

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE LETONIA SOBRE SERVICIOS AÉREOS

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno de la República de Letonia, en lo sucesivo denominados "las Partes Contratantes";

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseando concluir un Acuerdo de conformidad con dicho Convenio y suplementario con el propósito de establecer servicios aéreos entre y más allá de los respectivos territorios de cada Estado con base en el principio de reciprocidad;

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

1. A los efectos del presente Acuerdo, a menos que el contexto exija otra cosa:
 - a) el término "*Convenio*" se entenderá el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio y cualquier enmienda de los Anexos y Convenios adoptados en virtud de sus Artículos 90 y 94, en la medida en que dichos Anexos y enmiendas han entrado en vigor o han sido ratificados en los estados de ambas Partes Contratantes;
 - b) el término "*autoridades aeronáuticas*" significa, en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aviación Civil, y en el caso de la República de Letonia, el Ministerio de Transporte; o, en ambos casos, cualquier otra persona u organismo que pueda desempeñar cualquier función que actualmente ejerzan dichas autoridades aeronáuticas;
 - c) el término "*línea aérea designada*" significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 4 del presente Acuerdo;
 - d) el término "territorio" en relación con las Partes Contratantes se entiende como el territorio de la República de Letonia o el territorio de la República Dominicana, según lo requiera el contexto, y tiene el significado que le asigna el Artículo 2 del Convenio, y se leerá como sigue: se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado";
 - e) el término "Soberanía" para los fines de este Acuerdo tendrá el significado que se le asigna en el Artículo 1 del Convenio, y se leerá como sigue: "Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio";
 - f) los términos "*servicio aéreo*", "*servicio aéreo internacional*", "*línea aérea*" y "*parada sin derecho a tráfico*" tienen los significados que se les asigna en el Artículo 96 del Convenio;
 - g) el término "*precios*" significa los precios que deben cobrarse por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluido el correo), incluidos los beneficios adicionales significativos que se proporcionarán o se facilitarán junto con dicho transporte, y la comisión que debe pagarse por la venta de billetes para el transporte de personas, o por las transacciones correspondientes para el transporte de carga. Incluye también las condiciones que rigen la aplicabilidad del precio de transporte o el pago de la comisión;
 - h) el término "*Anexo*" significa el Anexo del presente Acuerdo. El Anexo forma parte integrante del presente Acuerdo y todas las referencias al presente Acuerdo incluirán también referencias al Anexo, salvo que se acuerde expresamente lo contrario;
 - i) el término "Tratados de la UE" se entenderá el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de funcionamiento de la Unión Europea.

2. Los títulos otorgados a los Artículos de este Acuerdo son solo para fines de referencia.

3. Las referencias en el presente Acuerdo a los nacionales de la República de Letonia se entenderán referidas a los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea. Las referencias en este Acuerdo a la línea aérea o líneas aéreas de la República de Letonia se entenderán como referencias a la línea aérea o líneas aéreas designadas por la República de Letonia.

Artículo 2 **Concesión de Derechos de Tráfico**

1. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los siguientes derechos con respecto a los servicios aéreos internacionales:

- a) el derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b) el derecho a realizar paradas en su territorio para fines no comerciales.

2. Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo con el propósito de la explotación de servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo. Dichos servicios y rutas se denominan en lo sucesivo "*los servicios acordados*" y "*las rutas especificadas*", respectivamente. Mientras operen un servicio acordado en una ruta determinada, la línea aérea o líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarán, además de los derechos especificados en el párrafo 1 del presente Artículo, del derecho a hacer escalas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados para esa ruta en el Anexo con el fin de embarcar y/o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación sobre una base comercial.

3. Nada del párrafo 2 del presente Artículo se considerará que confiere a una línea aérea designada de una Parte Contratante el derecho de llevar a bordo, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga y correos transportados a título oneroso o alquilado y destinados a otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante (cabotaje).

4. Si, debido a un conflicto armado, disturbios o acontecimientos políticos, o circunstancias especiales e inusuales, una línea aérea designada de una Parte Contratante no puede explotar un servicio en su ruta normal, la otra Parte Contratante hará todo lo posible para facilitar la continuación de la operación de dicho servicio mediante la reorganización temporal apropiada de las rutas.

