

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL "ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE LETONIA", SUSCRITO EN BOGOTÁ, COLOMBIA, EL 06 DE DICIEMBRE DE 2021.

Santiago, 12 de noviembre de 2025

M E N S A J E N° 232-373/

Honorable Cámara de Diputadas y Diputados:

A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADAS Y
DIPUTADOS

En uso de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Letonia", suscrito en Bogotá, Colombia, el 06 de diciembre de 2021.

I. ANTECEDENTES

El Acuerdo sobre Servicios Aéreos con el Gobierno de la República de Letonia (en adelante "Acuerdo") corresponde al tipo de acuerdo bilateral de transporte aéreo denominado de cielos abiertos y su celebración obedece a la política aerocomercial impulsada por Chile desde hace varias décadas, con el fin de conseguir la mayor apertura de derechos de tráfico con los demás países, y así lograr los objetivos que informan dicha política, esto es, el libre ingreso a los mercados, la libertad tarifaria y la mínima intervención de la autoridad en materias comerciales.

Además, el Acuerdo busca garantizar el grado más elevado de seguridad operacional de la aviación en el transporte aéreo.



II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL ACUERDO

1. Estructura del Acuerdo

El Acuerdo consta de un Preámbulo, en el cual las Partes dan cuenta de las consideraciones y propósito que tuvieron a la vista para su celebración, de veintisiete artículos distribuidos en siete capítulos que conforman su cuerpo principal, y un anexo.

2. Principales disposiciones

En primer término, en el artículo 1 se definen una serie de conceptos básicos con el objeto de facilitar la comprensión e interpretación del Acuerdo. Estos son: "convenio", "autoridades aeronáuticas", "Acuerdo", "código compartido", "transporte aéreo", "línea aérea designada", "cabotaje", "OACI", "transporte aéreo intermodal", "tarifa", "territorio", "cargos al usuario", "servicio aéreo", "Estado Miembro de la UE" y "Tratados de la UE".

Seguidamente, el artículo 2 reconoce un conjunto de derechos para la prestación de servicios aéreos internacionales que cada Parte otorga a las líneas aéreas designadas por la otra Parte. Estos derechos corresponden a sobrevolar el territorio de la otra Parte sin aterrizar (sobrevuelo); realizar escalas en su territorio para fines no comerciales (escala técnica); derecho a prestar servicios regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separados o en combinación, entre los territorios de ambos países; prestar dichos servicios entre los territorios de la contraparte y cualquier tercer país, directamente; y prestar los mismos servicios entre el territorio de la contraparte y cualquier tercer país, pero pasando por su propio territorio). No se imponen limitaciones a los servicios aéreos en cuanto a rutas, frecuencias ni tipo de aeronave, sea propia o arrendada, los que pueden prestarse con la mayor flexibilidad de operación.

En el artículo 3 se establecen las reglas de designación y autorización de las líneas



aéreas para operar en el marco del Acuerdo. Por un lado, cada Parte tendrá derecho a designar por escrito las líneas aéreas para operar servicios de transporte aéreo en virtud del Acuerdo, y a retirar o cambiar tales designaciones. Por otro lado, establece el deber para que cada Parte otorgue las autorizaciones de operación con un mínimo de demora administrativa, unido a mecanismos para exigir el debido cumplimiento de la normativa por las líneas aéreas designadas.

En el mismo sentido, el Acuerdo incluye un sistema diferenciado de designación de aerolíneas, adaptándose, entre otros, a los requerimientos de la normativa europea y a la condición específica de Letonia. Asimismo, se permite que Chile designe empresas que se encuentren constituidas y que tengan su sede principal de negocios en Chile, favoreciendo la inversión extranjera en el mercado de las aerolíneas.

Luego, el artículo 4 complementa la regulación precedente, reconociendo la facultad de cada Estado Parte para revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación concedida a las líneas por, entre otras, la infracción de las leyes y reglamentos pertinentes, así como también por incumplimiento de los requisitos señalados en el párrafo primero de este artículo.

En el artículo 5 se consigna que las líneas aéreas deberán dar cumplimiento a las leyes y reglamentos de la otra Parte al momento de prestar sus servicios aéreos en el territorio de aquella.

Como uno de los propósitos principales del Acuerdo, los artículos 6 y 7 abordan la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, respectivamente.

Respecto del artículo 6, el Acuerdo reconoce la facultad de cada Parte para solicitar la celebración de consultas sobre normas de seguridad operacional adoptadas por la otra Parte en las materias objeto del



Acuerdo ("safety"), junto a mecanismos para facilitar, entre otras, la inspección y adopción de medidas urgentes para garantizar la seguridad operacional de las líneas aéreas. En este orden de ideas, se reservan el derecho de revocar los permisos si no se adoptan las medidas correctivas necesarias en esta materia.

El artículo 7, basándose en la cláusula modelo o texto de orientación sobre la seguridad elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional ("OACI"), establece la obligación mutua de las Partes de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita ("security") y a prestarse toda la ayuda mutua necesaria para cumplir con dicho deber.

En otro orden de consideraciones, el artículo 9 consigna el deber de las Partes de reconocer como válidos los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias emitidas o validadas por la otra Parte que se encuentren vigentes.

Los siguientes artículos señalan los principios y reglas necesarias para la promoción de la competencia en el servicio aéreo internacional. Así, el artículo 11 contempla el compromiso de cada Parte de otorgar a las líneas aéreas designadas de la otra Parte el derecho de vender servicios de transporte aéreo.

En el artículo 19 se consagra el principio de competencia justa e igualitaria en la prestación de los servicios aéreos internacionales regidos por el presente Acuerdo. Asimismo, la precitada disposición incorpora expresiones de este principio, limitando la posibilidad de que las Partes impongan exigencias adicionales a las líneas aéreas de la otra Parte en relación con la prestación de los servicios aéreos.

