

CONVENIO SOBRE SERVICIOS INTERNACIONALES REGULARES DE
TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE
GUATEMALA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE FRANCIA

CONVENIO SOBRE SERVICIOS INTERNACIONALES REGULARES DE
TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE
GUATEMALA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE FRANCIA

El Gobierno de la República de Guatemala y el Gobierno de la República de Fran-

cia, que en adelante serán denominados "Las Partes Contratantes", inspirados en el mutuo anhelo de fortalecer los vínculos culturales y económicos que han unido a sus pueblos y deseos de orga- nizar, incrementar y desarrollar los servicios aéreos regulares entre los dos países a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional, han resuelto celebrar, den- tro del más amplio espíritu de cooperación y reciprocidad, un convenio que facilite la consecución de los objetivos mencionados y al efecto, han designado a sus plenipotenciarios a saber: El Gobier- no de Guatemala al Ministro de Relaciones Exteriores, Excelentísimo señor Doctor Alberto Fuentes Mohr y el Gobierno de Francia, al Excelentísimo señor Eugene Wernert, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Francia, quienes, después de intercambiar sus Plenos Poderes, hallados en buena y debida forma, han acordado en celebrar el convenio contenido en los artículos siguientes:

ARTICULO I

Para los fines del presente Convenio, los términos y las expresiones que se describen en este artículo tendrán el significado que en el mismo, se consignan, excepto cuando el texto del propio Convenio prevea de otro modo.

A) El término "Convenio" significa el Convenio sobre Servicios Internacionales Regula- res de Transporte Aéreo entre el Gobierno de la República de Guatemala y el Gobierno de la Re-

pública de Francia.

B) El término "autoridades aeronáuticas" significa en el caso de la República de Guatemala, el Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas y la Dirección General de Aeronáutica Civil o en ambos casos la persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones que en la actualidad ejercen dichas dependencias; y en el caso de la República de Francia, el Secretariado General de la Aviación Civil o la persona o entidad que fuere autorizada para desempeñar las funciones que ejerce en la actualidad dicha dependencia.

C) El término "línea Aérea" significa toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

D) El término "línea aérea designada" significa una línea aérea que una de las Partes Contratantes hubiere notificado por escrito y a través de los conductos diplomáticos, a la otra Parte Contratante, de conformidad con el artículo III del Convenio, que es la línea aérea que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Cuadro de Rutas.

E) El término "territorio" con relación a un Estado, significa la extensión territorial, plataforma continental, las aguas territoriales adyacentes a ella, bajo la soberanía, dominio, protección, jurisdicción o fideicomiso de dicho Estado, así como el espacio aéreo sobre los mismos.

F) El término "servicio aéreo" significa todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros, correo o carga.

G) El término "servicio aéreo internacional" significa el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado.

- El término "Servicios convenidos" significa los derechos que cada Parte Contra-
- icante concede a la otra Parte Contratante, especificados en el Convenio.
- I) El término "escala para fines no comerciales" (escala técnica) significa un aterri-
- zaje para fines que no sean los de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo.
- J) El término "capacidad de una aeronave" significa la carga comercial de una ae-
- ronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso para carga y co-
- rrreo.
- K) El término "capacidad ofrecida" significa el total de las capacidades de las ae-
- ronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplica-
- do por la frecuencia con que estas aeronaves operan en un período dado.
- L) El término "ruta aérea" significa el itinerario preestablecido que debe seguir una
- aeronave asignada a un servicio aéreo regular.
- M) El término "ruta especificada" significa la ruta descrita en el Cuadro de Rutas.
- N) El término "coeficiente de carga de pasajeros" significa la relación entre el nú-
- mero de pasajeros que transporte una línea aérea en una ruta especificada y en un lapso da-
- dividido por el número de asientos ofrecidos por dicha línea aérea en la misma ruta y en el mis-
- mo lapso.
- O) El término "frecuencia" significa el número de vuelos redondos en un lapso dado,
- que una línea aérea efectúa en una ruta especificada.
- P) El término "ruptura de carga" significa el hecho de cambiar en ruta especificada,
- una aeronave por otra, de capacidad diferente.
- Q) El término "vuelos de itinerario" significa los vuelos efectuados por las líneas aé-
- reas designadas sobre rutas especificadas, sujetas a los horarios autorizados.