Artículo 3 **Reconocimiento de Certificados y Licencias**

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias expedidos o hechos válidos por la autoridad competente de una de las Partes Contratantes, deberán, durante el período de su validez, ser reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante, siempre que los requisitos en virtud de los cuales se expidan o hagan válidos dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que puedan establecerse en virtud del Convenio.

2. Cada Parte Contratante, no obstante, se reserva el derecho de negarse a reconocer como válidos, a efectos de vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y las licencias concedidas a sus propios nacionales o que hayan sido validadas para sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

Artículo 4 **Designación de Aerolíneas y Autorización de Operación**

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a designar por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante una o varias líneas aéreas con el fin de operar los servicios acordados en las rutas especificadas.

2. Cada Parte Contratante tendrá derecho a retirar o modificar dicha designación mediante notificación escrita a la otra Parte Contratante.

3. Una vez recibida una designación la otra Parte Contratante concederá las autorizaciones y permisos adecuados con el mínimo retraso procesal, siempre que:
- a) En el caso de una línea aérea designada por la República Dominicana:
 - i) está establecida, constituida y autorizada bajo las leyes y regulaciones aplicables de la República Dominicana con oficina principal de negocios en su territorio nacional; y
 - ii) el control regulatorio efectivo de la línea aérea es ejercido y mantenido por la República Dominicana responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente está claramente identificada en la designación; y
 - b) En el caso de una línea aérea designada por la República de Letonia:
 - i) está establecida en el territorio de la República de Letonia en virtud de los Tratados de la UE y tiene una Licencia de Operación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y
 - ii) el control regulatorio efectivo de la línea aérea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y
 - iii) la línea aérea es propiedad, directa o mayoritariamente, y está efectivamente controlada por los Estados Miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de dichos estados
 - c) Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán exigir a una línea aérea designada por la otra Parte Contratante que satisfaga que está cualificada para cumplir las condiciones prescritas en virtud de las leyes y reglamentos normal y razonablemente aplicados a la operación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con las disposiciones del Convenio.
 - d) La Parte Contratante que designa la línea aérea está en cumplimiento con las disposiciones establecidas en el Artículo 16 y Artículo 17 de este Acuerdo; y
4. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada, podrá comenzar en cualquier momento a operar los servicios acordados, siempre que la línea aérea cumpla con todas las disposiciones aplicables de este Acuerdo, incluidas las relativas a los precios.

Artículo 5

Denegación, Revocación o Suspensión de la Autorización de Operación

1. Cualquiera de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de explotación o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante cuando:
- a) en el caso de una línea aérea designada por la República Dominicana:
 - i) no está establecida, constituida y autorizada bajo las leyes y regulaciones aplicables de la República Dominicana con oficina principal de negocios en su territorio nacional;
 - ii) el control regulatorio efectivo de la aerolínea no es ejercido y mantenido por la República Dominicana responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada en la designación; o
 - b) En el caso de una línea aérea designada por la República de Letonia:
 - i) no está establecida en el territorio de la República de Letonia en virtud de los Tratados de la UE o no tiene una Licencia de Operación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea, o
 - ii) el control regulatorio efectivo de la línea aérea no es ejercido o mantenido por el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de expedir su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación, o

- iii) la línea aérea no es propiedad, directamente o a través de la propiedad mayoritaria, o no está efectivamente controlada por los Estados Miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de dichos estados;
- c) en caso de incumplimiento por parte de dicha línea aérea de cumplir con las leyes y regulaciones de la Parte Contratante que concede estos derechos, o
- d) en cualquier caso en el que esa aerolínea no opere los servicios acordados de acuerdo con las condiciones prescritas en este Acuerdo, o
- e) en caso de incumplimiento por la otra Parte Contratante de cumplir o aplicar las normas de Seguridad de la Aviación y Seguridad Operacional de conformidad con los Artículos 16 y 17 del presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo es esencial para evitar nuevas infracciones de las leyes y/o regulaciones, dicho derecho sólo se ejercerá previa consulta con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas comenzarán dentro de un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de una solicitud de consultas.

Artículo 6 **No discriminación respecto a los cargos**

Cada Parte Contratante garantizará que los cargos que puedan ser impuestos por sus autoridades u organismos de recaudación competentes a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante por el uso de los servicios de navegación aérea y control del tráfico aéreo, aeropuertos, seguridad de la aviación e instalaciones y servicios relacionados serán establecidos de conformidad con las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante y no serán injustamente discriminatorios. En cualquier caso, dichos cargos se aplicarán a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante en términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra línea aérea.