Seguidamente, para la determinación de los precios, el artículo 20 establece la



libertad tarifaria y el principio de doble desaprobación, señalando que las líneas aéreas podrán determinar los precios sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. Sin perjuicio de lo anterior, las Partes podrán intervenir para evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorias, precios excesivamente altos o restrictivos por abuso de una posición dominante o artificialmente bajos por apoyo o subsidio gubernamental. Por su parte, el principio de doble desaprobación implica que una tarifa continuará en vigor salvo que, previas consultas, ambas Partes objeten y lleguen a un acuerdo.

En otro orden de consideraciones, el Artículo 21 establece las reglas sobre consultas y enmiendas. De acuerdo con las mismas, las Partes pueden modificar alguna disposición del Acuerdo mediante el mecanismo de consultas entre ambas autoridades aeronáuticas, las cuales entrarán en vigor cuando hayan sido confirmadas por medio del intercambio de las respectivas notas una vez que todos los procedimientos internos necesarios se hayan completado por ambas Partes.

Asimismo, el artículo 22 establece las reglas de solución de controversias. Así, de surgir una controversia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del Acuerdo se contempla como primera vía de solución a la consulta entre ambas Partes. En el caso de que la controversia no pueda ser resuelta de esta manera, las Partes podrán acordar someter la controversia a un tribunal arbitral, estableciendo las reglas de integración de dicho órgano y comprometiéndose las Partes a acatar el procedimiento, decisiones y fallo dictado.

3. Demás disposiciones del Acuerdo

Las demás disposiciones del Acuerdo relativas a estadísticas (artículo 8), asistencia en tierra (artículo 10) y conversión de moneda y remesa de utilidades



(artículo 12), códigos compartidos/acuerdos de cooperación (artículo 13), arrendamiento de aeronaves (artículo 14), transporte aéreo intermodal (artículo 15), derechos de aduana (artículo 16), cargos al usuario (artículo 17), capacidad (artículo 18), terminación (artículo 23), acuerdo multilateral (artículo 24), registro en la OACI (artículo 25), no discriminación (artículo 26) y entrada en vigor (artículo 27) corresponden a cláusulas usuales en esta clase de convenios aéreos, y se refieren a la aplicación de la normativa internacional amparada en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en los usos y costumbres de la actividad aeronáutica.

Por último, el anexo del Acuerdo indica el listado de los Estados mencionados en el cuerpo principal con ocasión de las reglas de designación y autorización de las líneas aéreas.

En mérito de lo expuesto, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

PROYECTO DE ACUERDO :

"ARTÍCULO ÚNICO.- Apruébase el "Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Letonia", suscrito en Bogotá, Colombia, el 06 de diciembre de 2021."



Dios guarde a V.E.,

GABRIEL BORIC FONT
Presidente de la República

ALBERT VAN KLAVEREN STORK
Ministro de Relaciones Exteriores

JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones





ACUERDO SOBRE SERVICIOS AÉREOS

ENTRE

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Y

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE LETONIA





El Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Letonia, en adelante denominados “las Partes Contratantes”;

Deseando promover un sistema de aviación basado en la competencia entre las líneas aéreas que operan en el mercado, con un mínimo de intervención y reglamentación gubernamental e igualdad de oportunidades;

Deseando facilitar la ampliación de los servicios aéreos internacionales;

Reconociendo que la existencia de servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos fortalecen el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

Deseando que las líneas aéreas puedan ofrecer a los viajeros y cargadores una amplia variedad de opciones de servicios a los precios más bajos posibles que no sean discriminatorios y no representen el abuso de una posición dominante, y deseando instar a las líneas aéreas individuales a que desarrollen e implementen precios innovadores y competitivos; y

Deseando garantizar el mayor grado de seguridad operacional y de la aviación en los servicios aéreos internacionales y reafirmando su profunda preocupación respecto a los actos y amenazas a la seguridad de las aeronaves, que ponen en riesgo la seguridad de las personas o la propiedad, afectan adversamente las operaciones del transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil.

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

Han convenido lo siguiente:





ARTÍCULO 1

DEFINICIONES

1. Para efectos del presente Acuerdo, a menos que se señale otra cosa, el término:
 - a) “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que incluye cualquier Anexo adoptado en virtud del Artículo 90 de ese Convenio, y cualquier enmienda de los Anexos o Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que dichos Anexos y las enmiendas se hayan hecho efectivos para ambas Partes Contratantes;
 - b) “autoridades aeronáuticas” significa, en el caso de la República de Chile, la Junta de Aeronáutica Civil; en el caso de la República de Letonia, el Ministerio de Transportes; o, en ambos casos, cualquier otra autoridad o persona facultada para realizar las funciones que actualmente ejerzan dichas autoridades;
 - c) “Acuerdo” significa el presente Acuerdo y cualesquiera enmiendas de éste;
 - d) “código compartido” significa un acuerdo comercial entre las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes y/o líneas aéreas de un tercer país mediante el cual operan conjuntamente una ruta específica para el transporte de pasajeros, carga y correo, uno como operador y comercializador y el otro como comercializador;
 - e) “transporte aéreo” significa el transporte público por vía aérea de pasajeros, equipaje, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, mediante remuneración o arriendo;
 - f) “línea aérea designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo;
 - g) “cabotaje” significa el transporte aéreo en el que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se embarcan en el territorio de un Estado tienen como destino otro punto ubicado en el territorio de ese mismo Estado;
 - h) “OACI” significa la Organización de Aviación Civil Internacional;
 - i) “transporte aéreo intermodal” significa el transporte público por avión y por uno o más modos de transporte de superficie de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, mediante remuneración o arriendo;
 - j) “tarifa” significa cualquier precio, tasa o cargo por el transporte de pasajeros, equipaje y/o carga (excluido el correo) en transporte aéreo (incluido cualquier otro modo de transporte relacionado con el mismo) cobrada por las líneas aéreas, incluidos sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicho precio, tasa o cargo;
 - k) “territorio” tiene el significado que se le asigna en el Artículo 2 del Convenio;
 - l) “cargos al usuario” significa los cargos cobrados a las líneas aéreas por las autoridades





competentes, o que éstas permiten cobrar, por la disponibilidad de instalaciones aeroportuarias o de navegación aérea, o instalaciones o servicios de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones relacionados para las aeronaves, sus tripulaciones, pasajeros y carga;

- m) “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales”, tienen los significados que les asigna el Artículo 96 del Convenio;
- n) “Estados Miembros de la UE” significa Estados Miembros de la Unión Europea.
- o) “Tratados de la UE” significa el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

2. Se entenderá que las referencias efectuadas en el presente Acuerdo a los nacionales de la República de Letonia se refieren a nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea. Se entenderá que las referencias efectuadas en el presente Acuerdo a una línea aérea o a líneas aéreas de la República de Letonia se refieren a una línea aérea o a líneas aéreas designadas por la República de Letonia.

ARTÍCULO 2

OTORGAMIENTO DE DERECHOS

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por las líneas aéreas designadas de la otra Parte:
 - a. el derecho a sobrevolar sin aterrizar a través de su territorio;
 - b. el derecho a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales;
 - c. el derecho a prestar servicios aéreos, para pasajeros y carga, entre puntos ubicados en ambas Partes Contratantes y entre el territorio de la otra Parte Contratante y cualquier tercer país, directamente o a través de su propio territorio, y esos servicios aéreos incluirán cualquier punto del territorio de la Parte Contratante que designe la línea aérea; sin limitaciones en cuanto a rutas, frecuencias y tipos de aeronaves, que pueden ser propias, arrendadas o fletadas.
2. Los derechos aparte de los especificados en el párrafo 1 del presente Artículo están sujetos a un acuerdo entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.
3. Las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante tendrán derecho a utilizar todas las rutas aéreas, aeropuertos y otras instalaciones en el territorio de la otra Parte Contratante sobre una base no discriminatoria.
4. Cada línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquiera o en todos los vuelos conforme lo decida:





- a. operar vuelos en una o ambas direcciones;
 - b. combinar diferentes números de vuelo dentro de la operación de una aeronave;
 - c. servir puntos anteriores, intermedios y más allá, y a puntos dentro de los territorios de las Partes en cualquier ruta, en cualquier combinación y en cualquier orden;
 - d. omitir escalas en cualquier punto o puntos; siempre que los servicios aéreos en estas rutas incluyan un punto en el territorio de la Parte Contratante que designe a la línea aérea;
 - e. transferir el tráfico de alguna de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves, en cualquier punto de las rutas, incluidas las operadas conforme a cualquiera de las modalidades especificadas en los Artículos 13 (Códigos Compartidos/Acuerdos de Cooperación) y 14 (Arrendamiento de Aeronaves), en cualquier punto de cualquier ruta; y
 - f. servir puntos anteriores a cualquier punto de su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como si fueran servicios directos.
5. La(s) línea(a) aérea(s) de cada Parte Contratante, aparte de las designadas en virtud de los Artículos 3 y 4 del presente Acuerdo, también gozarán de los derechos especificados en los párrafos 1 a y b de este Artículo.

ARTÍCULO 3

DESIGNACIÓN DE LÍNEAS AÉREAS Y AUTORIZACIÓN PARA OPERAR

1. Cada Parte tendrá derecho a designar por escrito a la otra Parte Contratante a una o a varias líneas aéreas para efectos de operar los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas.
2. Cada Parte Contratante tendrá derecho a retirar o modificar dicha designación mediante notificación por escrito enviada a la otra Parte Contratante.
3. Al recibir dicha designación, la otra Parte Contratante otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con mínima demora administrativa, siempre que:
 - a. en el caso de una línea aérea designada por la República de Letonia:
 - i) esté establecida en el territorio de la República de Letonia en virtud de los Tratados de la UE y cuente con una Licencia de Operación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; y
 - ii) el Estado Miembro de la Unión Europea encargado de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo ejerza y mantenga un control regulatorio





efectivo de la línea aérea, y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación; y

- iii) la línea aérea sea de propiedad directa o mayoritaria de, y esté efectivamente controlada por, Estados Miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de dichos estados;

b. en el caso de una línea aérea designada por la República de Chile:

- i) esté establecida en el territorio de la República de Chile y cuente con una licencia conforme a la ley aplicable de la República de Chile; y
- ii) el control regulatorio efectivo de la línea aérea sea ejercido y mantenido por la República de Chile responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada en la designación;
- iii) la línea aérea esté constituida y tenga su sede principal de negocios en el territorio de la República de Chile.

c. Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante podrán requerir que una línea aérea designada por la otra Parte Contratante les asegure que está habilitada para cumplir con las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos que se apliquen de manera normal y razonable a la operación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con las disposiciones del Convenio;

4. Cuando una línea aérea haya sido designada y autorizada, ésta podrá comenzar a operar los servicios acordados en cualquier momento, siempre que la línea aérea cumpla con todas las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4

RECHAZO, REVOCACIÓN O SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN PARA OPERAR

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación 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 de Letonia:

- i) no esté establecida, en el territorio de la República de Letonia, conforme a los Tratados de la UE, o no tenga una Licencia de Operación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea; o
- ii) el Estado Miembro de la Unión Europea encargado de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo no ejerza o no mantenga un control regulatorio





efectivo de la línea aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o

- iii) la línea aérea no sea de propiedad directa o mayoritaria de, o no esté efectivamente controlada por, Estados Miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o por nacionales de dichos estados;
 - iv) la República de Chile considere que, al ejercer los derechos de tráfico existentes conforme al presente Convenio, la línea aérea estaría eludiendo las restricciones a los derechos de tráfico impuestas por un acuerdo bilateral entre la República de Chile y otro Estado miembro de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio; o
 - v) la línea aérea posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado Miembro de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio, y no exista un acuerdo bilateral de servicios aéreos entre la República de Chile y ese Estado, y los derechos de tráfico a ese Estado hayan sido negados a una línea aérea designada por la República de Chile.
- b. En el caso de una línea aérea designada por la República de Chile:
- i) no esté establecida en el territorio de la República de Chile o no tenga licencia conforme a las leyes aplicables de la República de Chile; o
 - ii) el control regulatorio efectivo de la línea aérea no sea ejercido y mantenido por la República de Chile, encargada de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo, o la autoridad aeronáutica pertinente no esté claramente identificada en la designación; o
 - iii) la línea aérea no esté constituida o no tenga su sede principal de negocios en el territorio de la República de Chile;
- c. en caso de que esa línea aérea no cumpla con las leyes o reglamentos de la Parte Contratante que otorgue esos derechos; o
- d. en cualquier caso en que dicha línea aérea no cumpla con operar los servicios aéreos acordados de conformidad con las condiciones estipuladas conforme al presente Acuerdo, o
- e. en caso de que la otra Parte Contratante no cumpla o no aplique, las normas de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación estipuladas de conformidad con los Artículos 6 y 7 del presente Acuerdo.

2. A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo sea esencial para prevenir nuevas infracciones de leyes y/o reglamentos, dicho derecho se ejercerá únicamente después de consultar con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dichas consultas se iniciarán dentro de un período de treinta (30) días contados desde la fecha de la solicitud de consultas.





ARTÍCULO 5

APLICACIÓN DE LAS LEYES

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante que regulen la entrada, permanencia y salida de su territorio de aeronaves que lleven a cabo servicios aéreos internacionales, o la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante.
2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relacionados con la entrada, permanencia y salida desde su territorio de pasajeros, tripulación y carga, incluido el correo, tales como aquellos relacionados con materias de inmigración, aduanas, divisas, salud y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportado por aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante mientras se encuentren dentro de dicho territorio.
3. En la aplicación de sus reglamentos de inmigración, aduanas, cuarentena y otros similares, ninguna de las Partes Contratantes dará preferencia a su propia línea aérea o a cualquier otra línea aérea por sobre una línea aérea designada de la otra Parte Contratante que se dedique a un transporte aéreo similar.

ARTÍCULO 6

SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas en cualquier momento sobre las normas de seguridad operacional adoptadas por la otra Parte Contratante en áreas relacionadas con instalaciones aeronáuticas, tripulación de vuelo, aeronaves y la operación de la(s) línea aérea(s) designada(s). Estas consultas se llevarán a cabo dentro de los treinta (30) días siguientes a dicha solicitud.
2. Si, luego de dichas consultas, una Parte Contratante determinara que la otra Parte Contratante no mantiene ni administra efectivamente las normas de seguridad operacional en las áreas mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo que cumplan con las Normas establecidas en ese momento de conformidad con el Convenio, se informará a la otra Parte Contratante sobre tal situación y sobre los pasos que se consideran necesarios para cumplir con las normas que se puedan establecer conforme al Convenio. Luego, la otra Parte Contratante adoptará las medidas correctivas apropiadas dentro de un período de tiempo acordado.
3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, se acuerda además que cualquier aeronave operada por una línea aérea de una Parte Contratante, o en representación de ésta, que esté en servicio hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, podrá, mientras se encuentre dentro del territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de una inspección por parte de los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, siempre y cuando esto no cause demoras innecesarias en la operación de la aeronave. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el artículo 33 del Convenio, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación correspondiente a la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y el estado de ésta se ajustan a las Normas establecidas en ese momento de conformidad con el





Convenio.

4. Cuando se impescindible adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad operacional de una línea aérea, cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de operación de una línea aérea o de líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

5. Cualquier medida adoptada por una Parte Contratante de conformidad con el párrafo 4 del presente Artículo se suspenderá una vez que deje de existir la base para adoptar tal medida.

ARTÍCULO 7

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. De conformidad con los derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes Contratantes reiteran 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 los derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicios a la Aviación Civil Internacional, complementario del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, así como con cualesquiera otros Convenios y Protocolos relacionados con la seguridad de la aviación civil al que se adhieren ambas Partes Contratantes.

2. Las Partes Contratantes se proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia necesaria mutua para evitar actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza para la seguridad de la aviación civil.

3. En sus relaciones mutuas, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación establecidas por la OACI y designadas como Anexos del Convenio, en la medida en que dichas disposiciones sean aplicables a las Partes Contratantes; éstas exigirán que los operadores de aeronaves incluidos en su registro o los operadores de aeronaves que tengan su sede principal de negocios o lugar de residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte conviene que se podrá exigir a dichos operadores de aeronaves que cumplan las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte Contratante para para ingresar a, salir de o mientras se encuentren dentro del territorio de esa otra Parte Contratante, de conformidad con las





leyes y reglamentos vigentes en esa Parte Contratante, incluidas, en el caso de la República de Letonia, la legislación de la Unión Europea. Cada Parte se asegurará de que se apliquen efectivamente las medidas pertinentes dentro de su territorio para proteger a la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los artículos de mano, el equipaje, la carga y las provisiones de la aeronave antes y durante las labores de embarque o carga. Cada Parte Contratante también considerará favorablemente cualquier solicitud que realice la otra Parte Contratante sobre medidas de seguridad especiales razonables para enfrentar una amenaza particular.

5. Cuando ocurra un incidente o exista la amenaza de que podría ocurrir un incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave civil u otros actos ilícitos contra la seguridad de dicha aeronave, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se ayudarán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a terminar de manera rápida y segura dicho incidente o amenaza de éste.

6. Cuando una Parte Contratante tenga motivos justificados para creer que la otra Parte Contratante no está cumpliendo con las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte Contratante podrá solicitar la realización de consultas. Estas consultas comenzarán dentro de los quince (15) días siguientes a la recepción de la solicitud efectuada por cualquiera de las Partes Contratantes. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de quince (15) días transcurridos desde el inicio de las consultas constituirá motivo para retener, revocar, suspender o imponer condiciones a las autorizaciones de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante. Cuando esté justificado por una emergencia, o para evitar un mayor incumplimiento de las disposiciones del presente Artículo, la primera Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionarias antes del vencimiento del plazo de quince (15) días.

ARTÍCULO 8

ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se facilitarán mutuamente, previa solicitud, estadísticas periódicas u otra información similar relativa al tráfico realizado en los servicios acordados.

ARTÍCULO 9

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias que sean emitidos o validados por una Parte Contratante, y que aún estén vigentes, serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para operar los servicios acordados siempre y cuando los requisitos conforme a los cuales dichos certificados y licencias hayan sido emitidos o validados sean iguales o superiores a las normas mínimas que puedan establecerse de conformidad con el Convenio.

2. Si los privilegios o condiciones de las licencias o certificados mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, emitidos por las autoridades competentes de una Parte Contratante a cualquier





persona o línea aérea designada o en relación con una aeronave utilizada en la operación de los servicios permitieran una diferencia con las normas mínimas establecidas en el Convenio, y cuya diferencia se haya presentado ante la OACI, la otra Parte Contratante podrá solicitar consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica en cuestión.

3. No obstante, cada Parte Contratante se reserva el derecho de negarse a reconocer, con el propósito de sobrevuelos o aterrizajes dentro de su propio territorio, cualesquiera certificados de competencia y licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 10

ASISTENCIA EN TIERRA

1. Con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes Contratantes, y, en el caso de la República de Letonia, la legislación de la Unión Europea, cada Parte Contratante autorizará a las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, conforme lo decida cada línea aérea, a:

- a. realizar sus propios servicios de asistencia en tierra;
- b. proveer servicios de asistencia en tierra a administrar otra u otras líneas aéreas;
- c. unirse a otros para formar una entidad proveedora de servicios; y/o
- d. seleccionar entre proveedores de servicios competidores.

2. Una línea aérea o líneas aéreas de una Parte Contratante pueden elegir libremente entre las alternativas disponibles en el territorio de la otra Parte Contratante y combinar o cambiar su opción, excepto cuando esto sea evidentemente poco práctico y cuando dicha elección esté limitada por las correspondientes consideraciones de seguridad operacional y de la aviación, y (con la excepción de los servicios de asistencia propios señalados en el párrafo 1) cuando la escala de las operaciones aeroportuarias sea demasiado pequeña como para mantener proveedores competitivos.

3. Las Partes Contratantes siempre estarán obligadas a adoptar las medidas necesarias para garantizar la oferta de precios razonables basados en los costos y un trato justo e igualitario para la(s) línea aérea(s) de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 11

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, de conformidad con las leyes y reglamentos vigentes en la misma, las oficinas y el personal administrativo, comercial y técnico que sean necesarios de acuerdo a lo requerido por la línea aérea designada en cuestión.





2. El establecimiento de las oficinas y el empleo del personal mencionados en el párrafo 1 de este Artículo estarán sujetos a las leyes y reglamentos de la Parte Contratante pertinente, incluidas las leyes y los reglamentos relativos al ingreso y estadía de extranjeros en el territorio de la Parte Contratante correspondiente. El personal empleado en las oficinas de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo deberá cumplir con los reglamentos de la Parte Contratante receptora en materia de ingreso, residencia y empleo.

3. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de una Parte Contratante tendrá(n) libertad para vender servicios de transporte aéreo en sus propios documentos de transporte en los territorios de la otra Parte Contratante, ya sea directamente o por medio de un agente, en la moneda nacional. Cada Parte Contratante se abstendrá de restringir el derecho de la(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de la otra Parte Contratante a vender y, de cualquier persona, a comprar, dicho transporte.

ARTÍCULO 12

CONVERSIÓN DE MONEDA Y REMESA DE UTILIDADES

1. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) de las Partes Contratantes tendrá(n) libertad para transferir el exceso de los ingresos sobre los gastos en el territorio donde se realice la venta.

2. Dichas transferencias se efectuarán en una moneda libremente convertible al tipo de cambio oficial y no estarán sujetas a ningún cargo, limitación, imposición o demora, con excepción de los cargos y procedimientos bancarios normales.

3. Cuando exista un acuerdo especial para evitar la doble tributación con respecto a los impuestos sobre la renta y sobre el capital entre las Partes Contratantes, prevalecerán las disposiciones de dicho acuerdo.

ARTÍCULO 13

CÓDIGOS COMPARTIDOS/ACUERDOS DE COOPERACIÓN

Al operar o prestar los servicios autorizados, cualquier línea aérea designada de una Parte Contratante podrá celebrar acuerdos de cooperación comercial, como, por ejemplo, acuerdos de bloqueo de espacio ("*blocked space*") o acuerdos de códigos compartidos, con:

- a. una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes Contratantes;
- b. una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país;

siempre que la línea aérea o líneas aéreas en dichos acuerdos posean los derechos de tráfico necesarios y que los boletos y/o los documentos de embarque señalen claramente al comprador en el punto de venta, en el *check-in* y antes de embarcar cuando no se requiera el *check-in* para vuelos de conexión, qué línea aérea operará realmente en cada tramo del servicio y con qué línea(s) aérea(s) el comprador está estableciendo una relación contractual.





ARTÍCULO 14

ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante podrán prestar servicios conforme al presente Acuerdo mediante el uso de aeronaves arrendadas a cualquier empresa, incluidas líneas aéreas de terceros países, siempre que todos los participantes en dichos acuerdos cumplan con las leyes y reglamentos que las Partes Contratantes apliquen normalmente a dichos acuerdos.
2. El arrendamiento con tripulación de aeronaves será aprobado por las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante considerando las razones específicas informadas por la línea aérea designada.
3. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá impedir el uso de aeronaves arrendadas para servicios conforme al presente Acuerdo que no cumplan con los Artículos 6 (Seguridad Operacional) y 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 15

TRANSPORTE AÉREO INTERMODAL

Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán derecho a emplear, en relación con sus servicios aéreos, cualquier servicio de transporte de superficie hacia o desde cualquier punto de los territorios de las Partes Contratantes, o de terceros países. Las líneas aéreas designadas podrán optar por ofrecer su propio servicio de transporte de superficie o proporcionarlo mediante acuerdos, incluido el servicio de código compartido, con otras empresas de transporte de superficie, con sujeción a las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de una Parte Contratante interesada. El transporte aéreo intermodal podrá ofrecerse como un servicio directo y a un precio único para el servicio de transporte aéreo y terrestre combinados, siempre que se informe a pasajeros y cargadores sobre los hechos relacionados con dicho transporte.

ARTÍCULO 16

DERECHOS DE ADUANA

1. Las aeronaves operadas en servicios aéreos internacionales por una línea aérea designada de una Parte Contratante, así como su equipamiento regular, repuestos, suministros de combustible, lubricantes y provisiones de aeronaves (incluidos alimentos, bebestibles y tabaco) a bordo de dichas aeronaves estarán exentas sobre la base de 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 acuerdo con las disposiciones de las leyes y reglamentos vigentes de cada Parte Contratante, siempre que dicho equipamiento, piezas de repuesto y suministros de combustible y lubricantes y las provisiones de las aeronaves permanezcan a bordo de éstas hasta el momento en que sean reexportadas o utilizadas o consumidas por dichas aeronaves en vuelos sobre ese territorio.
2. También estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de los mismos derechos,





aranceles y cargos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, de conformidad con las disposiciones de las leyes y reglamentos vigentes en cada Parte Contratante, con la excepción de los cargos correspondientes a los servicios prestados:

- a. provisiones de aeronaves embarcadas en el territorio de una Parte Contratante dentro de límites razonables fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante, para uso a bordo de aeronaves contratadas en los servicios acordados por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante;
 - b. repuestos, incluidos motores, introducidos en el territorio de una Parte Contratante para el mantenimiento o reparación de aeronaves contratadas en los servicios acordados por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante; y
 - c. combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles destinados a abastecer aeronaves operadas en los servicios acordados por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, incluso cuando estos suministros vayan a ser utilizados en el tramo del viaje realizado sobre el territorio de la otra Parte Contratante en los que sean embarcados.
3. Podrá exigirse que los materiales mencionados en el párrafo 2 de este Artículo se mantengan bajo supervisión o control aduanero.
4. El equipamiento regular de a bordo, así como los materiales, suministros y repuestos que normalmente se mantengan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes, podrán descargarse en el territorio de la otra Parte Contratante únicamente con la aprobación de las autoridades aduaneras de esa otra Parte Contratante. En dicho 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 los reglamentos aduaneros.
5. Los documentos necesarios, tales como boletos impresos, cartas de porte aéreo, cualquier material impreso que lleve estampado el logo de la empresa y material publicitario habitual distribuido gratuitamente por parte de esa línea aérea designada para ser utilizado o usado únicamente en relación con la operación o el servicio de aeronaves de la línea aérea designada de dicha otra Parte Contratante que opere los servicios acordados estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de derechos aduaneros y otros cargos similares en el territorio de la otra parte Contratante, de conformidad con las disposiciones de las leyes y reglamentos vigentes en esa otra Parte Contratante.
6. Sin perjuicio de las leyes y reglamentos relativos a materias de seguridad, los pasajeros, el equipaje y la carga en tránsito directo a través del territorio de una Parte Contratante y que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal fin estarán sujetos a un control simplificado. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana, tasas y otros cargos similares.





ARTÍCULO 17

CARGOS AL USUARIO

1. Ninguna de las Partes Contratantes impondrá ni permitirá que se impongan a las líneas aéreas designadas de la otra Parte cargos al usuario superiores a los impuestos a sus propias líneas aéreas que operan servicios aéreos similares.
2. Cada Parte fomentará la realización de consultas relativas a los cargos de usuario entre su autoridad recaudadora competente y las líneas aéreas que utilicen el servicio y las instalaciones provistas por dichas autoridades que efectúan el cobro, cuando sea posible a través de las organizaciones representativas de esas líneas aéreas. Se les debiera dar aviso razonable de cualquier propuesta de cambios en los cargos al usuario para que dichos usuarios puedan expresar sus puntos de vista antes de que se realicen los cambios. Cada Parte Contratante instará además a su autoridad recaudadora competente y a dichos usuarios a intercambiar información apropiada sobre los cargos al usuario.

ARTÍCULO 18

CAPACIDAD

1. Cada Parte Contratante permitirá que cada línea aérea designada determine libremente la frecuencia y capacidad de los servicios aéreos que ofrece.
2. Ninguna Parte Contratante limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, salvo que sea necesario por razones aduaneras, técnicas, operativas o medioambientales en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio y siempre sobre una base no discriminatoria.
3. Una Parte podrá exigir la presentación de itinerarios. En tal caso, deberá minimizar las cargas administrativas relativas a requisitos y procedimientos que se apliquen a los intermediarios de servicios aéreos y a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 19

LEYES DE COMPETENCIA

1. Cada línea aérea designada tendrá un entorno competitivo justo y conforme a las leyes de competencia de las Partes Contratantes.
2. Las Partes Contratantes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas de competencia, o de cualesquiera cambios a las mismas, y de cualquier objetivo particular de éstas, que pudiera afectar la operación de los servicios aéreos existentes conforme al presente Acuerdo, e identificarán a las autoridades responsables de su implementación.





3. Las Partes Contratantes, en la medida en que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, ayudarán a las líneas aéreas de la otra parte brindándoles orientación sobre la compatibilidad de cualquier práctica propuesta de la línea aérea con sus leyes, políticas y prácticas de competencia.
4. Las Partes Contratantes se notificarán mutuamente cuando consideren que puede existir incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas de competencia y los asuntos relacionados con la operación del presente Acuerdo; el proceso de consultas considerado en el presente Acuerdo se utilizará, si así lo solicita cualquiera de las Partes Contratantes, para determinar si existe tal conflicto y para buscar formas de resolverlo o minimizarlo.
5. Las Partes Contratantes se notificarán mutuamente su intención de iniciar procesos en contra de la(s) línea aérea(s) de la otra o de presentar cualquier acción legal privada pertinente conforme a sus leyes de competencia que pueda llegar a su conocimiento.
6. Sin perjuicio del derecho de acción de cualquiera de las Partes Contratantes, el proceso de consultas contenido en el presente Acuerdo se utilizará siempre que cualquiera de las Partes Contratantes lo solicite y deberá tener como objetivo identificar los intereses respectivos de las Partes Contratantes y las posibles implicancias que puedan surgir de la acción de la ley de competencia en particular.
7. Las Partes Contratantes se esforzarán por llegar a un acuerdo durante dichas consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte Contratante y los medios alternativos que también podrían lograr los objetivos de esa acción de la ley de competencia.
8. En caso de que no se llegue a un acuerdo, cada Parte Contratante, al implementar sus leyes, políticas y prácticas de competencia, considerará completa e íntegramente las opiniones expresadas por la otra Parte Contratante y tendrá en cuenta la cortesía, la moderación y la contención internacionales.
9. La Parte Contratante bajo cuyas leyes de competencia se haya iniciado una acción legal privada facilitará el acceso de la otra Parte Contratante al órgano judicial pertinente y/o, según corresponda, proporcionará información a ese órgano. Dicha información podría incluir sus propios intereses en relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte Contratante conforme sean notificados por esa Parte Contratante y, si es posible, los resultados de cualquier consulta realizada con esa otra Parte Contratante en relación con la acción.
10. Las Partes Contratantes cooperarán, en la medida en que sus leyes o políticas nacionales no lo impidan y de conformidad con las obligaciones internacionales vigentes, para permitir que sus líneas aéreas u otros nacionales revelen información relativa a una acción sobre derecho de competencia a las autoridades competentes de cada una de ellas, siempre que dicha cooperación o divulgación no sea contraria a sus intereses nacionales importantes.
11. Mientras que una acción presentada por las autoridades encargadas del derecho sobre competencia de una Parte Contratante sea objeto de consultas con la otra Parte Contratante, la Parte Contratante en cuyo territorio se esté presentando la acción deberá, en espera del resultado de estas consultas, abstenerse de solicitar la divulgación de información situada en el territorio de la otra Parte Contratante y esa otra Parte Contratante se abstendrá de aplicar cualquier legislación sobre bloqueo.





ARTÍCULO 20

TARIFAS

1. Las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán libertad para fijar las tarifas del transporte aéreo. La intervención de las Partes Contratantes se limitará a:
 - a. evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias;
 - b. proteger al consumidor contra tarifas excesivamente altas o restrictivas debido al abuso de posición dominante; y
 - c. proteger a las líneas aéreas designadas de las Partes Contratantes contra tarifas artificialmente bajas debido a subsidios o ayudas gubernamentales directas o indirectas, o cuando existan pruebas de una intención de eliminar a la competencia.
2. Ninguna autoridad aeronáutica de las Partes Contratantes adoptará una medida unilateral para evitar la introducción de una nueva tarifa propuesta o la continuación de una tarifa efectiva de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes para el transporte en virtud del presente Acuerdo.
3. Las Partes Contratantes podrán requerir a las líneas aéreas que registren sus tarifas con fines informativos y de forma no discriminatoria.
4. Cada Parte Contratante podrá solicitar la celebración de consultas sobre cualquier tarifa de una línea aérea de cualquiera de las Partes Contratantes para servicios que se encuentran cubiertos por el presente Acuerdo. Dichas consultas se realizarán a más tardar treinta (30) días después de recibida la solicitud. Las Partes Contratantes cooperarán para obtener la información necesaria que lleve a una resolución razonada de las materias. Si las Partes Contratantes llegan a un acuerdo con respecto a una tarifa por el cual se ha dado aviso de disconformidad, cada Parte Contratante hará sus mejores esfuerzos para hacer efectivo dicho acuerdo, pero, si no se llega a un acuerdo, la tarifa en cuestión entrará o continuará en vigencia.

ARTÍCULO 21

CONSULTAS Y ENMIENDAS

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, solicitar la celebración de consultas relativas a la interpretación, aplicación, implementación o enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del presente Acuerdo y de su Anexo.
2. Dichas consultas, que podrán realizarse mediante diálogos o por correspondencia, comenzarán dentro de un período de cuarenta y cinco (45) días a contar de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa.
3. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento consultas con





la otra Parte Contratante para efectos de modificar el presente Acuerdo, incluidos sus Anexos. Dichas consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a contar de la fecha de recepción de la solicitud correspondiente. Estas consultas pueden realizarse mediante diálogos o por correspondencia.