R) El término "servicio continuado" (Through plane service) significa el ser-

vicio que se presta por una línea aérea sin cambiar de aeronave de un punto del terri-
torio de una Parte Contratante a otro punto del territorio de la otra Parte Contratante
y más allá de los puntos mencionados.

S) El término "cinco libertades del aire" significa, según el caso, que cada
una de las Partes Contratantes reconoce a la otra:

Primera Libertad: el privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar;

Segunda Libertad: el privilegio de aterrizar para fines no comerciales -

(aterrizaje técnico);

Tercera Libertad: el privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga

tomados en el territorio de la Parte Contratante cuya nacionalidad posee la aeronave;

Cuarta Libertad: el privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destina-

das al territorio de la Parte Contratante cuya nacionalidad posee la aeronave; y

Quinta Libertad: el privilegio de tomar y desembarcar pasajeros, correo y

carga con destino a, o procedente de Estados distintos al de la nacionalidad de la aere-

nave.

ARTICULO II

1.- Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante a fin de es-

tablificar servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el --

Cuadro de Rutas a que se refiere el numeral 4 de este artículo, los siguientes derechos:

A) Sobrevolar, sin aterrizar, sobre el territorio de la otra Parte Contratante;

B) Aterrizar en dicho territorio, para fines no comerciales (escalas técnicas);

C) Desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado

cuya nacionalidad posee la aeronave;

D) Tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave; y

E) Tomar y desembarcar pasajeros, correo y carga con destino a, o procedentes de los puntos que se señalan en el Cuadro de Rutas.

2.- El hecho de que los derechos concedidos en el párrafo 1) del presente artículo no sean ejercidos inmediatamente, no impedirá que las líneas aéreas de la Parte Contratante a la cual hayan concedido tales derechos, inauguren posteriormente los servicios respectivos en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.

3.- Las concesiones otorgadas en el párrafo 1) de este artículo no incluyen los siguientes derechos:

A) El privilegio de tomar en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, correo o correo conducidos o destinados a otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante;

Y

B) La facultad de combinar rutas especificadas.

4) Las rutas en las cuales las líneas aéreas designadas por las Partes Contratantes pueden verificar los servicios aéreos internacionales, así como los puntos respecto a los que se concede el uso de la Quinta Libertad del aire, serán especificados en un Cuadro de Rutas que se acordará por intercambio de notas diplomáticas entre los Gobiernos de las Partes Contratantes, a solicitud de las Autoridades Aeronáuticas. Dicho intercambio de notas así como los que tengan modificaciones posteriores, entrarán, sin más trámite, en vigor inmediatamente.

ARTICULO III

1.- Las Partes Contratantes se notificarán a la brevedad posible la designación de la línea aérea o líneas aéreas que explotarán las rutas mencionadas en el Cuadro de Rutas.

1.- Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos a la operación y navegación de tales aeronaves mientras se en-

ARTICULO V

Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder, suspender o de revocar a la línea aérea designada por la otra Parte, el permiso para prestar un servicio aéreo, en el caso de no estar satisfactoriamente convencida de que una proporción importante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea están en manos de nacionales de la otra Parte, o en el caso de que dicha línea aérea no cumpliera con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que le concedió los derechos o en el caso de que la línea aérea o el Gobierno que la designe no cumplan con las disposiciones estipuladas en este Convenio o dejen de llenar las condiciones bajo las cuales se otorgan los derechos o las contenidas en el permiso concedido.

ARTICULO IV

2.- Cada Parte Contratante tendrá el derecho, previa notificación por escrito a la otra Parte Contratante, de retirar la designación de una línea aérea y sustituir la con la designación de otra línea aérea.

3.- El servicio aéreo de una ruta especificada, podrá ser inaugurado por la línea aérea designada ya sea inmediatamente o en futura fecha, a opción de la Parte a la cual se le conceden los derechos, una vez otorgado por la otra Parte el permiso correspondiente. Dicha otra Parte está obligada a otorgarlo, siempre que la línea aérea designada llene los requisitos que señalen las autoridades competentes conforme a las leyes y reglamentos aplicados en forma regular por esas autoridades.

