América hizo explícita su aproximación al problema del intercambio de derechos de tráfico aéreo a través de dos documentos, uno de los cuales representaba el régimen de transición entre el Convenio de 1946 y el nuevo convenio bilateral a regir las relaciones de ambos países en el futuro; y, el otro, (el así llamado US Model Agreement 1980) que contenía su propuesta para este último instrumento.

Si el Convenio de 1946 había sido ya calificado de particularmente liberal por el Perú, los documentos que se acaban de mencionar, los que no hacían otra cosa que dimensionar los mismos principios contenidos en el Convenio de 1946, llevaron este sentimiento al extremo de estimular la denuncia del convenio.

No es posible dejar de mencionar que si el Perú denunciaba el Convenio de 1946 por considerarlo

(4) Cheng, Bin, *The Law of International Transport*, Stevens/Oceana, Londres, 1962.

(*) En tanto no ha sido aprobado aún ningún régimen sustitutorio, las relaciones aerocomerciales entre ambos países vienen siendo reguladas por la reciprocidad y por los derechos contenidos en los respectivos permisos de operación de las aerolíneas designadas por cada país, cuya vigencia se renueva periódicamente.

muy liberal, era porque, al mismo tiempo, se creía en la posibilidad de negociar con los Estados Unidos de América un régimen más equilibrado de intercambio de derechos de tráfico aéreo. Denunciar el Convenio de 1946 para, por carencia de poder de negociación, verse compelido a someterse a un régimen aún más liberal que el denunciado, hubiera carecido de sentido.

No obstante, esta es la situación que parece ahora enfrentar nuestro país, luego de haberse llevado a cabo dos reuniones de consulta adicionales a la realizada en Lima en octubre de 1982, que no han hecho otra cosa que definir, de manera tal que no admita duda, la política aérea norteamericana y las pretensiones de este país en lo que a sus relaciones aerocomerciales con el Perú se refiere. (*)

Es necesario destacar que estas expectativas no son distintas de las que los Estados Unidos de América tienen con respecto al resto de la comunidad internacional. Sin embargo, es evidente que los convenios bilaterales de tráfico aéreo celebrados por los Estados Unidos de América con otros países, si bien es cierto que están inspirados por los mismos principios, difieren en algunas de sus características, ya sea porque la estatura y potencial aeronáutico de una determinada contraparte así lo exigen o porque la ruta a servir no hace necesarias discusiones mayores con respecto a asuntos tales como el otorgamiento de Quintas Libertades intermedias o posteriores (i.e. Convenio Bilateral Estados Unidos—Méjico).

El Perú, en cambio, a medida que ha ido adquiriendo vigencia en el transporte aéreo internacional, sobre todo a partir de la creación de AEROPERU, ha ido radicalizándose en su posición original, al extremo de no sólo querer preservar en manos de su autoridad aeronáutica aspectos tales como la determinación de la capacidad y las frecuencias, sino que ha comenzado a postular la reducción, hasta su eliminación, del otorgamiento de derechos de Quinta Libertad.

Todo parece indicar, pues, que la definición de los nuevos términos de las relaciones aerocomerciales entre Perú y los Estados Unidos de América será compleja y costosa, ya que nada hace suponer que estos países modifiquen espontáneamente sus respectivas posiciones frente al problema, a no ser que medien factores endógenos o exógenos que los obliguen a hacerlo.

El Perú en los últimos años ha podido permitirse ser consecuente con sus postulados sobre la materia, al otorgar a la línea aérea designada por los Estados Unidos de América permisos de operación que man-

tienen en poder de la autoridad aeronáutica nacional la determinación de la capacidad y de las frecuencias y que, de alguna manera, limitan el ejercicio de los derechos de Quinta Libertad (intermedia y posterior).

No obstante, al haber desaparecido —por la denuncia del Convenio de 1946— el marco legal dentro del que sus relaciones aerocomerciales con los Estados Unidos de América se venía produciendo, estas últimas han pasado a ser reguladas por la reciprocidad, de manera tal que ahora el intercambio de derechos debe verificarse, en principio, en condiciones de equivalencia plena. Así, por ejemplo, si la línea aérea designada por el Perú ejerciera, como de hecho lo hace, derechos de Quinta Libertad con respecto a los Estados Unidos de América, no parecerían existir razones para que el Perú le negara un derecho similar a la línea norteamericana (*).

Una profunda evaluación de la situación descrita, de la que no podrá quedar ausente la de la efectiva fuerza de negociación de cada uno de los contratantes, así como la forma como ha venido siendo conceptualizada la aviación civil en el Perú, podría contribuir de manera significativa a precisar cuáles debieran ser los verdaderos términos de la política aérea de nuestro país. Sólo en ese momento —y no antes— será posible intercambiar derechos de tráfico aéreo realísticamente no sólo con los Estados Unidos de América sino con los demás países con los que el Perú mantiene relaciones de esta naturaleza.

Cuando el presente artículo se encontraba en proceso de impresión, las relaciones aerocomerciales entre el Perú y los Estados Unidos se vieron interrumpidas como consecuencia del vencimiento de la vigencia de los permisos de operación de las líneas aéreas peruanas sin que ambos países hubieran podido llegar a un acuerdo satisfactorio.

La vigencia de tales permisos de operación terminó, en principio, junto con la del Convenio Bilateral respectivo, el pasado 12 de Noviembre de 1983. Sin embargo, aquella fue sucesivamente prorrogada por períodos cortos por los Estados Unidos. Como hasta el 21 de Mayo de 1984 —fecha del vencimiento de la última prórroga— no fué posible alcanzar resultados, no se produjo una nueva extensión del plazo de vigencia de dichos permisos, los que dejaron de tener efecto en la oportunidad señalada. Ello, a su vez, acarreó consecuencias similares para los permisos de las líneas norteamericanas.

Mayo 22, 1984

(*) La expectativa norteamericana en lo que a su relación aerocomercial con el Perú respecta, es, básicamente, una liberalidad significativamente mayor que la pre-existente, reflejada en cuestiones tales como incrementos sustanciales en la capacidad y las frecuencias en la medida en que el volumen de tráfico lo justifique; derechos de Quinta Libertad intermedia y posterior, (incluyendo casi todos los países al Sur del Perú); flexibilidad con respecto a los vuelos "charter"; y, eliminación de todas las prácticas restrictivas peruanas que, en opinión de los EEUU, atentan contra la libre competencia (i.e. subsidios en el precio del combustible peruano; monopolio de "Ground Handling" ejercido por CORPAC, etc.).

(*) El permiso de operación de Eastern Airlines no le confiere derechos de Quinta Libertad hacia y desde Buenos Aires. Sin embargo, esta empresa los viene reclamando enérgicamente a través de la Civil Aeronautics Board, aduciendo, primero, que ellos le habían sido conferidos a su precesora Braniff International; que el Convenio de 1946 contenía esos derechos; y, que, además, su ejercicio era económicamente necesario para la operación regional de la aerolínea citada.