Artículo 7 **Exención de derechos de aduana y otros cargos**

1. Las aeronaves explotadas en servicios aéreos internacionales por una línea aérea designada de una Parte Contratante, así como su equipo regular, piezas de repuesto, suministros de combustible y lubricantes, almacenes de aeronaves (incluidos alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dichas aeronaves estarán exentas, sobre la base la reciprocidad, de todos los derechos de aduana, tasas de inspección y otros cargos similares al llegar al territorio de la otra Parte Contratante, de conformidad con las disposiciones de las leyes y regulaciones vigentes de cada Parte Contratante, siempre que dichos equipos, piezas de repuesto, suministros y almacenes permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento en que sean reexportados o utilizados o consumidos por dichas aeronaves en vuelos sobre ese territorio.

2. También estarán exentos de los derechos, tasas y cargos a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo, con excepción de los cargos basados en el coste del servicio prestado:

- a) provisiones de a bordo embarcados en el territorio de una Parte Contratante dentro de límites razonables, para uso en una aeronave de salida que efectúe un servicio aéreo internacional de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante;
- b) piezas de repuesto, incluidos los motores, introducidas en el territorio de una Parte Contratante para el mantenimiento o la reparación de aeronaves dedicadas a un servicio aéreo internacional de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante;
- c) combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte Contratante para uso en un servicio aéreo internacional de una línea aérea designada de la otra Parte Contratante, incluso cuando dichos suministros vayan a utilizarse en la parte

del viaje realizado sobre el territorio de la otra Parte Contratante, en cuyo territorio se llevan a bordo.

3. Podrá exigirse que los materiales a que se refiere el párrafo 2 del presente Artículo se mantengan bajo vigilancia o control aduanero.
4. El equipo aéreo ordinario, así como los materiales, suministros y piezas de repuesto normalmente retenidos a bordo de aeronaves explotadas por una línea aérea designada de una Parte Contratante, sólo podrán descargarse en el territorio de la otra Parte Contratante con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicha Parte Contratante. En tal caso, podrán ser puestos bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el momento en que sean reexportados o eliminados de otro modo de conformidad con la normativa aduanera.
5. Los documentos necesarios, como los horarios, los billetes de avión y las cartas de porte aéreo, destinados a la utilización de una línea aérea designada de una Parte Contratante e introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante, estarán exentos de derechos e impuestos aduaneros en este último territorio.
6. El equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante estarán exentos de derechos de aduana, tasas y otros gravámenes similares que no se basen en el coste de los servicios a la llegada o a la salida.

Artículo 8 **Disposiciones de capacidad**

1. Las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán oportunidades justas e iguales de explotar los servicios acordados en cualquier ruta especificada en el Anexo del presente Acuerdo.
2. Al prestar los servicios acordados, la línea aérea o líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán en cuenta los intereses de la línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última preste en la totalidad o en cualquier parte de las mismas rutas.
3. Los servicios acordados prestados por las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes mantendrán como objetivo principal el suministro, a un factor de carga razonable, de una capacidad adecuada a las necesidades actuales y razonablemente previstas para el transporte de pasajeros y carga, incluido el correo, procedentes o destinados al territorio de la Parte Contratante que haya designado la línea aérea o las líneas aéreas.
4. El derecho a acceder a los servicios acordados de tráfico internacional destinado y procedente de terceros países hacia un punto o puntos en las rutas especificadas en el Anexo del presente Acuerdo se ejercerá de conformidad con los principios generales de desarrollo ordenado del transporte aéreo internacional y estará sujeto al principio general de que la capacidad debe estar relacionada con:
 - a) los requisitos de tráfico entre el país de origen y los países de destino final del tráfico; y
 - b) los requisitos de las operaciones a través de las líneas aéreas; y
 - c) las necesidades de tráfico de la zona por la que pasa la línea aérea, teniendo en cuenta los servicios aéreos locales y regionales.

Artículo 9 **Aprobación de programas de vuelos**

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas por una Parte Contratante coordinarán entre ellas si una Parte Contratante requiere someterlos o sus programas de tráfico (para los períodos de tráfico de verano e invierno) para su registro ante las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante al menos treinta (30) días antes del comienzo de la operación. El programa incluirá, en particular, los horarios, la frecuencia de los servicios y los tipos de aeronaves a ser usadas. Las autoridades aeronáuticas deberán, si aplica, dar su decisión sobre tales remisiones de programas de tráfico en un plazo de veinte (20) días a partir de la fecha en que la línea aérea interesada presente su programa para su aprobación.