4. Cualquier enmienda del presente Acuerdo, incluidos sus Anexos, entrará en vigor de conformidad con el Artículo 27 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 22

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

1. Cualquier discrepancia que surja entre las Partes Contratantes en cuanto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se resolverá primero mediante consultas entre las Partes Contratantes. Si las Partes Contratantes no logran llegar a un acuerdo mediante consultas, éstas pueden acordar someter la controversia a un tribunal arbitral.
2. Este tribunal arbitral estará integrado por tres miembros elegidos de la siguiente manera:
 - a. Cada Parte designará a un árbitro dentro de los treinta (30) días posteriores a la recepción de la solicitud de arbitraje. Dentro de los sesenta (60) días siguientes a la designación de los dos árbitros, estos nombrarán, de mutuo acuerdo, a un tercer árbitro, quien actuará como presidente del tribunal arbitral; y
 - b. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designara a un árbitro o si el tercer árbitro no fuera designado tal como se señala en el subpárrafo a) precedente, el árbitro o los árbitros, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, serán designados dentro de treinta (30) días por el Presidente del Consejo de la OACI. Si el Presidente del Consejo fuera nacional de cualquiera de las Partes Contratantes, o si por cualquier razón no pudiera actuar conforme al presente Artículo, el nombramiento será realizado por el Vicepresidente más antiguo que no esté inhabilitado por la misma razón.
3. Las Partes Contratantes se comprometen a acatar el procedimiento, las decisiones y el laudo dictado por el tribunal arbitral. Si las decisiones dictadas de conformidad con el presente Artículo no fueran observadas por cualquiera de las Partes Contratantes o las líneas aéreas designadas de cualquiera de ellas, la otra Parte Contratante podrá limitar, impedir o revocar cualquier derecho o privilegio otorgado a la otra Parte Contratante que se encuentre en incumplimiento de conformidad con el presente Acuerdo.
4. Los gastos incurridos a raíz del trabajo del tribunal arbitral serán compartidos en partes iguales por las Partes Contratantes.





ARTÍCULO 23

TERMINACIÓN

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar por escrito, a través de la vía diplomática, a la otra Parte Contratante su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se comunicará simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha de recepción de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación sea retirada de común acuerdo antes de la finalización de este período. A falta de acuse de recibo por la otra Parte Contratante, se considerará que la notificación ha sido recibida catorce (14) días después de la recepción de la notificación por parte de la OACI.

ARTÍCULO 24

ACUERDO MULTILATERAL

Si un acuerdo multilateral relativo al transporte aéreo entrara en vigor con respecto a ambas Partes Contratantes, el presente Acuerdo se considerará enmendado para ajustarse a las disposiciones de ese convenio multilateral.

ARTÍCULO 25

REGISTRO EN LA OACI

Una vez firmado, el presente Acuerdo y cualquier enmienda al mismo serán registrados por cualquiera de las Partes Contratantes ante la OACI.

ARTÍCULO 26

NO DISCRIMINACIÓN

Las Partes Contratantes entienden que el presente Acuerdo se basa en el principio de no discriminación, en el sentido de que cada Parte Contratante otorgará a la otra Parte Contratante un trato igualitario y no discriminatorio respecto a las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante, particularmente en relación con los derechos y obligaciones establecidos en el presente Acuerdo, incluidas, entre otras, materias relacionadas con impuestos, tarifas, precios, oportunidades comerciales, seguridad, uso de aeropuertos, permisos de aterrizaje, asignación de franjas aeroportuarias ("slots") o el ejercicio de los derechos de tráfico acordados en el presente Acuerdo.





ARTÍCULO 27

ENTRADA EN VIGOR

El presente Acuerdo entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha de recepción de la última notificación mediante la cual las Partes Contratantes se hayan informado mutuamente a través de la vía diplomática que sus procedimientos constitucionales para la entrada en vigor del presente Acuerdo han sido completados.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los abajo firmantes, estando debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO EN Bogotá, Colombia el 06 de diciembre de 2021, en dos copias idénticas, en los idiomas letón, inglés y español, siendo cada texto igualmente auténtico. En caso de divergencia entre los textos, prevalecerá la versión en idioma en inglés.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE CHILE**

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE LETONIA**





ANEXO

Lista de otros estados a los que se hace referencia en los Artículos 3 y 4 del presente Acuerdo:

- a) La República de Islandia (conforme al Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);
- b) Principado de Liechtenstein (conforme al Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);
- c) El Reino de Noruega (conforme al Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);
- d) La Confederación Suiza (conforme al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre Transporte Aéreo).



CONFORME CON SU ORIGINAL


ÁLVARO ARÉVALO CUNICH
DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS (S)

Santiago, 24 de enero de 2022.





Informe Financiero

Proyecto de Acuerdo que aprueba el "Acuerdo sobre servicios aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Letonia" suscrito en Bogotá, Colombia, el 06 de diciembre de 2021

Mensaje N° 232-373

I. Antecedentes

El 06 de diciembre de 2021, ambas partes involucradas pactaron bilateralmente un acuerdo de servicios aéreos, el cual establece los siguientes derechos para las líneas aéreas designadas por los países:

- a) Derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar.
- b) Derecho a realizar escalas en su territorio para fines no comerciales.
- c) Derecho a prestar servicios regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo o exclusivamente carga.
- d) Derecho a prestar los servicios descritos en el punto anterior entre los territorios de los países y cualquier tercer país, directamente o a través del propio territorio.

También se pactan responsabilidades y procedimientos frente a hechos específicos, además de consensos en materias legales, de seguridad y comerciales.

En materia económica, se establece la exención de los derechos de aduana, tasas de inspección y otros impuestos aplicados a insumos aéreos. Relativo a los precios, lo definirán las aerolíneas en base a las características del mercado, limitando el actuar del Estado a impedir precios o prácticas no justificadas a fin de cuidar al consumidor y procurar precios justos entre aerolíneas.

II. Efecto del proyecto de acuerdo sobre el Presupuesto Fiscal

En consideración a que la exención de impuestos descrita anteriormente se encuentra pactada en el artículo 24 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, al cual ambas partes se encuentran adscritas, la adhesión de Chile a este nuevo pacto **no tendrá incidencia sobre el presupuesto fiscal.**





Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 307GG

I.F. N°307/15.10.2025

III. Fuentes de información

- Acuerdo Sobre Servicios Aéreos entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República de Letonia.
- Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Informe técnico-jurídico y preinforme financiero, Junta de Aeronáutica Civil.





Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 307GG

I.F. N°307/15.10.2025



JAVIERA MARTÍNEZ FARIÑA
Directora de Presupuestos

Visado Subdirección de Presupuestos:



Visado Subdirección de Racionalización y Función Pública:

