

ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO
ENTRE
EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA
Y
EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

El Gobierno de la República de Guatemala y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en lo sucesivo, "las Partes"),

En el deseo de fomentar un sistema internacional de transporte aéreo basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas, con un mínimo de intervención y reglamentación oficiales; En el deseo de facilitar la expansión de las oportunidades para el transporte aéreo internacional;

En el deseo de permitir que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga, al menor tarifa que no signifique ni discriminación ni abuso de posiciones dominantes, y de alentar a cada línea aérea a elaborar y llevar a la práctica unos esquemas de tarifas innovadoras y competitivas;

En el deseo de velar por el mayor grado de seguridad y protección de la aviación internacional y de reafirmar su grave inquietud por los actos o las amenazas contra la seguridad de las aeronaves que pongan en peligro a las personas o la propiedad, perjudiquen las operaciones del transporte aéreo y socaven la confianza del público en la aviación civil;

Siendo Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, Han convenido en lo siguiente:

Guatemala

A efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, el término:

1. "Autoridades aeronáuticas" significa, en el caso de los Estados Unidos, el Departamento de Transporte o su organismo sucesor, y en el caso de la República de Guatemala el Ministerio de Comunicaciones, Transporte, y Obras Públicas o cualquier organismo autorizado para desempeñar las funciones que ejerzan el Ministerio de Comunicaciones, Transporte, y Obras Públicas.

2. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus anexos y cualquier enmienda.

3. "Transporte aéreo" significa todo servicio prestado mediante aeronaves para el porte público de pasajeros, equipaje, carga y correo, separadamente o en combinación, por remuneración o arriendo.

4. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional que fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, lo que comprende:

A. Cualquier enmienda que haya entrado en vigencia con arreglo al literal a, Artículo 4 del Convenio y que haya sido ratificada por las dos Partes, y

B. Cualquier Anexo o enmienda del mismo adoptado con arreglo al Artículo 90 del Convenio, en cuanto que dicho Anexo o enmienda esté en vigencia para las dos Partes en cualquier momento determinado.

5. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 del presente Acuerdo.

6. "Costo pleno" significa el costo de proporcionar el servicio más un recargo justificado por concepto de gastos administrativos.

7. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

8. "Tarifa" significa cualquier flete, tarifa o tasa por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) o de carga

Definiciones

ARTÍCULO 1

1. Cada Parte tendrá derecho a designar a cuantas líneas aéreas desee para realizar el transporte aéreo internacional de conformidad con el presente Acuerdo y a retirar o alterar dichas designaciones. Esas designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática, y se declarará si la línea aérea en cuestión está autorizada para realizar el transporte

Designación y autorización

ARTÍCULO 3

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo no supondrá la concesión, a las líneas aéreas de una Parte, del derecho, en el territorio de la otra Parte, a admitir a bordo pasajeros, carga o correo que se lleven por remuneración y que se dirijan a algún otro punto del territorio de la otra Parte.

- A. El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- B. El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines comerciales.
- C. Los demás derechos estipulados en el presente Acuerdo.

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para que las líneas aéreas de las otras Partes realicen el transporte aéreo internacional:

Concesión de derechos

ARTÍCULO 2

- 9. "Escala sin fines comerciales" significa el aterrizaje para fines que no sean el embarco o desembarco de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo.
- 10. "Territorio" significa las extensiones de tierra que están bajo la soberanía, jurisdicción, protección o fideicomiso de una Parte, y las aguas territoriales adyacentes.
- 11. "Derecho impuesto al usuario" significa el gravamen que se impone a las líneas aéreas por proporcionarles los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones afines.

aéreo estipulado en el Anexo I o el estipulado en el Anexo II o ambos.

2. Al recibo de dicha designación, y de las solicitudes de la línea aérea designada, conforme a lo prescrito para la concesión de las autorizaciones de servicio y los permisos técnicos, la otra Parte concederá los debidos permisos y autorizaciones con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

A. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que la designe o a los nacionales de dicha Parte o a ambos;

B. La línea aérea designada esté capacitada para cumplir las condiciones impuestas según el ordenamiento que la Parte que estudie su solicitud aplique normalmente al funcionamiento del transporte aéreo internacional.

C. La Parte que designe la línea aérea cumpla y administre las normas enunciadas en el Artículo 6 (Seguridad operacional) y el Artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTÍCULO 4

Revocación de la autorización

1. Cada Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de funcionamiento o los permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte cuando:

A. La propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la Parte que la designe ni a los nacionales de dicha Parte ni a ninguno de los dos;

B. La línea aérea en cuestión haya dejado de cumplir el ordenamiento al que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo; o

C. La otra Parte no cumpla y administre las normas enunciadas en el Artículo 6 (Seguridad Operacional).

2. A menos que resulte esencial la toma de medidas inmediatas para evitar que persista el incumplimiento al que se refieren los incisos b y c, párrafo 1 del presente Artículo, los derechos estipulados por el presente Artículo se ejercerán sólo después de la celebración de consultas con la otra Parte.

3. El presente Artículo no restringe los derechos de ninguna Parte a suspender, revocar, limitar o condicionar la autorización

de funcionamiento o el permiso técnico de una o más líneas aéreas de la otra Parte, conforme a lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la aviación).

ARTICULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las líneas aéreas de una Parte, al entrar en el territorio de la otra Parte o al salir del mismo o mientras permanezcan en él, cumplirán con el ordenamiento de esa Parte relativo a la operación y navegación de aeronaves.

2. Las líneas aéreas de una Parte, al entrar en el territorio de la otra Parte o al salir del mismo o mientras permanezcan en él, cumplirán con el ordenamiento relativo al ingreso en su territorio o a la salida del mismo de los pasajeros, los tripulantes o la carga de aeronaves (incluidos los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, migración, pasaportes, aduana y cuarentena, o en el caso del correo, los reglamentos postales), directamente o de parte de dichos pasajeros, tripulantes y carga.

ARTICULO 6

Seguridad operacional

1. Cada Parte reconocerá la validez de los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia y las licencias que expida o convalide la otra Parte y estén vigentes, a efectos de la prestación del transporte aéreo a que se refiere el presente Acuerdo, a condición de que los requisitos para la concesión de dichos certificados o licencias igualen, por lo menos, las normas mínimas que se establezcan con arreglo al Convenio. Cada Parte, sin embargo, podrá denegar la validez a efectos de los vuelos sobre su propio territorio de aquellos certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados a sus propios nacionales por la otra Parte.

2. Cada Parte podrá solicitar la celebración de consultas acerca de las normas de seguridad operacional que imponga la otra Parte relativas a las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y la operación de las líneas aéreas designadas. Si, tras dichas consultas, una Parte llega a la conclusión de que la otra Parte no impone eficazmente ni administra unas normas y unos requisitos de seguridad operacional en estos aspectos que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que puedan estipularse con arreglo al Convenio, notificará a la otra Parte de esa conclusión y de las medidas que se consideren necesarias

para ajustarse a dichas normas mínimas; la otra Parte tomará las debidas medidas de corrección. Cada Parte se reserva el derecho a suspender, revocar o restringir la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas designadas por la otra Parte si esa Parte no toma las medidas correctivas en un plazo prudencial.

ARTÍCULO 7

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes reafirman que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra la injerencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin que por ello se restrinja la amplitud de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes, en particular, actuarán de conformidad con el Convenio de Ginebra 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 los actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de los actos ilícitos de violencia en aeropuertos civiles con servicios internacionales, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988.
2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para evitar el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos ilícitos contra la integridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, así como para enfrentarse a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación civil aérea.
3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones de la aviación civil estipuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional. Asimismo, exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, los explotadores que tengan su sede o residencia permanente en su territorio y los explotadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre la seguridad de la aviación.
4. Cada Parte conviene en observar las disposiciones de seguridad de la aviación que exige la otra Parte para la entrada en su territorio, la salida del mismo y mientras se permanezca en él, y en tomar medidas adecuadas para proteger las aeronaves e

3. Cada línea aérea designada podrá proporcionar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte ("servicios propios") o, si lo prefiere, seleccionar a algunos entre los agentes en competencia para que los presten total o parcialmente. Estos derechos estarán limitados solamente por restricciones

2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte, de conformidad con el ordenamiento legal de la otra Parte relativo al ingreso, la residencia y el empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él a gerentes, vendedores, técnicos y otros especialistas que hagan falta para la prestación del transporte aéreo.

1. Las líneas aéreas de una Parte podrán establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

Oportunidades comerciales

ARTÍCULO 8

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha desviado de las disposiciones sobre la seguridad de la aviación del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de 15 días a partir de la fecha de dicha solicitud, habrá justificación para suspender, revocar, restringir o condicionar la autorización de funcionamiento o el permiso técnico de las líneas aéreas de la otra Parte. Cuando se requiera en caso de la urgencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

5. En el caso de incidente o de amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la integridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente mediante la facilitación de las comunicaciones y otras medidas convenientes que se propongan terminar con prontitud y seguridad dicho incidente o amenaza de incidente.

Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de la otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad de la aviación para confrontar alguna amenaza en particular.

Inspeccionar a los pasajeros, los tripulantes, el equipaje, el equipaje de mano, la carga y los suministros antes de la subida a bordo o la toma de la carga y durante el transcurso de estos.

La otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad de la aviación para confrontar alguna amenaza en particular.

físicas impuestas por consideraciones de la seguridad del aeropuerto. Cuando esas consideraciones excluyan los servicios propios, los servicios de escala estarán a la disposición de todas las líneas aéreas en condiciones de igualdad; las tarifas se basarán en el costo de los servicios prestados, y dichos servicios serán equiparables, en índole y calidad, a los servicios propios que se prestarían si fueran posibles.

4. Cualquier línea aérea de cada Parte podrá efectuar ventas de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente, y a criterio de la línea aérea, por medio de sus agentes, salvo por las disposiciones específicas sobre fletamientos de la Parte pertinente acerca de la protección de los fondos de los pasajeros y a los derechos de anulación y reembolso de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona tendrá derecho a comprarlo, en la moneda del territorio o en monedas libremente convertibles.

5. Cada línea aérea tendrá derecho a convertir y transferir a su país, previa solicitud, los ingresos en el territorio de la otra Parte que rebasen las sumas desembolsadas en el mismo. Se permitirán la pronta conversión y transferencia, sin imponerles restricciones ni gravámenes, a la tasa de cambio aplicable a las operaciones y transferencias corrientes en la fecha en que el transportista presenta la solicitud inicial de transferencia.

6. Se permitirá que las líneas aéreas de cada Parte paguen los gastos incurridos en el territorio de la otra Parte, incluidas las compras de combustible, en la moneda del país. A su criterio, las líneas aéreas de una Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte libremente convertibles, de conformidad con la reglamentación monetaria del país.

7. Al explotar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea designada de una Parte podrá concertar arreglos cooperativos de comercialización, por ejemplo, arreglos de fletamiento parcial, de compartición de claves o de arrendamiento, con:

A. Una línea aérea o más de cualquiera de las Partes.

B. Una línea aérea o más de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita arreglos equiparables entre las líneas aéreas de la otra Parte y otras líneas aéreas en los servicios a dicho tercer país, o desde él, o a través de su territorio,

a condición de que todas las líneas aéreas que concluyen dichos arreglos 1) tengan la debida autorización y 2) cumplan con los requisitos que se aplican normalmente a dichos arreglos.

8. Sin perjuicio de cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá sin restricciones a las líneas aéreas y los prestadores indirectos de transporte de carga de las Partes que empleen, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte terrestre de carga a cualquier punto en el territorio de las Partes o de terceros países o desde ellos, lo que incluye el transporte a todo aeropuerto que cuente con servicios aduaneros o desde dicho aeropuerto, y también, cuando sea pertinente, el derecho a transportar carga bajo fianza, según el ordenamiento aplicable. Dicha carga, ya se transporte por tierra o por aire, tendrá acceso a la tramitación y a las instalaciones aduaneras aeroportuarias. Las líneas aéreas, a su iniciativa, podrán efectuar su propio transporte terrestre o prestarlo por medio de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre que presten otras líneas aéreas y los prestadores indirectos de transporte de carga aérea. Estos servicios plurimodales de carga pueden ofrecerse a un solo tarifa directa para el transporte aéreo y terrestre combinado, siempre y cuando no se engañe a los remitentes acerca de las circunstancias de dicho transporte.

ARTÍCULO 9

Derechos aduaneros y gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves que tengan en servicio en el transporte aéreo internacional las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo ordinario, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos (suministros, piezas de repuesto (los motores inclusive), fungibles (incluidos, entre otros, los artículos de comida, bebida, licor y tabaco y los demás productos destinados para la venta a los pasajeros o para el consumo de éstos en cantidades restringidas durante el vuelo) y otros objetos que se destinen o utilicen sólo en relación con el funcionamiento o la conservación de las aeronaves que participen en el transporte aéreo internacional estarán exentos, con criterio de reciprocidad, de todas las restricciones de importación y de todos los impuestos sobre bienes y sobre el patrimonio, derechos de aduana, gravámenes sobre el consumo, y demás tasas y tarifas que 1) impongan las autoridades nacionales y 2) no se basen en el costo del servicio prestado, a condición de que dichos equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo, y con criterio de reciprocidad, quedarán exentos de los impuestos, derechos, gravámenes, tasas y tarifas a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo, a excepción de las tarifas que se basen en el costo del servicio prestado:

A. Los suministros ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio y llevados a bordo, dentro de límites prudenciales, para uso en las aeronaves de ida de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

B. El equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados en el territorio de una Parte para el servicio, el mantenimiento o la reparación de aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional.

C. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos fungibles ingresados en el territorio de una Parte o proporcionados en dicho territorio para uso en aeronaves de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

D. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites prudenciales, para uso en las aeronaves de ida de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material se vaya a utilizar en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

3. Se podrá exigir que el equipo y los suministros a los que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo se guarden bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones que estipula el presente Artículo se concederán asimismo cuando las líneas aéreas designadas de una Parte contraten con otras líneas aéreas que igualmente distribuyen de dichas exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la cesión, en el territorio de la otra Parte, de los objetos a que se refieren los párrafos 1 y 2 del presente Artículo.

Los derechos impuestos a los usuarios

ARTÍCULO 10

1. Los derechos impuestos a los usuarios que gravan las autoridades u organismos impositivos competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte serán justos y razonables, no discriminarán con parcialidad, y se repartirán equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En cualquier caso, los derechos impuestos a los usuarios se gravarán a todas las líneas aéreas de la otra Parte en términos no menos favorables que los más favorables que se gravan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se fijan los derechos.

2. Los derechos impuestos a los usuarios gravados a las líneas aéreas de la otra Parte podrán corresponder, sin excederla, a una parte equitativa del costo pleno que signifique para las autoridades impositivas competentes la prestación de los debidos servicios e instalaciones de aeropuerto, medio ambiente aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto y en el sistema aeroportuario. Dicho costo pleno podrá tener en cuenta un rendimiento razonable de los activos, descontada la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se gravan esos derechos se proporcionarán de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre las autoridades u organismos impositivos competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios y las instalaciones, y alentará a dichas autoridades u organismos y a las líneas aéreas a que intercambien la información que resulte necesaria para determinar con precisión si los gravámenes están justificados, en vista de los principios enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades impositivas competentes a que notifiquen a los usuarios con prudente antelación cualquier propuesta de cambios en los derechos impuestos a los usuarios, a fin de permitir que los usuarios expresen su opinión antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de resolución de controversias con arreglo al Artículo 14, no se considerará que una Parte haya contravenido alguna disposición del presente Artículo a menos que i) no emprenda, en un plazo prudencial, el examen del gravamen o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte; o que ii) con posterioridad a dicho examen, deje de tomar todas las medidas que estén a su alcance para corregir cualquier gravamen o práctica que sea incompatible con el presente Artículo.

1. Cada Parte concederá una oportunidad justa e igual a las líneas aéreas designadas de las dos Partes para que compitan por el transporte aéreo internacional al que se refiere el presente Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada fije la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca según consideraciones comerciales del mercado. Conforme a este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen del tráfico, o la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves que tengan en servicio las líneas aéreas designadas de la otra Parte, salvo cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Una Parte no impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte requisitos de derecho de prioridad o de proporción de distribución del tráfico, ni concederá compensaciones por no presentar objeciones, ni hará otras exigencias con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los objetivos del presente Acuerdo.

4. Una Parte no requerirá que las líneas aéreas de la otra Parte presenten, para su aprobación, horarios, programas de vuelos de fletamento o planes de operación, salvo los que se requieran, sin efecto discriminatorio, para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente Artículo o los que se autoricen específicamente en un Anexo al presente Acuerdo. La Parte que requiera dichas presentaciones para fines informativos minimizará los trámites administrativos que representen los requisitos y procedimientos de presentación para los intermediarios del transporte aéreo y para las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTÍCULO 11

La competencia leal

1. Cada Parte permitirá que las tarifas del transporte aéreo los fije cada línea aérea designada por consideraciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:

Fijación de tarifas

ARTÍCULO 12

A. Evitar tarifas o prácticas injustificadamente discriminatorias.

B. Proteger a los consumidores de unas tarifas que resulten injustificadamente elevadas o restrictivas, a causa del abuso de una posición dominante.

C. Proteger a las líneas aéreas contra tarifas que sean artificialmente bajas a causa de subvenciones o apoyos oficiales directos o indirectos.

2. Cada Parte podrá exigir que las tarifas que propongan cobrar para la entrada o salida de su territorio las líneas aéreas de la otra Parte se notifiquen o presenten a sus autoridades aeronáuticas. No podrá exigirse un plazo de notificación o presentación por las líneas aéreas de la otra Parte de más de 30 días de anterioridad a la fecha propuesta de vigencia. En casos específicos, podrán permitirse plazos más breves de notificación o presentación. Una Parte no exigirá que las líneas aéreas de la otra Parte notifiquen o presenten las tarifas cobradas al público por los fletadores, a menos que se exijan de manera no discriminatoria con fines informativos.

3. Ninguna Parte tomará medidas unilaterales destinadas a evitar la entrada en vigencia o la continuación de una tarifa propuesta que cobrarían a) las líneas aéreas de cualquiera de las Partes para el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes, o b) las líneas aéreas de una Parte para el transporte aéreo internacional entre el territorio de la otra Parte y cualquier otro país, incluido en ambos casos, el transporte compartido entre líneas o efectuado dentro de la misma línea; o que se cobraría a dichas líneas aéreas. Si una de las Partes considera que dicha tarifa es incompatible con las consideraciones expuestas en el párrafo 1 del presente Artículo, solicitará la celebración de consultas y notificará a la otra Parte a la mayor brevedad de las razones de su descontento. Estas consultas se celebrarán en un plazo no mayor de 30 días del recibo de la solicitud, y las Partes cooperarán a fin de conseguir la información necesaria para la resolución razonada del caso. Si las Partes llegan a un acuerdo acerca de una tarifa con respecto a la cual se haya presentado un aviso de descontento, cada Parte ejercerá sus mejores oficios para que dicho acuerdo entre en vigencia. A falta de mutuo acuerdo, esa tarifa entrará o continuará en vigencia.

3. Salvo acuerdo en contrario, el tribunal de arbitraje fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá su propio procedimiento. El tribunal, una vez formado, podrá recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras llega a una resolución

B. Si cualquiera de las Partes en la controversia no nombra árbitro, o si el tercer árbitro no se nombra de conformidad con lo previsto en el apartado a del presente párrafo, cualquiera de las Partes en cuestión podrá pedir al presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en el plazo de 30 días. Si el presidente es de la misma nacionalidad que una de las Partes, hará el nombramiento el vicepresidente de rango más elevado que no haya sido descalificado por ese motivo.

A. En el plazo de 30 días del recibo de la petición de arbitraje, cada Parte nombrará a un árbitro. En el plazo de 60 días de haber sido nombrados, estos dos árbitros nombrarán, de común acuerdo, a un tercer árbitro, que desempeñará las funciones de Presidente del tribunal de arbitraje.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros constituido de la siguiente forma:

1. Cualquier controversia que surja del presente Acuerdo, a excepción de las que surjan del párrafo 3 del Artículo 12 (Fijación de tarifas), que no se resuelva en la primera vuelta de consultas oficiales, podrá referirse por acuerdo de las Partes para la decisión de alguna persona u organismo. Si las Partes no convienen en ello, y a solicitud de cualquiera de ellas, la controversia podrá referirse a arbitraje conforme a los procedimientos que se estipulan a continuación.

Arreglo de controversias

ARTÍCULO 14

Cualquiera de las Partes, en cualquier momento, podrá solicitar la celebración de consultas acerca del presente Acuerdo. Dichas consultas comenzarán lo antes posible pero no después de 60 días de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

Consultas

ARTÍCULO 13

definitiva. A iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, a más tardar a los 15 días de haberse constituido plenamente el tribunal, se celebrará una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se seguirán.

4. Salvo acuerdo en contrario, cada Parte en la controversia presentará una memoria en el plazo de 45 días de la constitución plena del tribunal. Las respuestas deberán recibirse 60 días después, a más tardar. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o por su propia iniciativa en el plazo de 15 días del vencimiento del plazo para el recibo de las respuestas.

5. El tribunal tratará de pronunciar una resolución por escrito en el plazo de 30 días de la conclusión de la audiencia, o de no celebrarse la audiencia, de la fecha de presentación de las dos respuestas. Prevalerá la decisión de la mayoría del tribunal. Las Partes podrán presentar solicitudes de aclaración de la resolución en el plazo de 15 días de haberse pronunciado, y cualquier aclaración que se haga se dictará en el plazo de 15 días de dicha solicitud.

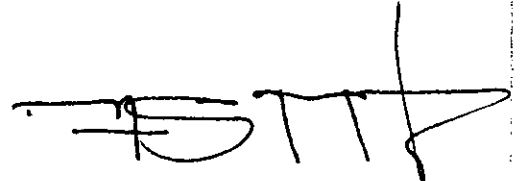
7. Cada Parte, en la medida compatible con su legislación interna, dará pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal de arbitraje.

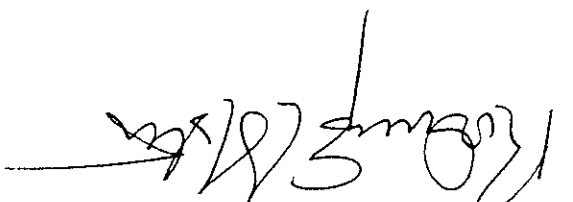
8. Los gastos del tribunal de arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados a partes iguales por las Partes. Todo gasto contraído por el presidente del Consejo de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos enunciadlos en el apartado b, párrafo 2 del presente Artículo, se considerará parte de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTICULO 15

Denuncia

En cualquier momento, cualquiera de las Partes podrá notificar por escrito a la otra Parte su decisión de denunciar el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo expirará a la medianoche (en el lugar de recibo de la notificación a la otra Parte) inmediatamente anterior al primer aniversario de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte, a menos que la notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes del fin de ese período.

FOR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE GUATEMALA:


FOR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA:


EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado el presente Acuerdo. HECHO en San Jose, Costa Rica El 8 De Mayo De 1997, en dos textos, en los idiomas español e inglés, ambos al mismo tenor y efecto.

Las autoridades aeronáuticas competentes de la República de Guatemala y de los Estados Unidos de América permitirán a las aerolíneas designadas de cada Parte las operaciones sobre una base provisional de conformidad con los términos del Acuerdo firmado. La aplicación Provisional del Acuerdo de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Guatemala y el Gobierno de los Estados Unidos de América, firmado en Guatemala el 16 de Julio de 1992, terminará cuando sea firmado este Acuerdo. Este Acuerdo entrará en vigencia con el intercambio de notas después de la terminación de todos los procedimientos internos necesarios por las Partes.

Entrada en Vigencia

ARTICULO 17

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

Registro en la OACI

ARTICULO 16

ANEXO I

Transporte aéreo regular

Sección 1

Rutas

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, quedarán autorizadas a efectuar el transporte aéreo regular internacional entre puntos en las rutas siguientes:

A. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos:

1. De puntos anteriores a los Estados Unidos vía los Estados Unidos y puntos intermedios a un punto o a más situados en la República de Guatemala y más allá.

2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre la República de Guatemala y cualquier punto o puntos.

B. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de la República de Guatemala:

1. De puntos anteriores a Guatemala vía Guatemala y puntos intermedios a un punto o a más situados en los Estados Unidos y más allá.

2. En el servicio o los servicios exclusivamente de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos.

Sección 2

Flexibilidad operativa

A su opción, cada línea aérea designada, en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos, podrá:

1. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas.

2. Combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave.

3. Atender a puntos anteriores a los territorios de las Partes, o intermedios, o más allá de ellos, o situados en dichos territorios, en cualquier combinación u orden.

En cualesquiera segmentos de las rutas antedichas, cualquier línea aérea designada podrá efectuar el transporte aéreo internacional sin limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, a excepción de los servicios exclusivamente de carga, en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y que, en la dirección entrante, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto.

Cambio de material

Sección 3

4. Omitir escalas en cualquier punto o en más de uno.
 5. Transferir el tráfico de una aeronave a otras cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto en las rutas.
 6. Atender a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o de número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos.
- sin restricciones geográficas o de dirección y sin pérdida de cualquier derecho a portar tráfico que por lo demás esté autorizado con arreglo al presente Acuerdo; siempre y cuando, a excepción de los servicios exclusivamente de carga, dicho servicio atienda a un punto situado en el territorio de la Parte que designe a la línea aérea.

Transporte aéreo de fletamento

ANEXO II

Sección 1

Las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo, con arreglo a las condiciones de su designación, tendrán derecho a portar tráfico de fletamento internacional de pasajeros (y del equipaje que los acompañe) y de carga (lo que incluye, entre otros, los fletamentos de expedidores de mercancías, los fraccionados y los de combinación de pasajeros y carga) o de los

Entre cualquier punto o más en el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea y cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte, y

Entre cualquier punto o más en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o más en terceros países, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, dicho servicio constituya parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que comprenda servicio al país de origen a fin de portar tráfico local entre el país de origen y el territorio de la otra Parte.

En la prestación de los servicios a los que se refiere el presente Anexo, las líneas aéreas de cada Parte designadas conforme al presente Anexo también tendrán derecho a: 1) Hacer paradas estancias en cualquier punto, dentro o fuera del territorio de las Partes; 2) portar tráfico en tránsito a través del territorio de la otra Parte; 3) combinar en la misma aeronave el tráfico que se origine en el territorio de una Parte, el tráfico que se origine en el territorio de la otra Parte y el transporte aéreo internacional sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, en el tipo o número de aeronaves en servicio, siempre y cuando, a excepción de los vuelos de fletamento de carga, en la dirección de ida, el transporte más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, y en la dirección entrante, el transporte al territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea sea continuación del transporte desde más allá de dicho punto sea continuación del transporte desde el territorio de la Parte que haya designado a la línea aérea, por razones de cortesía y reciprocidad.

Salvo con respecto a las normas de protección de los consumidores a que se refiere el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá que una línea aérea designada por la otra Parte conforme al presente Anexo, con respecto al porte de tráfico del territorio de esa otra Parte o de un tercer país, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, presente más que la declaración de conformidad con el ordenamiento aplicable a que se refiere la anterior Sección 2 del presente Anexo, o la exención de dicho ordenamiento concedida por las autoridades aeronáuticas competentes.

Sección 3

Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior no limitará los derechos de las Partes a exigir que las líneas aéreas designadas por cualquiera de ellas conforme al presente Anexo se ajusten a los requisitos relativos a la protección de los fondos de los pasajeros y de los derechos de los pasajeros de anulación y reembolso.

Las líneas aéreas designadas por una u otra de las Partes que presten transporte aéreo internacional de fletamento que se origine en el territorio de cualquiera de las Partes, ya sea de una sola dirección o de ida y vuelta, tendrán la opción de atenerse al ordenamiento en materia de fletamento de su país de origen o de la otra Parte. Si una Parte aplica normas, reglamentos, términos, condiciones o limitaciones diferentes a una o más de sus líneas aéreas, o a las líneas aéreas de países diferentes, cada línea aérea designada será objeto del menos restrictivo de dichos criterios.

Sección 2

ANEXO III

Principios de la no discriminación en los sistemas Automatizados de reserva y de La competencia entre dichos sistemas

Reconociendo que el Artículo 11 (La competencia leal) del Acuerdo presente garantiza a las líneas aéreas de las Partes "una oportunidad justa e igual... para que compitan",

Considerando que uno de los aspectos más importantes de la capacidad de competencia de las líneas aéreas consiste en poder informar al público de sus servicios de manera equitativa e imparcial y que, por lo tanto, la calidad de la información acerca de los servicios de las líneas aéreas de que dispongan los agentes de viaje que distribuyen directamente dicha información al público viajero y la capacidad de las líneas aéreas de ofrecer a esos agentes sistemas automatizados de reserva y de competir representen los fundamentos de las oportunidades de competencia de cada línea aérea, y

Considerando que es igualmente necesario asegurar que los intereses de los consumidores de los servicios del transporte aéreo estén protegido del uso indebido de dicha información y de su presentación engañosa, y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas automatizados de reserva que sean realmente competitivos:

1. Las Partes convienen en que los sistemas automatizados de reserva tengan representaciones visuales primarias integradas, en las cuales:

- A. La información acerca de los servicios aéreos internacionales, incluida la formación de enlaces entre dichos servicios, se modificará y expondrá con criterios objetivos y no discriminatorios, sobre los que no influyan, directa o indirectamente, ni la identidad de la línea aérea ni de la ruta. Dichos criterios se aplicarán uniformemente a todas las líneas aéreas participantes.
- B. Las bases de datos de los sistemas automatizados de reserva serán tan completas como sea posible.
- C. Los proveedores de los servicios automatizados de reserva no suprimirán información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será exacta y transparente; por ejemplo, se señalarán con claridad los vuelos de clave compartida y de cambio de material, y los que hagan alguna escala.

D. Todos los sistemas automatizados de reserva de que dispongan los agentes de viaje que distribuyan información sobre los servicios de las líneas aéreas directamente al público viajero en el territorio de cualquiera de las Partes no sólo estarán obligados a funcionar con arreglo a las normas aplicables a los sistemas automatizados de reserva en el territorio en que funcionen, sino que también tendrán el derecho a funcionar con arreglo a las mismas.

E. Los agentes de viaje tendrán autorización para utilizar cualesquiera de las representaciones visuales secundarias de que se disponga por medio de los sistemas automatizados de reserva, a condición de que el agente de viaje solicite específicamente una representación visual determinada.

2. Cada Parte exigirá que cada proveedor de servicios automatizados de reserva que negocie en su territorio permita que participen en su sistema todas las líneas aéreas dispuestas a pagar la correspondiente tasa no discriminatoria. Cada Parte exigirá que todas las instalaciones de distribución que proporcione el proveedor del sistema se ofrezcan sin discriminación a todas las líneas aéreas participantes. Cada Parte exigirá que todos los proveedores de servicios automatizados de reserva expongan, de manera objetiva y no discriminatoria, y sin parcialidad por ninguna línea aérea ni ruta, los servicios aéreos internacionales de las líneas aéreas participantes, para todas las rutas en las cuales éstas deseen ofrecer sus servicios. Previa solicitud, un proveedor de servicios automatizados de reserva divulgará los pormenores de sus procedimientos de actualización y almacenamiento de su base de datos, sus criterios de modificación y clasificación de la información, su ponderación de cada uno de esos criterios, y los criterios que utiliza para la selección de los puntos de enlace y la inclusión de los vuelos de enlace.

3. Los proveedores de servicios automatizados de reserva que negocien en el territorio de una Parte estarán autorizados a ingresar y mantener sus sistemas automatizados de reserva y ponerlos a la libre disposición de las agencias o empresas de viaje que se dediquen principalmente a ofrecer servicios de viaje en el territorio de la otra Parte, si el sistema automatizado de reserva se ajusta a estos principios.

4. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de servicios automatizados de reserva de la otra Parte requisitos más severos de los que impone a sus propios proveedores de dichos

servicios, con respecto al acceso a las instalaciones de comunicaciones y a la utilización de las mismas, la selección y utilización del equipo y los programas de los sistemas automatizados de reservación, y la instalación técnica de dicho equipo.

5. Ninguna de las Partes, en su territorio, impondrá ni permitirá que se impongan a los proveedores de servicios automatizados de reservación de la otra Parte requisitos más severos de los que impone a sus propios proveedores de dichos servicios, con respecto a las representaciones visuales de los sistemas automatizados de reservación (incluidos los parámetros de modificación y presentación), la operación o la venta.

6. Los servicios automatizados de reservación que se utilicen en el territorio de una Parte y que cumplan con estos principios y con cualesquiera otras normas pertinentes y no discriminatorias reglamentarias, técnicas y de seguridad estarán autorizados a tener acceso efectivo y sin trabas al territorio de la otra Parte. Un aspecto de este derecho es que las líneas aéreas designadas participarán en dicho sistema al mismo grado en el territorio de su país que en cualquier sistema que se ofrezca a los agentes de viaje en el territorio de la otra Parte. Los propietarios o explotadores de los sistemas automatizados de reservación de una Parte tendrán la misma oportunidad de poseer o explotar los sistemas automatizados de reservación que se ajusten a estos principios en el territorio de la otra Parte que los propietarios o explotadores de dicha Parte. Cada Parte se asegurará de que sus líneas aéreas y proveedores de servicios automatizados de reservación no discriminen contra los agentes de viaje en su territorio porque utilicen o posean un sistema automatizado de reservación que también funcione en el territorio de la otra Parte.