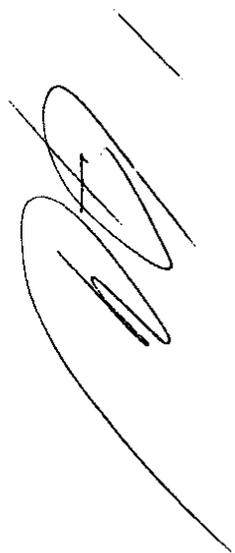


**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE LA
REPUBLICA DE GUATEMALA Y LA REPUBLICA DOMINICANA**



Anexo I

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DOMINICANA

El Gobierno de la República de Guatemala y el Gobierno de República Dominicana (en lo sucesivo "las Partes")

Deseando fomentar un sistema internacional de transporte aéreo basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas;

Deseando facilitar la expansión de las oportunidades para el transporte aéreo internacional;

Deseando posibilitar que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga al menor precio, que no signifique ni discriminación ni abuso de posiciones dominantes y de alentar a cada línea aérea a elaborar y llevar a la práctica esquemas de precios innovadores y competitivos;

En el deseo de velar por el mayor grado de protección y seguridad en el transporte aéreo 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 a la propiedad, perjudiquen las operaciones del transporte aéreo y socaven la confianza del público en la aviación civil;

Deseando que el Acuerdo refleje una relación excelente entre las partes sobre la aviación civil de ambos países ;

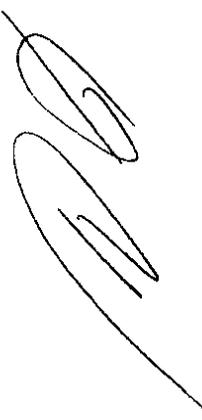
Deseando ambas delegaciones que el Acuerdo entre en vigencia a la mayor brevedad posible ;

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

- b. La línea aérea designada esté capacitada para cumplir con las condiciones impuestas según las leyes y reglamentos 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).

ARTICULO 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. No esté convencida de que la propiedad esencial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la Parte que la designe o a los nacionales de dicha Parte o a ninguno de los dos.
 - b. La línea aérea en cuestión haya dejado de cumplir las leyes y reglamentos a que se refiere el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo.
 - 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 apartados a y b, párrafo 1 del presente Artículo, los derechos estipulados en 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 las leyes y reglamentos de esa otra Parte relativos 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 las leyes y reglamentos relativos al ingreso en su territorio o a la salida del mismo de los pasajeros, los tripulantes o la carga de las aeronaves (incluidos los reglamentos relativos al ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, 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 que 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 sean por lo menos, iguales a las normas mínimas que se establezcan con arreglo al Convenio. Cada Parte, sin embargo, podrá denegar la validez para fines de vuelo sobre su propio territorio de aquellos certificados de competencia y licencias otorgados 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 mantiene ni cumple efectivamente con las normas y requisitos de protección 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 cumplir con dichas normas mínimas; la otra Parte tomará las medidas correctivas necesarias. Cada parte se reserva el derecho de retener, suspender, revocar o limitar la autorización de operación o el permiso técnico de las líneas aéreas designadas por la otra Parte si esa parte no toma las medidas correctivas en un plazo razonable.

ARTICULO 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 interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin restringir la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del convenio sobre 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 prevenir el apoderamiento ilícito de aeronaves y otros actos

ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, pasajeros, la tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como para hacer frente a cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación civil estipuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional. Asimismo, exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, que tengan su sede o residencia permanente en su territorio y los operadores 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 que exija 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 inspeccionar a los pasajeros, los tripulantes, el equipaje, el equipaje de mano, la carga y los suministros antes de la subida a bordo o de la toma de la carga y durante el transcurso de éstos. Cada parte también tomará en cuenta favorablemente toda solicitud de la otra Parte encaminada a que se tomen medidas especiales de seguridad para hacerle frente a alguna amenaza en particular.
5. En el caso de incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves, los aeropuertos y las instalaciones 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.
6. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que la otra Parte se ha apartado 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. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio en el plazo de 15 días a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá motivo para retener, revocar, restringir o condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de la línea aérea o las líneas

aéreas de la otra Parte. Cuando se requiera en caso de emergencia, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