2. Cada modificación del programa de tráfico, así como las solicitudes de autorización para efectuar vuelos adicionales, serán presentadas por la línea aérea o líneas aéreas designadas por una Parte Contratante para su aprobación a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas solicitudes de modificación o de vuelos adicionales serán tramitadas con prontitud por las autoridades aeronáuticas.

Artículo 10 Información y estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes facilitarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a solicitud, la información y las estadísticas relativas al tráfico efectuado en los servicios acordados por la línea aérea o las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante hacia y desde el territorio de la otra Parte Contratante que normalmente puedan prepararse y presentarse a sus autoridades aeronáuticas nacionales. Cualquier dato adicional estadístico sobre el tráfico que las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante pueden desear, previa solicitud, objeto de debate mutuo y de acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.

Artículo 11 Precios

1. Las Partes Contratantes permitirán que los precios sean libremente establecidos por los transportistas aéreos sobre la base de una competencia libre y justa.
2. Los precios del transporte aéreo internacional operado de conformidad a este Acuerdo no será requerido para ser presentado ante las autoridades aeronáuticas de cualquier Parte Contratante.
3. Sin limitar la aplicación de la legislación general sobre competencia y consumo en cada Parte Contratante, la intervención de las Partes Contratantes podrá iniciarse para:
 - a) prevenir precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
 - b) proteger a los consumidores de precios excesivamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante o a prácticas concertadas entre líneas aéreas; y
 - c) proteger a los consumidores de precios artificialmente bajos debido a subsidios o apoyos gubernamentales directos o indirectos.

Artículo 12 Competencia leal

1. Habrá oportunidades justas e iguales para que las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes participen en el transporte aéreo internacional cubierto por este Acuerdo.
2. Cada Parte Contratante adoptará, cuando sea necesario, todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar todas las formas de discriminación o prácticas competitivas desleales que afecten negativamente la posición competitiva de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

Artículo 13 Actividades comerciales

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, dentro del ámbito de aplicación de las leyes y reglamentos vigentes en la misma, las oficinas y el personal administrativo, comercial y técnico que sean necesarios para los requisitos de la línea aérea designada de que se trate.
2. El establecimiento de las oficinas y el empleo del personal a que se refiere el párrafo 1 deberá estar sujeto a las disposiciones legales y reglamentarias de la Parte Contratante de que se trate, como las leyes y reglamentos relativos a la admisión de extranjeros y a su estancia en el territorio de la Parte Contratante de que se trate. El personal empleado en las oficinas de conformidad con el párrafo 1 supra se concederá

permiso de trabajo previa solicitud, independientemente de la situación y la evolución del mercado de trabajo.

3. Las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán libertad para vender servicios de transporte aéreo en sus propios documentos de transporte en los territorios de ambas Partes Contratantes, ya sea directamente o a través de un agente, en la moneda nacional. Cada Parte Contratante se abstendrá de restringir el derecho de la línea aérea designada o de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante a vender, y de cualquier persona a comprar dicho transporte.

Artículo 14 **Impuestos y transferencia de ganancias**

1. Cada Parte Contratante permitirá a las aerolíneas designadas de la otra Parte Contratante:

- a) dedicarse a la venta de transporte aéreo en su territorio directamente o, a discreción de las líneas aéreas designadas, a través de sus agentes y vender transporte en la moneda de ese territorio o, a discreción de las líneas aéreas designadas, en moneda libremente convertible aceptadas por esas aerolíneas;
- b) convertir y remitir al extranjero, a demanda, los fondos obtenidos en el curso normal de sus operaciones. La conversión y el envío se permitirán sin restricciones ni demoras a los tipos de cambio del mercado de divisas para pagos corrientes vigentes en el mismo momento de la presentación de la solicitud de transferencia, y no estarán sujetos a ningún cargo, excepto los cargos por servicios normales cobrados por los bancos para esas transacciones; y
- c) pagar los gastos locales, incluidas las compras de combustible, en su territorio en moneda local, o a discreción de las líneas aéreas designadas, en monedas libremente convertibles sujeto a las leyes, regulaciones o disposiciones contractuales nacionales de cada Parte Contratante.