Con el fin de impedir prácticas discriminatorias y para garantizar la igualdad

ARTICULO VII

otro Estado.

titulados de capacidad, títulos de aptitud y licencias concedidas a sus propios nacionales por
serva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los cer-
firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. Sin embargo, cada Parte Contratante se re-
más mínimas establecidas de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional, -
o convalidar dichos certificados, títulos o licencias, sean iguales o más elevados que las nor-
en este Convenio, con la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir -
en las rutas especificadas conforme el numeral 4) del artículo II y en los servicios estipulados
vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte Contratante para los fines de operación
cidad y las licencias expedidas o convalidadas por una Parte Contratante que estuvieren en -
Los certificados de aeronavegabilidad, títulos de aptitud o certificados de capa-

ARTICULO VI

tras estén dentro de él.

tes de los mismos, a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte, así como mien-
cumplidos por dichos pasajeros, tripulación o carga de la otra Parte, o en su nombre por agen-
como reglamentos de entrada, despacho, migración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán -
ritorio, o a la salida de éste, de los pasajeros, la tripulación o la carga de las aeronaves, tales
2.- Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su te-

lida del territorio de la primera Parte así como mientras estén dentro del mismo.
reas designadas por la otra Parte y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la sa-
cuentan dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea o líneas aé-

de tratamiento, ambas Partes Contratantes conviene en observar, los siguientes principios:

1.- Cada una de las Partes Contratantes podrá imponer o permitir que se impongan a las aeronaves de la otra Parte Contratante, tarifas o impuestos justos y razonables por el uso de aeropuertos, servicios e instalaciones. Sin embargo, las Partes Contratantes conviene en que esas tarifas o impuestos no serán mayores que los que serían pagados por el uso de dichos aeropuertos, servicios e instalaciones por otras aeronaves dedicadas a servicios internacionales similares.

2.- Las aeronaves utilizadas para los servicios internacionales por la o las empresas designadas de cada Parte Contratante, así como sus equipos normales, su reserva de combustible y lubricante y los suministros de a bordo (inclusive combustible, bebidas y tabaco) que se lleven en esas aeronaves, serán exonerados de todo derecho aduanal, gastos de inspección y otros derechos o tasas, a su llegada en el territorio de la otra Parte Contratante a condición que dichos equipos y suministros se queden a bordo de las aeronaves hasta su reexportación.

3.- Serán también exonerados de los mismos derechos y tasas:

A) Las provisiones de a bordo embarcadas en el territorio de una de las Partes Contratantes, en las limitaciones fijadas por las autoridades de esa Parte Contratante, y destinadas a ser utilizadas a bordo de las aeronaves explotando el servicio aéreo internacional de la otra Parte Contratante;

B) Los repuestos introducidos en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o la reparación de aeronaves utilizadas a servicios aéreos internacionales por la o las empresas designadas por la otra Parte Con-

C) Los combustibles y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves explo-

tadas en servicio aéreo internacional por la o las empresas designadas de la otra Parte Contratante aun cuando esos abastecimientos deban ser utilizados en la parte del trayecto efectuado encima

del territorio de la Parte Contratante sobre el cual han sido embarcados.

4.- Los equipos normales de a bordo así como los materiales y abastecimientos estando a

bordo de las aeronaves de una Parte Contratante podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente con el consentimiento o la autorización de las autoridades aduana-

les de ese territorio.

5.- Cada Parte Contratante podrá someter a vigilancia o control aduanero los materia-

les o provisiones mencionados en los párrafos 3 y 4 de este artículo.

ARTICULO VIII

1.- Las Partes Contratantes convienen en que las líneas aéreas designadas gozarán de

un tratamiento justo y equitativo para operar en igualdad de posibilidades, los servicios aéreos

acordados entre sus respectivos territorios.

2.- Asimismo, cada línea aérea designada deberá tomar en consideración los intereses

de la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, a fin de no afectar injusta o indebi-

damente los servicios que esta última preste en la totalidad o parte de las rutas.

3.- También reconocen que el desarrollo de los servicios aéreos en el territorio y en

la región de la otra Parte Contratante es un derecho legítimo que a esa Parte Contratante co-

responde.

4.- En consecuencia, la realización de los servicios convenidos en las rutas especifi-

cas por la línea aérea designada por cada Parte Contratante, deberá respetar los intereses de

la línea aérea designada por la otra, a fin de no afectar en forma alguna, los servi-

cios que esta última línea mantenga o convenga en sus rutas locales o regionales, ya sea en su totalidad o en parte de dichas rutas.

5.- Las Partes Contratantes acuerdan que sus autoridades aeronáuticas vela-

rán porque las líneas aéreas designadas por ambas, cumplan con los principios enumerados en este artículo y con las normas pertinentes del Convenio; así como que se consultarán periódicamente sobre la manera en que tales principios y normas deben ser cum-

plidos por las respectivas líneas aéreas designadas.

ARTICULO IX

Para los efectos del artículo anterior, las Partes Contratantes se comprometen a que, en la realización de los servicios aéreos concretados en el Cuadro de Ru-

tas, las líneas aéreas designadas por ellas no operen en los territorios cuya explotación

quede excluida en dicho Cuadro de Rutas.

ARTICULO X

Queda entendido entre las dos Partes Contratantes que los servicios pres-

tados por una línea aérea designada en virtud de las disposiciones del presente Convenio, tengan como objetivo principal proporcionar una capacidad de transporte corres-

pondiente a las necesidades de tráfico entre sus respectivos territorios.

ARTICULO XI

El tipo y capacidad de las aeronaves así como la frecuencia de vuelos, -

serán fijados de común acuerdo por las autoridades aeronáuticas de ambos países, por -

medio de un intercambio de notas entre ellos.

ARTICULO XII

Antes de efectuar cualquier aumento de la capacidad ofrecida en una de las rutas estipuladas o en la frecuencia del servicio de la misma, las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante interesada, harán la solicitud correspondiente a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante y si dentro del término de treinta días de recibida la solicitud no tuviere respuesta se tendrá por aceptado el aumento pedido. En el caso de que la segunda Parte Contratante considere que el aumento solicitado no se justifica en vista del volumen de tráfico de la ruta o que resulte perjudicial a los intereses de la línea aérea que ésta haya designado, podrá pedir dentro del término de los treinta (30) días anteriormente mencionados, una consulta con la otra Parte Contratante. Dicha consulta deberá iniciarse dentro de los treinta (30) días siguientes de la fecha en que sea solicitada y las líneas designadas tendrán la obligación de presentar cualquier información que les sea pedida para resolver sobre la necesidad o justificación del aumento propuesta. En caso de que no se llegue a un acuerdo entre las Partes Contratantes dentro de los noventa (90) días siguientes a partir de la fecha de la petición de consulta, la cuestión será sometida a arbitraje en los términos del artículo XV. Mientras tanto, el aumento propuesto no podrá ser puesto en vigor.

Las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes Contratantes proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a su requerimiento, estadísticas periódicas u otros datos que puedan ser razonablemente solicitados y que se encuentren disponibles con el propósito de revisar la capacidad suministrada en los servicios convenidos por las respectivas líneas aéreas designadas. Tales informes contendrán todos los datos necesarios para determinar el volumen, la procedencia y el destino del tráfico.

ARTICULO XIII

Las tarifas que se cobraran por pasajes y carga en las rutas especificadas en el cuadro de rutas, se fijaran en niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, tales como el equipo de vuelo, costos de operacion, utilidades razonables, las tarifas que cobran otras lineas aereas, el servicio continuado de la aeronave, asi como las caracteristicas de cada servicio y de las diferentes rutas.

Estas tarifas estaran sujetas a la aprobacion de las autoridades aeronauticas de las Partes Contratantes y seran determinadas de conformidad con las disposiciones siguientes:

A) Las tarifas que se proponga establecer una linea aerea designada por cualquierera de las Partes Contratantes, deberan comprender las tarifas del punto de origen al punto de destino señalados en las rutas especificadas; las tarifas de estos dos puntos a los puntos intermedios; las tarifas entre dichos puntos intermedios; y las tarifas correspondientes a los puntos situados más alla de los señalados como terminales.