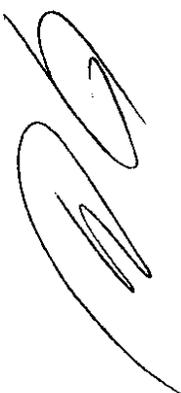
ARTICULO 8

Oportunidades Comerciales

- 
1. Las líneas aéreas de una Parte podrán establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y ventas de transporte aéreo.
 2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos al ingreso, residencia y empleo, podrán traer al territorio de la otra Parte y mantener en él personal administrativo, técnico, operacional, de ventas y otro personal especializado necesario para la prestación de servicio de transporte aéreo.
 3. Cada Parte se reserva el derecho de autorizar a las empresas aéreas designadas proveerse de su propio servicio de tierra en el territorio de la otra Parte ("Auto-Manejo") o efectuar una selección entre agentes competidores para llevar a cabo estos servicios. Este derecho estará sujeto solamente a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. Cuando dichas consideraciones no permitan el auto-manejo, los servicios de tierra estarán disponibles a todas las líneas aéreas con base en un criterio de equidad; los cargos estarán basados en los costos de los servicios que se provean y dichos servicios deberán ser comparables en el tipo y calidad con los servicios que se proveerían si el auto-manejo fuera posible.
 4. A reserva de lo que puedan disponer específicamente las políticas o reglamentaciones de cada una de las Partes sobre transporte aéreo no regular, cada línea aérea de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente o a través de sus agentes. Cada línea aérea podrá vender este transporte y cualquier
- 

persona estará en libertad de adquirirlo en la moneda de dicho territorio o en moneda de libre convertibilidad.

5. De conformidad con la política monetaria y cambiaria vigente en el territorio de cada una de las Partes, las líneas aéreas designadas de la otra Parte si así lo solicitan, podrán convertir y transferir a su país los ingresos locales en exceso de las sumas desembolsadas localmente. La conversión y transferencia deberá ser permitida sin demora y sin restricciones o impuestos con respecto a ella, al tipo de cambio aplicable en esa parte a las transacciones y remisiones corrientes en la fecha en que el transportista presente la solicitud 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 local. A su criterio, las líneas aéreas de una Parte podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas libremente convertibles, de conformidad con las regulaciones monetarias de esa otra Parte.

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de una Parte podrá, previo cumplimiento de los requerimientos exigidos por cada parte, concertar arreglos cooperativos de comercialización, tales como arreglos de fletamento parcial, códigos compartidos o de arrendamiento, con:



a) Una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes.

b) Una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita arreglos comparables 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 concierten dichos arreglos:

1) tengan la debida autorización, 2) cumplan con los requisitos que se apliquen normalmente a dichos arreglos y 3) los servicios a ser prestados se enmarquen dentro del cuadro de rutas contenido en el presente Acuerdo.

ARTICULO 9

Derechos aduaneros y gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves que son operadas en transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de la otra Parte, su equipo regular, equipo terrestre, combustible, lubricantes, suministros técnicos fungibles, piezas de repuesto incluyendo motores, provisiones (incluyendo pero no limitándose a renglones tales como comida, bebidas y licor, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al uso de los pasajeros en cantidades limitadas, durante el vuelo), y otros rubros que se utilizarán únicamente en conexión con la operación o el servicio de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional o utilizados exclusivamente en relación con dichas operaciones de explotación o servicio, estarán exentos, con criterio de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos sobre los bienes y tributos a capital, aranceles aduaneros, impuestos sobre consumo, y tarifas o derechos similares, impuestos por las autoridades nacionales y que no estén basados en el costo de los servicios prestados, siempre y cuando dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.
2. Asimismo, con criterio de reciprocidad, quedarán exentos de los impuestos, derechos, tarifas y cargas a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo, con excepción de los cargos basados en el costo de los servicios que se provean:
 - a. Las provisiones que son introducidas en el territorio de una Parte o surtidas en dicho territorio y puestas a bordo, dentro de límites razonables, para uso de aeronaves en vuelos de salida de una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichas provisiones se vayan a usar en la parte del trayecto sobre el territorio de la Parte en el que se lleven a bordo;

b. El equipo, accesorios y piezas de repuestos, incluyendo motores, introducidos en el territorio de una Parte para el uso exclusivo en el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de una línea aérea designada de la otra Parte, usadas en el transporte aéreo internacional;

c. El combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles introducidos o proporcionados en el territorio de una Parte para ser usados en una aeronave de una línea aérea designada de la otra Parte, dedicada al transporte aéreo internacional, aún 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; y

d. Los materiales de propaganda y publicidad ingresados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de los límites prudenciales, para uso en las aeronaves en vuelos de salida de las líneas aéreas de la otra Parte que participen en el transporte aéreo internacional, aún 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. Las autoridades competentes podrán exigir que el equipo y los suministros a que se hace mención en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo se mantengan bajo su supervisión o control.

4. Las exenciones previstas en este Artículo también serán aplicables cuando la línea aérea designada de una Parte haya contratado con otra línea aérea, que de igual forma disfruta de dichas exenciones de la otra Parte, para el préstamo o la transferencia, en el territorio de la otra Parte, de los rubros especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

ARTICULO 10

Cargos al usuario

1. Los cargos al usuario por la autoridad competente a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justos, razonables y no injustificadamente discriminatorios y repartidos equitativamente entre las categorías de

usuarios. En cualquier caso, los cargos al usuario deberán ser fijados a las líneas aéreas de la otra parte en los términos más favorables disponibles para cualquier otra línea aérea en el momento en que los cargos sean fijados.

2. Los cargos al usuario gravados a las líneas aéreas designadas por una Parte podrán reflejar, sin excederlo, el costo total que signifique para las autoridades competentes de la Parte que impone el cargo la prestación de los debidos servicios e instalaciones de aeropuerto, entorno aeroportuario, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá incluir un retorno razonable de los activos, después de tomar en cuenta la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se hagan esos cargos se proporcionarán de forma eficaz y económica.

ARTICULO 11

Competencia leal

1. Cada Parte dará una oportunidad justa e igual a las líneas aéreas designadas de ambas Partes para que compitan en 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 de 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. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte requisitos en cuanto a derecho de prioridad, porcentaje de mercado que puede recibir, compensación por no presentar objeción o cualquier otro

requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sean incompatibles con los propósitos del presente Acuerdo.

4. Por causas operacionales relacionadas con las horas de mayor congestión, cada una de las Partes podrá exigir a las líneas aéreas de la otra Parte sobre una base no discriminatoria la presentación de horarios para su aprobación, debiendo reducir al mínimo los trámites administrativos de los requisitos y procedimientos de presentación que hayan de cumplir los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de la otra Parte.

ARTICULO 12

Competencia y No Discriminación en los Sistemas de reserva por Computadora (SRC)

1. Las Partes Contratantes convienen en que:
 - a. Se protegerán los intereses de los consumidores de productos de transporte aéreo del uso indebido de la información contenida en los Sistemas de Reserva por Computadora (SRC), incluyendo la presentación engañosa de la misma y que las líneas aéreas y los agentes de viaje tengan acceso a sistemas de reserva por computadora que sean realmente competitivos.
 - b. La información acerca de los servicios aéreos internacionales contenida en los SRC, incluida la información de conexiones entre dichos servicios, se presentará 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.
 - c. Los proveedores de los SRC no suprimirán información presentada por las líneas aéreas participantes; dicha información será exacta y

transparente; por ejemplo, se señalarán con claridad los vuelos con códigos compartidos y los que realicen cambio de aeronaves y los que hagan alguna escala.

d. Una línea aérea designada por una Parte Contratante y los agentes de la línea aérea tendrán acceso y podrán usar SRC libremente y de forma no discriminatoria en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que el SRC sea consistente con los principios establecidos en este Artículo.

2. Cada Parte contratante garantizará, en su territorio, a la compañía aérea designada por la otra Parte Contratante, el acceso libre y sin restricciones al SRC elegido como su sistema principal. Ninguna de las Partes contratantes impondrá ni permitirá que se impongan requisitos más estrictos al SRC de la compañía aérea designada por la otra Parte contratante que los impuestos al SRC de su propia línea aérea designada, por ejemplo con respecto a:

- a. la explotación y venta de los servicios de SRC, incluyendo las reglas con respecto a la visualización y a la edición del SRC; y
- b. el acceso a las facilidades de comunicación y el uso de las mismas, la selección y el uso de equipos y software técnicos o la instalación de equipos.

3. Cada Parte podrá exigir a los proveedores de SRC que operen en su territorio que permitan que participen en su sistema las líneas aéreas dispuestas a pagar el cargo no discriminatorio correspondiente. Cada Parte podrá exigir que los servicios de distribución de un vendedor de SRC provea; sean ofrecidos sobre bases no discriminatorias a las líneas aéreas participantes. Cada Parte podrá exigir que los proveedores de SRC expongan, de manera imparcial, objetiva y no discriminatoria para 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 SRC divulgará los detalles de sus procedimientos de actualización y almacenamiento de su base de datos, sus criterios de modificación y clasificación de la información, su ponderación para cada uno de esos criterios y los criterios que utiliza para la selección de puntos de conexión y la inclusión de vuelos de conexión.

ARTICULO 13

Tarifas

1. Las tarifas aplicables por las líneas aéreas designadas por cada una de las Partes para los servicios de transporte en las rutas convenidas en el anexo 1 de este Acuerdo, se establecerán libremente a unos niveles razonables, teniendo debida cuenta de todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, las características del servicio, las necesidades de los usuarios y un beneficio razonable. Las Partes se limitarán a intervenir para evitar tarifas o prácticas discriminatorias, de competencia desleal o para proteger a los usuarios frente a tarifas injustificadamente altas o restrictivas.
2. No obstante lo anterior, cuando la legislación de una de las Partes así lo requiera, las líneas aéreas designadas de la otra Parte deberán someter a las autoridades competentes de esa Parte las tarifas a ser aplicadas para su aprobación o rechazo, sobre una base no discriminatoria.

ARTICULO 14

Consultas y Enmiendas

1. 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.
2. El presente Acuerdo puede ser enmendado por convenio entre las Partes, lo cual deberá ser confirmado mediante canje de notas por vía diplomática.

ARTICULO 15

Solución de controversias

1. En caso de surgir una controversia sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo entre las Partes, éstas se esforzarán, en primer lugar, para solucionarla mediante negociaciones directas.
2. Si las partes no llegan a una solución mediante negociaciones, la controversia podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes, a la decisión de un Tribunal compuesto por tres árbitros, uno nombrado por cada Parte y un tercero designado por los dos así nombrados. Cada una de las Partes nombrará un árbitro dentro del plazo de treinta (30) días, a contar de la designación del segundo de los árbitros citados; será siempre un nacional de un tercer Estado; actuará como Presidente del Tribunal y determinará el lugar de celebración del arbitraje. Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro dentro del plazo señalado o si el tercer árbitro no ha sido nombrado dentro del plazo fijado, cualquiera de las Partes podrá pedir al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre un árbitro o árbitros, según el caso. De suceder esto, el tercer árbitro será un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal.
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 definitiva.
4. El Tribunal tratará de pronunciar una resolución por escrito en un plazo no mayor de sesenta (60) días desde la fecha en que dicho tribunal se constituyó plenamente.
5. Las Partes se comprometen a respetar todo laudo adoptado por el Presidente del Tribunal de conformidad con el párrafo 2 del presente Artículo.

6. Cada Parte sufragará los gastos del árbitro que haya designado. Los gastos restantes del tribunal arbitral serán compartidos equitativamente por las Partes.

ARTICULO 16

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.

ARTICULO 17

Convenio Multilateral

Ante la eventualidad de la conclusión de cualquier convenio multilateral concerniente al transporte aéreo que sea aceptado por ambas Partes, las Partes sostendrán consultas para determinar la medida y el alcance en que el presente Acuerdo habría de ser modificado.

ARTICULO 18

Registro ante la OACI

El presente Acuerdo y sus enmiendas se registrarán ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTICULO 19

Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor en el momento en que ambas Partes se hayan notificado mutuamente, mediante Canje de Notas Diplomáticas el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

HECHO en Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, el día trece (13) de enero del año mil novecientos noventa y ocho (1998), en un texto en idioma español.

Por la Delegación de la República
de Guatemala

Por la Delegación de la República
Dominicana



Coronel
Antonio A. Batres Barreda

Licenciado
Vitelio Mejía Ortiz



ANEXO "I"

Transporte Aéreo Regular

Sección 1

Rutas

Las líneas aéreas de cada Parte designada conforme el presente Acuerdo, 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 la República de Guatemala:
 - 1. De puntos anteriores a la República de Guatemala vía Guatemala y puntos intermedios en el Caribe, Centroamérica, Sur América y México, a un punto o a más puntos situados en República Dominicana y puntos más allá en el Caribe, Centroamérica, Sur América y México.

- B. Rutas de las líneas aéreas designadas por el Gobierno de República Dominicana:
 - 1. De puntos anteriores a República Dominicana vía República Dominicana y puntos intermedios en el Caribe, Centroamérica, Sur América y México a un punto o más puntos situados en la República de Guatemala y puntos más allá en el Caribe, Centroamérica, Sur América y México.

Sección 2

Flexibilidad Operativa

A su opción, cada línea aérea designada, en cualquiera de sus vuelos o en todos ellos podrá, dentro del cuadro de rutas aprobadas, contenido en la Sección I del Anexo I:

1. Efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas direcciones.
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 puntos más allá de ellos, o situados en dichos territorios, en cualquier combinación u orden.
4. Omitir escalas en cualquier punto o en más de uno.
5. Transferir el tráfico de una aeronave a otra cualquiera 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.

Sección 3

Cambio de Calibre

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.



Anexo II

REUNION DE NEGOCIACION PARA LA CONCERTACION DE UN ACUERDO BILATERAL DE "CIELOS ABIERTOS" ENTRE LA REPUBLICA DOMINICANA Y LA REPUBLICA DE GUATEMALA.

ACTA DE LA REUNION

En fechas doce (12) y trece (13) de enero de 1998, delegaciones de la República Dominicana y de la República de Guatemala se reunieron en la ciudad de Santo Domingo, República Dominicana, a efecto de negociar un Acuerdo Bilateral de "Cielos Abiertos" en cumplimiento a lo acordado en la Declaración de Santo Domingo, emanada de la Reunión de Presidentes de Centroamérica, República Dominicana y Belice, realizada los días 5 y 6 de noviembre de 1997, que en su numeral 13 establece: *"Asimismo hemos decidido instruir a las autoridades competentes de nuestros gobiernos a iniciar de inmediato las negociaciones para que, en un plazo no mayor de 90 días, se suscriban acuerdos bilaterales de cielos abiertos a fin de facilitar el transporte aéreo entre los países de América Central y República Dominicana"*.

La reunión se desarrolló en un ambiente de evidente cordialidad y amistad, como corresponde a las excelentes relaciones que existen entre ambos países.

Habiendo llegado las partes en consenso a la aprobación de un texto de un Acuerdo sobre Transporte Aéreo de los denominados "Cielos Abiertos", que se corresponda con la intención de los mandatarios centroamericanos, de la República Dominicana y Belice al suscribir la citada "Declaración de Presidentes".

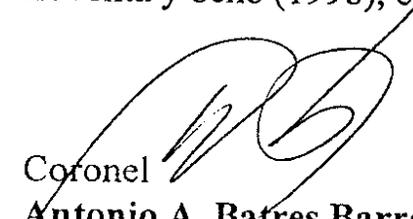
Como manifestación de la voluntad de ambas delegaciones de reconocer el consenso arribado en el texto íntegro del Acuerdo y así someterlo a la consideración de sus respectivas autoridades, consintieron en que los jefes de ambas delegaciones inicialaran dicho texto aprobado, incluyendo sus anexos.

.../

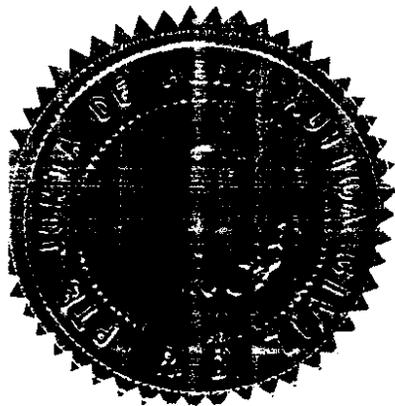
La delegación de Guatemala agradeció la hospitalidad y altas atenciones brindadas por la delegación de la República Dominicana, antes, durante y después de las negociaciones.

Se adjuntan a la presente Acta : En el Anexo I), copia del texto de los artículos del 1 al 19 ; en el anexo II) el Cuadro de Cuadros de Rutas (Anexo 1 del Acuerdo) aprobado por ambas delegaciones, y en el anexo III), listado de los integrantes de las delegaciones de ambos países.

Hecho en Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, el día trece (13) del mes de enero del año mil novecientos noventa y ocho (1998), en un texto en idioma español.


Coronel
Antonio A. Batres Barreda
Jefe de la Delegación.


Licenciado
Vitelio Mejía Ortiz
Jefe de la Delegación.



ANEXO "III"

LISTADO DE LA DELEGACION DE REPUBLICA DOMINICANA



Lic. Viteño Mejía Ortiz
Presidente.

Ing. Ramón Ant. Vicente Moronta
Delegado.

Francisco I. Frías Carbuccia
Coronel Piloto, F.A.D.
Delegado.



Dra. Noris Hernández de Calderón
Delegada.

Angel S. García Alecont
Delegado.

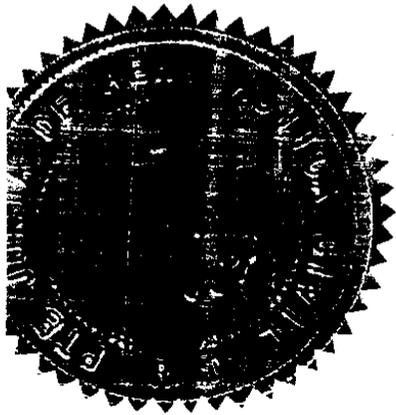
Dra. Quisqueya Calderón
Delegada.

.../

Luis A. Flores Mota
Observador.

Carlos J. Cuévalier
Observador.

Vfo



Anexo III

LISTADO DE LA DELEGACION DE REPUBLICA DE
GUATEMALA



1.- Coronel
Antonio Augusto Batres Barreda,
Jefe de la Delegación.



2.- Licenciado
Luis Orlando Montufar,
Delegado.