2. Cuando exista un acuerdo especial para evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y el patrimonio entre las Partes Contratantes, prevalecerán las disposiciones de este acuerdo especial.

Artículo 15 **Asistencia en Tierra**

1. Cada Parte Contratante permitirá que las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante cuando operen en su territorio, sobre la base de la reciprocidad y cuando estén disponibles, realizar su propia asistencia en tierra ("autoasistencia") y, a su elección, contar con la totalidad o parte de dichos servicios prestados por uno o más proveedores debidamente autorizados. Cuando las leyes, regulaciones o disposiciones contractuales de cada Parte Contratante limiten o impidan la autoasistencia, cada Parte Contratante tratará a una línea aérea designada de manera no discriminatoria con respecto a los servicios de asistencia en tierra proporcionados por uno o más proveedores debidamente autorizados.

2. El ejercicio de los derechos previstos en el párrafo 1) estará sujeto únicamente a las limitaciones físicas u operativas que resulten de consideraciones de seguridad operacional o seguridad de la aviación en el aeropuerto.

Artículo 16 **Seguridad de la Aviación**

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Ciertos Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Supresión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos

contra la Seguridad de la Aviación civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que presten servicios a la Aviación Civil Internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para fines de Detección, hecho en Montreal el 1 de marzo de 1991 o cualquier otro convenio de seguridad de la aviación al que puedan adherirse las dos Partes Contratantes

2. Las Partes Contratantes se prestarán previa solicitud toda la asistencia necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones y requisitos técnicos de seguridad de la aviación establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y designados como Anexos al Convenio en la medida en que dichas disposiciones y requisitos de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula o los operadores de aeronaves que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio actuar de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante acuerda que dichos operadores de aeronaves podrán estar obligados a observar las disposiciones y requisitos de seguridad de la aviación mencionados en el párrafo 3 anterior exigidos por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante, incluyendo, en el caso de la República de Letonia, la ley de la Unión Europea. Según las leyes y reglamentos aplicables, cada Parte Contratante garantizará que se apliquen efectivamente medidas adecuadas dentro de su territorio para proteger la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, artículos de mano, equipaje, carga y los almacenes de aeronaves antes y durante el embarque o desembarque. Cada Parte Contratante también considerará con simpatía cualquier solicitud de la otra Parte Contratante para que se adopten medidas de seguridad especiales razonables para hacer frente a una amenaza particular.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner fin de forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza de incidente.

6. Si una Parte Contratante se aparta de las disposiciones de seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la primera Parte Contratante. No alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro del mes siguiente a la fecha de dicha solicitud constituirá motivo para retener, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de una o varias líneas aéreas de la primera Parte Contratante. Si se requiere por una emergencia grave, cualquiera de las Partes Contratantes podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración del mes.

Artículo 17 Seguridad Operacional

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad en cualquier área relativo a la tripulación, aeronaves o su funcionamiento adoptadas por la otra Parte Contratante. Dichas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.

2. Si, tras dichas consultas, una Parte Contratante constata que la otra Parte Contratante no mantiene y administra efectivamente normas de seguridad en cualquiera de esas esferas que sean al menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento en virtud del Convenio, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de dichas conclusiones y las medidas que se consideren necesarias para ajustarse a dichas normas mínimas, y esa otra Parte Contratante tomará las medidas correctivas apropiadas. El incumplimiento por la otra Parte Contratante de tomar las medidas apropiadas dentro de un plazo de quince (15) días o en un plazo más largo que se acuerde, será motivo de aplicación del Artículo 5 del presente Acuerdo.

3. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio, se acuerda que toda aeronave explotada por o, bajo un contrato de arrendamiento, en nombre de la línea aérea o líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante podrá, mientras se encuentra dentro del territorio de la otra Parte Contratante ser objeto de una revisión por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y aquellos de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y su equipo (en este Artículo denominado "inspección de rampa"), siempre que ello no dé lugar a demoras irrazonables.

4. Si alguna de dichas inspecciones en rampa o una serie de inspecciones en rampa da lugar a:

- a) graves preocupaciones de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas mínimas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, o
- b) graves preocupaciones de que hay una falta de mantenimiento y administración efectivas de las normas de seguridad operacional establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio,

la autoridad competente de la Parte Contratante que lleve a cabo la inspección tendrá, a los efectos del Artículo 33 del Convenio, libertad para concluir que los requisitos bajo los cuales se exige el certificado o las licencias con respecto a esa aeronave o con respecto a la tripulación de esa aeronave había sido expedido o validado, o que los requisitos bajo los cuales se opera esa aeronave no son iguales o superiores a los estándares mínimos establecidos de conformidad con el Convenio.

5. En el caso de que el acceso con el fin de realizar una inspección en rampa de una aeronave operada por, o en nombre de, la línea aérea designada de una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo es denegada por el representante de esa línea aérea o líneas aéreas, la otra Parte Contratante tendrá libertad para inferir que surgen preocupaciones graves del tipo mencionado en el párrafo 4 anterior y sacar las conclusiones mencionadas en ese párrafo

6. Cada autoridad aeronáutica de la Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante inmediatamente en caso de que la autoridad aeronáutica concluya, ya sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una denegación de acceso para la inspección en rampa, consultas o de otro modo, que la acción inmediata es esencial para la seguridad operacional de la operación de una línea aérea.

7. Toda medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con los párrafos 2 o 6 anteriores se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de esa medida.

Artículo 18 **Aplicación de leyes y reglamentos**

1. Las leyes y reglamentos aplicables de una Parte Contratante relativos a la entrada o salida de su territorio de aeronaves dedicadas a servicios aéreos internacionales o a la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentran en dicho territorio se aplicarán a la línea aérea o líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos aplicables de una Parte Contratante que regulen la entrada, permanencia o la salida de su territorio de pasajeros, tripulación, carga o correo, tales como las formalidades relativas a la entrada, salida, emigración, inmigración, aduanas, moneda, salud y cuarentena se aplicarán a los pasajeros, la tripulación, carga y correo transportados por la aeronave de la línea aérea designada o las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, mientras se encuentren dentro de dicho territorio.

3. Pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquier Parte Contratante y que no salgan de la zona del aeropuerto reservada para tales fines, salvo en lo que respecta a las medidas de seguridad contra actos de violencia, piratería

aérea así como contrabando de estupefacientes, estarán sujetos a no más que un control simplificado.

4. En caso de que un pasajero transportado no cumpla con las leyes y regulaciones para entrar en el país de otra Parte Contratante una línea aérea está obligada a transportarlo de vuelta bajo los costos de esta línea aérea.

Artículo 19

Aplicabilidad a Vuelos Chárter / Vuelos no Regulares

1. Las disposiciones establecidas en los Artículos 6 (No discriminación respecto a los cargos), 10 (Información y estadísticas), 14 (Impuesto y transferencia de ganancias), 15 (Asistencia en tierra), 16 (Seguridad de la aviación), 17 (Seguridad Operacional), 18 (Aplicación de leyes y reglamentos) y 20 (Consultas) aplican también a vuelos chárter y otros vuelos no regulares operados por líneas aéreas de una Parte Contratante hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante.

2. El párrafo 1 no afectará a las leyes y regulaciones nacionales que regulan la autorización de vuelos chárter o no regulares ni a la conducta de las líneas aéreas u otras partes implicadas.

Artículo 20

Consultas

Cualquier Parte Contratante podrá en cualquier momento solicitar consultas sobre la implementación, interpretación, aplicación o modificación de este Acuerdo o el cumplimiento de este Acuerdo. Estas consultas, que podrán celebrarse entre autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, comenzarán dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que la otra Parte Contratante reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes Contratantes decidan mutuamente lo contrario o que este Acuerdo disponga lo contrario.

Artículo 21

Solución de controversias

1. Si surge alguna controversia entre las Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes, en primer lugar, intentarán resolverla mediante negociación de conformidad con el procedimiento establecido en el Artículo 20.

2. Si las Partes Contratantes no logran llegar a un acuerdo mediante la negociación, ellas podrán acordar remitir la controversia para decisión de alguna persona u organismo; si no así lo acuerdan, la controversia, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, se someterá a decisión de un tribunal de tres árbitros, uno que será designado por cada Parte Contratante y el tercero por los dos así designados. Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción por cualquiera de las Partes Contratantes de la otra Parte Contratante de una notificación a través de canales diplomáticos solicitando el arbitraje de la controversia por dicho tribunal, y el tercer árbitro será designado dentro de un nuevo período de sesenta (60) días.

Si alguna de las Partes Contratantes deja de nominar un árbitro dentro del plazo especificado, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, designar un árbitro o árbitros según lo requiera el caso. En todos los casos, el tercer árbitro será nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del tribunal arbitral. El tribunal arbitral adoptará su decisión por mayoría de votos. En todos los demás aspectos, el tribunal arbitral determinará su propio procedimiento.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir las decisiones adoptadas en virtud del párrafo 2 del presente Artículo.

4. Si y mientras cualquier Parte Contratante incumpla una decisión adoptada conforme al párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio que haya otorgado en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante en caso de incumplimientos.

5. Cada Parte Contratante correrá con los gastos y remuneración necesarios para su árbitro; los honorarios del tercer árbitro y los gastos necesarios para éste, así como los debidos a la actividad del arbitraje, serán compartidos a partes iguales entre las Partes Contratantes.

Artículo 22 Enmiendas

1. Si cualquiera de las Partes Contratantes desea modificar cualquier disposición del presente Acuerdo, incluyendo el Anexo, deberá ser previa consulta de conformidad con el Artículo 20 del presente Acuerdo.

2. El presente Acuerdo y su Anexo podrán ser modificados y complementado por mutuo consentimiento de ambas Partes Contratantes. Dichas modificaciones y complementos se efectuarán en forma de protocolos separados que formen parte integrante del presente Acuerdo y entrarán en vigor de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 25 del presente Acuerdo.

Artículo 23 Registro

El presente Acuerdo y sus modificaciones se registrarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 24 Terminación

Cualquier Parte Contratante podrá notificar en cualquier momento por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante de su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo terminará a medianoche (en la hora local de la Parte Contratante que haya recibido la notificación) al expirar doce (12) meses a partir de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo antes del final de este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, la notificación se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 25 Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor en la fecha de recepción de la última de las notificaciones en las que las dos Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente a través de los canales diplomáticos que se han cumplido los requisitos para su entrada en vigor conforme a sus respectivos procedimientos internos.

Hecho en Kuala Lumpur, Malasia, el 22 de octubre de 2024, en dos originales en los idiomas español, letón e inglés. Siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia de interpretación, prevalecerá el texto en inglés.

**Por el Gobierno de la
República Dominicana**


Héctor Porcella Dumas
Presidente
Junta de Aviación Civil

**Por el Gobierno de la
de Letonia**


Elina Šimiga-Nevevovska
Subsecretaria de Estado
Ministerio de Transporte

ANEXO

al Acuerdo entre el Gobierno de la República Dominicana
y el Gobierno de la República de Letonia sobre Servicios Aéreos

CUADRO DE RUTAS

1. RUTA 1

Rutas para ser operadas por la línea aérea o líneas aéreas designadas de la República Dominicana:

Desde	Puntos intermedios	Hacia	Puntos más allá
Cualquier Punto en la República Dominicana	Por especificar	Cualquier Punto en Letonia	Por especificar

2. RUTA 2

Rutas para ser operadas por la línea aérea o líneas aéreas designadas de la República de Letonia:

Desde	Puntos intermedios	Hacia	Puntos más allá
Cualquier Punto en Letonia	Por especificar	Cualquier Punto en la República Dominicana	Por especificar

3. No se ejercerán derechos de tráfico de quinta libertad entre los puntos intermedios o más allá y el territorio de la otra Parte Contratante, a menos que un acuerdo a tal efecto se haya celebrado entre las dos autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

4. Se concederán derechos de tráfico séptima libertad recíprocamente a las líneas aéreas de Partes Contratantes, para la realización de servicios exclusivamente de transporte de carga, en operaciones regulares y no regulares, en igualdad de oportunidades, sin restricciones.

5. Código Compartido

Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas especificadas, cualquier línea aérea designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos de código compartido con:

- una línea aérea o líneas aéreas de la misma Parte Contratante,
- una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, o
- una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país, siempre que dicho tercer país autorice o permita acuerdos comparables entre las líneas aéreas de la otra Parte Contratante y otras líneas aéreas sobre servicios hacia, desde y a través de dicho tercer país,

siempre que todas las líneas aéreas en tales acuerdos

- tengan la autorización correspondiente para operar en las rutas y segmentos en cuestión, y
- con respecto a cualquier billete vendido por él o ellos, dejar claro al comprador en el punto de venta qué línea aérea operará realmente cada sector del servicio y con qué línea aérea o líneas aéreas el comprador está entablando una relación contractual.

Ambas Partes Contratantes coincidieron en que los servicios de código compartido del operador comercializador no deberían computarse contra el derecho de frecuencia acordado bilateralmente.