B) Si es posible, las tarifas anteriormente mencionadas seran fijadas de comun acuerdo con las lineas aereas designadas de ambas Partes Contratantes, en consulta con las otras lineas aereas que operen en toda la ruta o parte de la misma y de ser factible, se llegara a tal acuerdo mediante el procedimiento de fijacion de tarifas establecido por cualquier asociacion de transporte aereo reconocida por las Partes Contratantes.

C) Las tarifas asi convenidas se someteran a la aprobacion de las autoridades previstas para que entren en vigor, a menos que la Parte Contratante a la que se le des de las Partes Contratantes por lo menos cuarenta y cinco (45) dias antes de la fecha prevista para que entren en vigor, a menos que la Parte Contratante a la que se le

someta permita presentarla en un plazo menor.

D) Si una Parte Contratante al recibir la notificación a que se refiere el inciso C)

anterior, no está satisfecha con la tarifa que se propone, informará de ello por escrito a la otra Parte Contratante y a la línea aérea designada que propuso la tarifa en desacuerdo, cuando menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha en que dicha tarifa entraría de otra manera en vigor, y las Partes Contratantes tratarán de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa conveniente.

te.

E) Si una Parte Contratante, al examinar o estudiar una tarifa en vigor que se cobre

por transporte aéreo a su territorio o procedente de él, por una línea aérea de la otra Parte Contratante, no está satisfecha con dicha tarifa, lo notificará a la otra Parte Contratante y ambas Partes tratarán de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada.

F) Si se llegare a un acuerdo, de conformidad con lo dispuesto en los incisos D) y E)

de este artículo, cada Parte Contratante deberá poner la tarifa acordada en vigor.

G) Si de conformidad con las circunstancias expuestas en el inciso D), no es posible

llegar a un acuerdo antes de la fecha en que de otro modo la tarifa debería entrar en vigor, o si conforme a las circunstancias expuestas en el inciso E) no es posible llegar a un acuerdo antes de sesenta (60) días contados desde la fecha de notificación, la Parte Contratante que haya suscitado la objeción a la tarifa podrá adoptar las medidas que considere necesarias para evitar la iniciación o continuación del servicio en cuestión con la tarifa que se objeta. Esto --

siempre que la Parte Contratante que provoca la objeción no requiera que se cobre una tarifa más alta que la tarifa mínima que carga su propia línea o líneas aéreas por servicios semejantes entre los mismos dos puntos.

H) Cuando en cualquier caso, de conformidad con los incisos D) y E) de este artículo --

Y después de la consulta iniciada por la queja de una Parte Contratante en relación con la tarifa propuesta o con una tarifa existente de la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, las autoridades respectivas de las dos Partes Contratantes no pueden ponerse de acuerdo dentro de un plazo de seis (6) meses respecto a la tarifa conveniente, se aplicará, a solicitud de cualquiera de ellas, las disposiciones del artículo XV de este Convenio. Al rendir su dictamen, el Tribunal de Arbitraje se guiará por los principios establecidos en este artículo.

I) Con arreglo a las disposiciones del inciso C) de este artículo, ninguna tarifa entrará en vigor si las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes no la aprueba.

J) Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones de este Convenio continuará en vigor hasta que se hayan fijado nuevas tarifas de acuerdo con las disposiciones de este artículo; y

K) Las autoridades de aeronáutica de cada una de las Partes Contratantes harán todo lo posible para asegurar que las tarifas que se carguen y cubran se ajusten a las tarifas presentadas a cualquiera de las Partes Contratantes y que ninguna línea aérea reembolse porción alguna de esas tarifas, directa o indirectamente, inclusive el pago de comisiones excesivas a agentes.

ARTÍCULO XIV

En el caso señalado en el último párrafo del artículo VIII, y siempre que sea necesario, habrá un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes a fin de lograr una estrecha cooperación e inteligencia en todos los asuntos relacionados con la aplicación de este Convenio.

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento, solicitar la celebración de consultas entre las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes con el propósito de discutir la interpretación del Convenio o su aplicación, esto último si a juicio de una de dichas Partes Contratantes el intercambio de opiniones previsto en el párrafo anterior no ha dado resultado. Las consultas comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Guatemala o por el Ministerio de Asuntos Extranjeros de la República de Francia, según fuere el caso.

Las modificaciones al Convenio se harán por medio de protocolos adicionales. Los cambios en el Cuadro de Rutas se llevarán a cabo por medio de canje de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes conforme lo dispuesto en el numeral 4) del artículo 11; y los relativos a frecuencias, tipos y capacidad de las aeronaves, por intercambio de notas entre las autoridades aeronáuticas de ambos países, de conformidad con lo establecido en el primer párrafo del artículo XI.

ARTICULO XV

1.- Excepto cuando este Convenio disponga otra cosa, cualquier discrepancia entre las Partes Contratantes relativas a su interpretación o aplicación, que no pueda ser resuelta por medio de consultas, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes será sometida a un tribunal de arbitraje integrado por tres miembros, los cuales serán nombrados uno por cada una de las Partes Contratantes y el tercero de común acuerdo por los dos primeros miembros del tribunal, bajo la condición de que el tercer miembro no será nacional de ninguna de las Partes Contratantes. El tercer árbitro asumirá la Presidencia del Tribunal Arbitral.

2.- Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro del término de se-

sesta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes Contratantes haga entrega a la otra de una nota diplomática en la cual solicite el arreglo de una disputa mediante arbitraje; el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta (30) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días antes aludido.

3.- Si cualquiera de las Partes Contratantes dejare de nombrar su propio árbitro dentro de los sesenta (60) días indicados o si no se llegare a designar al tercer árbitro dentro del término señalado en el párrafo anterior, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que haga el nombramiento o nombramientos que fueren necesarios, procediendo a seleccionar al árbitro o árbitros, según corresponda. En caso de que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las dos Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, el Vicepresidente que lo sustituya en el cargo efectuará los nombramientos.

4.- Cada Parte Contratante sufragará la remuneración de su árbitro. La remuneración del tercer árbitro así como los gastos ocasionados por las actividades del Tribunal serán sufragados por partes iguales por las dos Partes Contratantes. Por lo demás, el Tribunal adoptará su propio reglamento.

5.- Las Partes Contratantes se comprometen a acatar cualquier resolución que sea dictada de conformidad con este artículo. Si cualquiera de las Partes Contratantes no cumple la decisión tomada por el Tribunal de Arbitraje a que se refiere este artículo, la otra Parte Contratante podrá limitar, retener o revocar cualesquiera de los derechos o privilegios que haya otorgado en virtud de este Convenio a la otra Parte Contratante.

ARTICULO XVI

A partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de ambas partes contratantes deberán comunicarse, dentro de la mayor brevedad, las informaciones concernientes a las autorizaciones dadas a la línea o líneas aéreas designadas por su parte para explicar las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas conforme el numeral 4) del artículo II.

ARTICULO XVII

Si empezare a regir un Convenio general multilateral de transporte aéreo aceptado por ambas Partes Contratantes, este Convenio será modificado para ajustarlo a las disposiciones de dicho Convenio general.

ARTICULO XVIII

Este Convenio y todas sus enmiendas, así como los canjes de notas diplomáticas relacionadas con el mismo, serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XIX

Las Partes Contratantes podrán en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente Convenio, obligándose a notificar simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Convenio quedará sin efecto un año después de la fecha de recibo de la notificación de denuncia, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración del plazo. En caso de que la otra Parte Contratante no acuse recibo, se considerará que la notificación fue recibida por ella, catorce (14) días después de la fecha de recibo del mencionado aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XX

El presente Convenio estara sujeto a la aprobacion y ratificacion por parte del Gobierno de la Republica de Guatemala, de conformidad con sus procedimientos constitucionales.

El presente Convenio entrara en vigor en la fecha en que las Partes Contratantes intercambien la notificacion de que para dicho Convenio se han cumplido las formalidades constitucionales que les son propias.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

Hecho en la ciudad de Guatemala, el dia once de diciembre de mil novecientos sesenta y nueve en dos originales, uno en idioma español y uno en idioma frances, siendo ambos textos igualmente autenticos:

GUATEMALA
POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE
FRANCIA
POR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE

