

**No. 35097**

---

**Belgium  
and  
Guatemala**

**Agreement on regular international services of air transport between the Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Guatemala (with annex). Guatemala, 26 June 1966**

**Entry into force:** *14 January 1971 by the exchange of instruments of ratification, in accordance with article XXI*

**Authentic text:** *Spanish*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Belgium, 22 September 1998. Also see No. A-35097 in volume 2035.*

---

**Belgique  
et  
Guatemala**

**Accord sur les services internationaux réguliers de transports aériens entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Guatemala (avec annexe). Guatemala, 26 juin 1966**

**Entrée en vigueur :** *14 janvier 1971 par échange des instruments de ratification, conformément à l'article XXI*

**Texte authentique :** *espagnol*

**Euregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Belgique, 22 septembre 1998. Voir aussi le no A-35097 du volume 2035.*

[ SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL ]

ACUERDO SOBRE SERVICIOS INTERNACIONALES REGULARES  
DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE  
BELGICA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA

PREAMBULO

El Gobierno del Reino de Bélgica y el Gobierno de la República de Guatemala, que en adelante serán denominados las **ALTAS Partes Contratantes**, considerando las amistosas relaciones entre ellos, y que es deseable incrementar, desarrollar y organizar, sobre bases equitativas de igualdad y reciprocidad, los servicios aéreos internacionales entre los dos países; reconocen que para la consecución de este fin es necesario celebrar un Acuerdo, a efecto de establecer servicios aéreos internacionales regulares entre si y más allá de los territorios Belga y Guatemalteco. Por lo tanto han designado para este objeto, representantes debidamente autorizados, quienes convienen en lo siguiente:

ARTICULO I

Para los fines de este Acuerdo, las expresiones que a continuación se describen, tendrán el significado que en este artículo aparece, excepto cuando el texto del Acuerdo prevea de otro modo.

- a) El término "El Convenio" significará el Convenio de Aviación Civil Internacional abierto

para la firma en Chicago el séptimo día de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, e incluye cualquier anexo adoptado conforme el artículo 90 del Convenio y cualquier enmienda a los anexos y al Convenio adoptado de conformidad con los artículos 90 y 94 de dicho Convenio.

b) El término "autoridades aeronáuticas" significará, en el caso de Bélgica, el Ministerio de Comunicaciones, Administración de Aeronáutica, o la persona o entidad que fuere autorizada para realizar cualquiera de las funciones ejercidas al presente por dicho Ministerio de Comunicaciones, y en el caso de Guatemala, el Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas o la persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones ejercidas al presente por dicho Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas.

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 las autoridades aeronáuticas de una de las Partes Contratantes hubiere notificado, por escrito y a través de los conductos diplomáticos, a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, de conformidad con el artículo III de este Acuerdo, que es la línea aérea que explotará una ruta o rutas de las especificadas en el Plan de Rutas anexo al Acuerdo.

e) El término "territorio", en relación a un Estado, significa la extensión terrestre y las aguas territoriales adyacentes a ella, bajo la soberanía y jurisdicción de ese Estado.

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.

h) El término "escala para fines no comerciales" o "escala técnica" significa un aterrizaje para fines que no sean los de embarcar pasajeros, carga o correo.

i) Para los fines del presente convenio el término "cinco libertades del aire" significa las siguientes:

1o.) El privilegio de volar sobre un territorio; 2o.) El privilegio de aterrizar sin fines comerciales (aterrizaje técnico); 3o.) Privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave; 4o.) Privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave; y 5o.) Privilegio de tomar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado participante y privilegio de desembarcar pasajeros, correo y carga procedente de cualquiera de dichos territorios.

## ARTICULO II

1) Cada parte contratante concede a la otra Parte Contratante los derechos especificados en el presente Acuerdo, para establecer los servicios aéreos internacionales regulares en las rutas especificadas en el Plan de Rutas, anexo a este Acuerdo. Estos servicios y rutas se denominarán

en adelante los "servicios convenidos" y "las rutas especificadas", respectivamente.

2) Las líneas aéreas designadas por cada parte contratante, gozarán, mientras exploten un servicio convenido en una ruta especificada, de los siguientes derechos:

- a) Sobrevolar, sin aterrizar, a través del territorio de la otra parte contratante;
- b) Hacer escalas, en dicho territorio para fines no comerciales (escalas técnicas);
- c) Para hacer escalas en dicho territorio en el punto o puntos especificados para esa ruta en el Plan de Rutas de este Acuerdo, con el fin de dejar y tomar tráfico internacional de pasajeros, - carga y correo, procedente o destinado a otros puntos así especificados.

3) El hecho de que los derechos concedidos en el párrafo 2 del presente artículo no sean ejercidos inmediatamente no impedirá que las líneas aéreas de la parte a la cual se hayan concedido tales derechos inauguren posteriormente servicios aéreos en las rutas especificadas en el Plan de Rutas.

4) Nada en el párrafo 2) de este artículo será interpretado como que se confiere a la línea o a las líneas aéreas de una Parte Contratante, el privilegio de tomar en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga o correo conducidos por pago o remuneración y destinada a otro punto en el territorio de esa otra parte contratante.

**ARTICULO III**

- 1) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito a la otra Parte Contratante, una o más líneas aéreas para el fin de explotar los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas.
- 2) Cada Parte Contratante tendrá el derecho mediante notificación por escrito a la otra Parte Contratante, de retirar la designación de una línea aérea y sustituirla con la designación de otra línea aérea.
- 3) Al recibir la designación de una o varias líneas aéreas de una Parte Contratante, la otra Parte Contratante, otorgará, sin demora, a la línea o líneas aéreas designadas el correspondiente permiso para funcionar, sujeto a las disposiciones de los párrafos 4) y 5) de este artículo.
- 4) Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante, pueden exigir que la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, llene los requisitos prescritos en las Leyes y reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, antes de que se les permita dedicarse a prestar el servicio previsto en el presente Acuerdo.
- 5) Cada Parte Contratante tendrá el derecho de no conceder o de revocar a una línea aérea designada por la otra Parte el permiso para funcionar mencionado en el párrafo 3) de este artículo o de imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio, de parte de la línea aérea, de los derechos especificados en el artículo II, cuando no esté convencida de que una proporción impor-

tante de la propiedad y control efectivo de dicha línea aérea estén en mano de la Parte Contratante que ha designado a la línea aérea ni de sus nacionales.

6) El servicio aéreo de una ruta especificada podrá ser inaugurada ya sea inmediatamente o en una fecha futura, a opción de la Parte a la cual se conceden los derechos por una línea aérea o líneas aéreas de dicha Parte, después que las disposiciones de los párrafos 1) y 3) de este artículo hayan sido cumplidas y que esté en vigor en dichos servicios una tarifa establecida de conformidad con las disposiciones del artículo XI del presente acuerdo.

7) Cada Parte Contratante se reserva el derecho para suspender el ejercicio por una línea aérea de los privilegios especificados en el párrafo 2) del Artículo II de este Acuerdo, o para imponer las condiciones que estime necesarias para el ejercicio por la línea aérea de aquellos privilegios, en cualquier caso en que la línea aérea no cumpla con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que concede los privilegios o que de otra manera no opere de conformidad con las condiciones prescritas en este acuerdo.

8) A menos que la revocación, suspensión o imposición inmediata de las condiciones previstas en el párrafo 5) y párrafo 7) de este Artículo sean esenciales para impedir nuevas infracciones de las leyes o reglamentos, tales derechos se ejercerán solamente después de consultar a la otra Parte Contratante.

#### ARTICULO IV

1) Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territo-

rio, o a la salida de éste, de las aeronaves utilizadas en la navegación aérea internacional, o relativos al funcionamiento y navegación de tales aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, serán aplicados a las aeronaves de la línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la Primera Parte y mientras estén dentro de él.

2) Las Leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de éste, de los pasajeros, la tripulación o carga de las aeronaves, tales como reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, serán cumplidos por dichos pasajeros, tripulación o carga de la otra Parte, o en su nombre por agentes de los mismos, a la entrada o salida del territorio de la primera parte, o mientras estén dentro de él.

#### ARTICULO V

Los certificados de navegabilidad, títulos de aptitud, las licencias expedidas o convalidadas por una Parte, que estuvieren todavía en vigor, serán aceptados como válidos por la otra Parte para los fines de funcionar en las rutas y servicios estipulados en este Acuerdo, con la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados o licencias sean iguales o más elevados que las normas mínimas que pudieran establecer de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional. Sin embargo, cada Parte se reserva el derecho de negarse a aceptar, para fines de vuelo sobre su propio territorio, los títulos de aptitud y licencias concedidas a sus propios nacionales por otro Estado.



**ARTICULO VI**

Con el fin de impedir prácticas discriminatorias y para garantizar la igualdad de tratamiento, ambas partes contratantes acuerdan observar además los siguientes principios:

1) Cada una de las Partes podrá imponer o permitir que se impongan tarifas o impuestos justos y razonables por el uso de aeropuertos públicos y otras facilidades bajo su autoridad. Sin embargo, ambas Partes convienen en que dichas tarifas o impuestos no serán mayores que los que serían pagados por el uso de tales aeropuertos y facilidades por sus aeronaves nacionales que se dediquen a servicios aéreos internacionales similares.

2) Las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes Contratantes, así como su equipo habitual, el combustible, lubricantes y suministros (incluso alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de tales aeronaves, estarán exentos, a base de reciprocidad, de los impuestos de aduana, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales al entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que este equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de su reexportación.

3) Asimismo estarán exentos, a base de reciprocidad, de los mismos derechos de inspección, impuestos de aduanas y otros impuestos o gravámenes nacionales:

a) El combustible y lubricantes destinados al abastecimiento de las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y dedicados a servicios internacionales, aún cuando estos suministros se consuman durante el vuelo sobre el territorio de la Parte Contratante en el cual

se hayan embarcado.

b) Las piezas de repuesto introducidas en el territorio de una de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de las aeronaves utilizadas en los servicios aéreos internacionales por las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante.

c) Los suministros de a bordo embarcados en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades de dicha Parte Contratante, para su consumo a bordo de las aeronaves dedicadas a servicios internacionales de la otra Parte Contratante.

4) Cada Parte Contratante podrá exigir que quedan sometidos a vigilancia y control aduanero los materiales y provisiones mencionados en los subpárrafos a), b) y c) de este artículo.

#### ARTICULO VII

El equipo habitual de las aeronaves, así como los materiales y provisiones mencionados en el artículo VI, no podrán desembarcarse en el territorio de la otra Parte Contratante sin la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso, podrán mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que sean reexportados o hayan recibido otro destino debidamente autorizado.

#### ARTICULO VIII

1) Habrá justa e igual oportunidad para las líneas aéreas de ambas Partes Contratantes

para operar los servicios convenidos sobre las rutas especificadas entre sus respectivos territorios.

2) Al operar los servicios convenidos, las líneas aéreas de cada Parte Contratante tendrán en cuenta los intereses de las líneas aéreas de la otra Parte Contratante, para no afectar indebidamente los servicios que las últimas suministran en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

3) Sobre cualquier ruta establecida, la capacidad suministrada por la línea aérea designada de una Parte Contratante, conjuntamente con la capacidad suministrada por la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, será mantenida en razonable relación con los requerimientos del público para el transporte aéreo sobre esa ruta.

4) Para la aplicación de los principios establecidos en los párrafos precedentes de este artículo se tendrá en cuenta que:

a) Los servicios convenidos proporcionados por la línea aérea designada, tendrán como objetivo principal, proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país de su nacionalidad y los países terminales del tráfico.

b) El derecho de embarcar o desembarcar en la prestación de los servicios de transporte aéreo, el tráfico internacional destinado a terceros países o procedentes de ellos, en algún punto o puntos de las rutas especificadas estará sujeto al principio de que la capacidad de transporte aéreo debe guardar proporción con las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países a donde va destinado el tráfico y asimismo con las necesidades tanto del servicio de las líneas aéreas directas como las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la línea aérea, previa consideración

de los servicios locales y regionales.

c) Las necesidades de la operación de servicios intercontinentales o de larga distancia.

5) Las Partes Contratantes reconocen que el tráfico de quinta libertad es subsidiario a los tráficos de tercera y cuarta libertades.

#### ARTICULO IX

La capacidad suministrada de conformidad con el inciso a) del párrafo 4) del Artículo VIII del presente acuerdo, podrá ser aumentada por la capacidad suplementaria adecuada para la conducción de tráfico aéreo internacional, tanto originado en, como destinado para puntos en las rutas establecidas en los territorios de Estados distintos al designante de la línea aérea. Tal capacidad adicional estará relacionada a las demandas de tráfico de las áreas a través de las cuales opere la línea aérea, después de tener en cuenta los servicios aéreos establecidos por las líneas aéreas de la otra Parte Contratante.

#### ARTICULO X

Si un aumento de capacidad o de frecuencia ofrecido por una línea aérea de la otra Parte es injustificado o perjudicial para los servicios de su respectiva línea aérea, la Parte Contratante afectada notificará a la otra Parte su objeción a efecto de que se inicien consultas entre las autoridades aeronáuticas competentes y se resuelva de común acuerdo la objeción en un plazo que no de

berá exceder de noventa días contados a partir de la fecha de tal notificación. Para los efectos de este artículo las líneas aéreas operadoras proporcionarán toda la información necesaria, que les sea requerida.

#### ARTICULO XI

Las tarifas de las líneas aéreas que una de las Partes Contratantes aplique al transporte aéreo destinado al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo se fijarán niveles razonables; teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, especialmente el costo de funcionamiento, utilidades razonables, las tarifas que cobren otras líneas aéreas, y así también las características de cada servicio. Estas tarifas estarán sujetas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes y serán determinadas de conformidad con las disposiciones siguientes:

a) Si es posible, las tarifas anteriormente mencionadas serán fijadas de común acuerdo por las líneas designadas de ambas Partes Contratantes, en consulta con las otras líneas aéreas que operen en toda la ruta o parte de la misma y de ser factible, se llegara a tal acuerdo mediante el procedimiento de fijación de tarifas establecido por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) o por cualquier otra asociación de transporte aéreo reconocida por las Partes Contratantes.

b) Las tarifas así convenidas se someterán a la aprobación de las autoridades de las Partes Contratantes por lo menos treinta días 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.

c) Si una Parte Contratante al recibir la notificación a que se refiere el inciso b) 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 quince (15) 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.

d) Si una Parte Contratante, al examinar o estudiar una tarifa en vigor que 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 las Partes Contratantes tratarán de llegar a un acuerdo respecto a la tarifa apropiada.

e) Si se llegara a un acuerdo, de conformidad con lo dispuesto en los incisos c) y d) de este artículo, cada Parte Contratante deberá poner la tarifa acordada en vigor.

f) Si de conformidad con las circunstancias expuestas en el inciso c), 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 d) no es posible llegar a un acuerdo antes de la fecha de expiración de los sesenta (60) días contados desde la fecha de notificación; en tal caso 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, siempre que, la Parte Contratante que suscita la objeción, no requiera que se cobre una tarifa más alta que la tarifa mínima que carga sus propias línea o líneas aéreas por servicios semejantes entre los mismos dos puntos.

g) Cuando en cualquier caso, de conformidad con los incisos c) y d) de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes Contratantes no puedan ponerse de acuerdo dentro de un plazo razonable respecto a la tarifa conveniente y después de la consulta iniciada por la queja de una Parte Contratante en relación con la tarifa propuesta o una tarifa existente de la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, a solicitud de cualquiera de ellas, se aplicarán las disposiciones del Artículo XV de este Acuerdo. Al rendir su dictámen, el tribunal de arbitraje se guiará por los principios establecidos en este Artículo.

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

i) Las tarifas establecidas de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo continuarán en vigor hasta que se hayan fijado nuevas tarifas de acuerdo con las disposiciones de este Artículo.

## ARTICULO XII

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, con el propósito de revisar la capacidad suministrada en los servicios convenidos por las líneas aéreas designadas de la primera Parte Contratante.

ARTICULO XIII

Cada Parte Contratante se compromete a asegurar a la otra Parte Contratante la libre transferencia, al cambio oficial, de los excedentes de los ingresos, respecto a los gastos, obtenidos en su territorio como resultado del transporte de pasajeros, equipajes, correo y mercancías realizado por la empresa de transporte aéreo designada por la otra Parte Contratante. Las transferencias entre las Partes Contratantes, cuando se hallen reguladas por un convenio especial, se efectuarán de acuerdo con el mismo.

ARTICULO XIV

1) Ambas Partes Contratantes podrán solicitar en todo momento la celebración de consultas entre las autoridades competentes de cada una con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este acuerdo. Dichas consultas principiarán dentro de un período de sesenta días (60), contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Bélgica o por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Guatemala, según fuere el caso. Si se conviene en modificar este acuerdo, dicha modificación entrará en vigor al confirmarse por un canje de notas diplomáticas.

2) Las modificaciones de las rutas podrán hacerse mediante acuerdo directo entre las autoridades aeronáuticas competentes de las Partes Contratantes.



ARTICULO XV

Si las Partes Contratantes no llegan a una solución mediante consultas o negociaciones directas sobre cualquier controversia, ésta podrá someterse, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes a la decisión de un tribunal integrado por tres miembros, dos de los cuales serán nombrados por cada una de las Partes Contratantes y el tercero por los dos árbitros así designados, bajo la condición de que el tercer árbitro no sea nacional de ninguna de las Partes Contratantes. Cada una de las Partes designará un árbitro dentro del término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que cualquiera de las Partes haga entrega a la otra de una nota diplomática en la cual solicite el arbitraje de una divergencia; y el tercer árbitro será nombrado dentro del término de treinta (30) días, contados a partir del vencimiento del plazo de sesenta (60) días anteriormente aludido.

Si cualquiera de las Partes dejara de nombrar su propio árbitro dentro de los sesenta (60) días indicados o si no se llegare a designar el tercer árbitro dentro del término señalado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que haga el nombramiento o nombramientos que fueren necesarios, procediendo a seleccionar el árbitro o árbitros, según el caso.

Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir, dentro de sus facultades a su alcance, toda decisión tomada de acuerdo con el presente artículo. Cada Parte Contratante sufragará la mitad de los gastos del tribunal de arbitraje.

ARTICULO XVI

Si cualquiera de las Partes Contratantes, o una línea aérea designada omite el cumplimiento de la decisión expresada por el tribunal de arbitraje a que se refiere el artículo XV anterior, la otra Parte Contratante podrá limitar, retener o revocar cualquiera de los derechos o privilegios que haya otorgado en virtud de este acuerdo a la Parte Contratante negligente o a la línea aérea o líneas aéreas designadas negligentes.

ARTICULO XVII

En caso de que principie a regir un Convenio general y multilateral de transporte aéreo aceptado por ambas Partes Contratantes, este acuerdo y su anexo se enmendarán para ajustarlos a las disposiciones de dicho Convenio.

ARTICULO XVIII

Este acuerdo, todas sus enmiendas y los contratos relacionados con el mismo serán registrados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO XIX

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la o-

tra Parte Contratante su decisión de denunciar el presente acuerdo. Esta notificación será comunicada simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional.

En el caso de que tal notificación se hiciera, el acuerdo terminará un año después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración del plazo. En caso que la otra Parte no acusara recibo de la notificación mencionada, ésta se considerará recibida catorce días después de la fecha en la cual hubiere sido recibida por la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### ARTICULO XX

A partir de la entrada en vigor del presente acuerdo, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes deberán comunicarse, tan rápidamente como sea posible, las informaciones que conciernen a las autorizaciones dadas a la línea o líneas aéreas designadas por su parte para explotar las rutas especificadas en el anexo del presente acuerdo.

#### ARTICULO XXI

El presente Acuerdo será ratificado de conformidad con los requerimientos constitucionales de cada Parte Contratante y entrará en vigor inmediatamente después del canje de los instrumentos de ratificación, lo que tendrá lugar en la Ciudad de Guatemala, tan pronto como sea posible.

ARTICULO XXI "a"

Asimismo, las Altas Partes Contratantes convienen que, mientras se gestiona y a prueba entre ambos países un Convenio de Servicios no regulares de Transporte Aéreo Internacional, las aeronaves privadas y comerciales que efectúen vuelos no regulares entre ambos territorios y que no causen perjuicio a sus servicios regulares, se les proporcionará el mismo tratamiento y régimen que a los servicios regulares, en la forma establecida en el presente Convenio.

ARTICULO XXII

El presente Acuerdo tendrá una duración de tres años a partir de la fecha en que sea firmado; es decir desde cuando sus disposiciones sean aplicadas provisionalmente, a menos que se termine antes de conformidad con lo estipulado por el Artículo XIX de este Acuerdo.

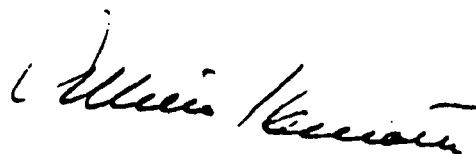
No obstante lo anterior, este plazo se entenderá tácita y automáticamente renovado por períodos iguales y sucesivos de tres (3) años cada uno si ninguna de las Partes Contratantes manifestare su deseo de poner fin al Convenio con anticipación de un año, a lo menos, al vencimiento de dicho término, o de cualquiera de sus renovaciones, mediante notificación a la otra Parte Contratante.

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

Hecho en la Ciudad de Guatemala, el día veinte y siete de  
junio de mil novecientos sesenta y seis.



POR EL GOBIERNO DEL REINO  
DE BELGICA



POR EL GOBIERNO DE  
GUATEMALA

ANEXO

CUADRO DE RUTAS Y FRECUENCIAS

I. Servicios que pueden explotar la empresa o empresas belgas designadas, tres veces por semana:

1. De Bélgica por puntos en Europa, puntos en el Atlántico, puntos en Canadá, puntos en Estados Unidos de América, puntos en México, puntos en América Central, puntos en las Antillas, a un punto en Guatemala y a puntos ulteriores y viceversa.
2. De Bélgica por puntos en Europa, puntos en el Atlántico, puntos en las Antillas, a un punto en Guatemala y a puntos ulteriores en América Central y América del Sur y viceversa.

II. Servicios que pueden explotar la empresa o empresas guatemaltecas designadas, tres veces por semana:

De Guatemala, por puntos en México, puntos en Estados Unidos de América, a un punto en Bélgica y puntos ulteriores y viceversa.

III. La empresa o empresas designadas podrán, a su conveniencia, suprimir escalas intermedias y ulteriores en los servicios convenidos.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

AGREEMENT ON SCHEDULED INTERNATIONAL AIR TRANSPORT  
SERVICES BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF  
BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF  
GUATEMALA

PREAMBLE

The Government of the Kingdom of Belgium and the Government of the Republic of Guatemala, hereinafter referred to as "the High Contracting Parties",

Having regard to the friendly relations between them and considering that it is desirable to increase, develop and organize international air services between the two countries, on an equitable basis of equality and reciprocity,

Recognizing that to this end it is necessary to conclude an agreement in order to establish scheduled international air services between and beyond the territories of Belgium and Guatemala,

Have therefore for that purpose appointed duly authorized representatives, who have agreed as follows:

*Article I*

For the purposes of this Agreement, the following expressions shall have the meaning assigned to them in this article, except where the text of the Agreement itself provides otherwise:

(a) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,<sup>1</sup> and includes any annexes adopted pursuant to article 90 of the Convention and any amendments to the annexes and to the Convention adopted pursuant to articles 90 and 94 thereof;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of Belgium, the Ministry of Communications, Department of Aviation, or any person or body authorized to perform any of the functions exercised at present by that Ministry and, in the case of Guatemala, the Ministry of Communications and Public Works or any person or body authorized to perform the functions exercised at present by that Ministry;

(c) The term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(d) The term "designated airline" means any airline which the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have designated in writing through the diplomatic channel to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, pursuant to article III of this

---

1. United Nations, Treaty Series, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Agreement, as the airline which will operate one or more of the route specified in the route schedule annexed to the Agreement;

(e) The term "territory" means, in relation to a State, the land area and the territorial waters adjacent thereto under the sovereignty and jurisdiction of that State;

(f) The term "air service" means any scheduled air service operated by aircraft intended for public transport of passengers, mail or cargo;

(g) The term "international air service" means any air service traversing the air space above the territory of more than one State;

(h) The term "stop for non-traffic purposes" or "technical stop" means a landing for purposes other than taking on passengers, cargo or mail;

(i) For the purposes of this Agreement, the term "five freedoms of the air" means the following:

(1) The privilege to fly across a territory;

(2) The privilege to land for non-traffic purposes (technical landing);

(3) The privilege to put down passengers, mail and cargo taken on in the territory of the State whose nationality the aircraft possesses;

(4) The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of the State whose nationality the aircraft possesses; and

(5) The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of any other participating State and the privilege to put down passengers, mail and cargo coming from any of those territories.

## *Article II*

1. For the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the route schedule annexed to this Agreement, each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement. Such services and routes are hereinafter referred to as "agreed services" and "specified routes" respectively.

2. When operating an agreed service on a specified route, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

(a) To fly across the territory of the other Contracting Party without landing;

(b) To make stops in that territory for non-traffic purposes (technical stops);

(c) To make stops in that territory at the point or points specified for that route in the route schedule contained in this Agreement, in order to put down or take on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

3. The fact that the rights granted in paragraph 2 of this article may not be exercised immediately shall not preclude the subsequent inauguration of air services on the routes specified in the route schedule by the airlines of the Contracting Party to which such rights have been granted.

4. Nothing in paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Con-



tracting Party, passengers, cargo or mail carried for payment or remuneration and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article III*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed air services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right, upon giving written notice to the other Contracting Party, to revoke the designation of an airline and to replace it by the designation of another airline.

3. On receipt of the designation of one or more airlines by one Contracting Party, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this article, grant the appropriate operating authorization without delay to the designated airline or airlines.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities before it is allowed to operate the service provided for in this Agreement.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 3 of this article to an airline designated by the other Party, or to revoke it, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in article II, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

6. Air service on a specified route may be inaugurated immediately or at a later date, at the option of the Party to which the rights are granted, by an airline or airlines of the said Party, once the provisions of paragraphs 1 and 3 of this article have been fulfilled and a tariff established in accordance with the provisions of article XI of this Agreement has entered into force on these services.

7. Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in article II, paragraph 2, of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those privileges by the airline, in cases where the airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions laid down in this Agreement.

8. Unless revocation, suspension or immediate imposition of the conditions provided for in paragraphs 5 and 7 of this article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, these rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article IV*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft used in international air service or to the operation and use of such aircraft while within its territory shall apply to the aircraft of the designated airline or airlines of the other Party and shall be complied with by such aircraft when entering or departing from and while within the territory of the first-mentioned Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, departure, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by such passengers, crew or cargo of the other Party, or by their agents on their behalf, when entering or departing from and while within the territory of the first-mentioned Party.

*Article V*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Party and still in force shall be accepted as valid by the other Party for the purpose of operating the routes and services specified in this Agreement, provided that the requirements laid down for the issuance or validation of such certificates or licences are equal to or above the minimum standards to be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to accept, for the purpose of flight over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by another State.

*Article VI*

In order to prevent discriminatory practices and ensure equality of treatment, both Contracting Parties agree also to observe the following principles:

(1) Each Contracting Party may impose or permit to be imposed fair and reasonable charges or fees for the use of public airports and other facilities under its authority. However, both Parties agree that such charges and fees shall not be higher than those paid for the use of such airports and facilities by their national aircraft engaged in similar international services.

(2) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party and the regular equipment, fuel, lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt, on a reciprocal basis, from customs duties, inspection fees and other national duties or charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft until re-exported.

(3) The following shall also be exempt, on a reciprocal basis, from the said inspection fees, customs duties and other national duties or charges:

(a) Fuel and lubricants for use in international services by aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party, even when such supplies are used during the flight over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

(b) Spare parts brought into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;

(c) Aircraft supplies taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits laid down by the authorities of that Contracting Party, and intended for use on board aircraft engaged in the international air services of the other Contracting Party.

(4) Each Contracting Party may require that the materials or supplies referred to in subparagraphs (a), (b) and (c) of this article shall be subject to customs supervision or inspection.

#### *Article VII*

The regular equipment of the aircraft and the materials and supplies referred to in article VI may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party unless the approval of the customs authorities of that territory is granted. In that event, they may remain under the supervision of the above-mentioned authorities until they are re-exported or have been assigned another duly authorized use.

#### *Article VIII*

1. Fair and equal opportunity to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories shall be accorded to the airlines of both Contracting Parties.

2. In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party, so that the services provided by the latter on all or part of the same routes are not unduly affected.

3. On any established route, the capacity provided by a designated airline of one Contracting Party, together with the capacity provided by a designated airline of the other Contracting Party, shall be kept in reasonable proportion to the public demand for air transport on that route.

4. For the purpose of applying the principles laid down in the preceding paragraphs of this article, account shall be taken of the following:

(a) The main objective of the agreed services provided by a designated airline shall be to provide adequate air transport capacity to meet the traffic requirements between the country of nationality of the airline and the countries of final destination of the traffic;

(b) In the provision of air transport services, the right to take on or put down international traffic destined for or coming from third countries, at any point on points of the specified routes, shall be subject to the principle that air transport capacity must remain proportionate to traffic requirements between the country of origin and the countries of destination of the traffic as well as to both the requirements of direct airline service and the

traffic requirements of the region through which the airline passes, after local and regional services have been taken into account;

(c) The operating requirements of intercontinental or long-haul services.

5. The Contracting Parties recognize that fifth-freedom traffic is secondary to third- and fourth-freedom traffic.

#### *Article IX*

The capacity provided in accordance with article VIII, paragraph 4 (a), of this Agreement may be increased by sufficient supplementary capacity to handle international air traffic coming from and destined for points on routes established in the territories of States other than the State designating the airline. This additional capacity shall be proportionate to the traffic requirements of the areas through which the airline passes, after the air services established by the airlines of the other Contracting Party have been taken into account

#### *Article X*

If the increase in capacity or frequency offered by an airline of the other Party is unjustified or detrimental to the services of its own airline, the Contracting Party concerned shall notify the other Party of its objection so that consultations may be opened between the competent aeronautical authorities and the objection resolved by mutual agreement within ninety days at the latest from the date of notification. For the purposes of this article, the operating airlines shall provide all necessary information requested of them.

#### *Article XI*

The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for transport to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including in particular the cost of operation, reasonable profit, the tariffs charged by other airlines, as well as the characteristics of each service. These tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be fixed in accordance with the following provisions:

(a) The aforementioned tariffs shall, if possible, be established by agreement between the designated airlines of the two Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where feasible, be reached through the rate-fixing procedures established by the International Air Transport Association (IATA) or by any other air transport association recognized by the Contracting Parties;

(b) The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty days before the proposed date of their entry into force, unless the Contracting Party to which they are submitted permits them to be submitted within a shorter period;

(c) If a Contracting Party, upon receipt of the notification referred to in subparagraph (b) above, is not satisfied with the proposed tariff, it shall so inform in writing the other

Contracting Party and the designated airline which proposed the disputed tariff, at least fifteen days before the date on which it would otherwise enter into force, and the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariff;

(d) If a Contracting Party, upon examining or reviewing an existing tariff being charged for air transport to or from its territory by an airline of the other Contracting Party, is dissatisfied with such tariff, it shall so notify the other Contracting Party and the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariff;

(e) If agreement is reached in accordance with the provisions of subparagraphs (c) and (d) of this article, each Contracting Party shall put the agreed tariff into effect;

(f) If, in the circumstances set forth in subparagraph (c), it is not possible to reach agreement before the date on which the tariff would otherwise enter into force or if, in the circumstances set forth in subparagraph (d), it is not possible to reach agreement within sixty days from the date of notification, then the Contracting Party which raised the objection to the tariff may take such measures as it deems necessary in order to prevent the inauguration or continuation of the service in question at the tariff objected to, provided that the Contracting Party raising the objection does not ask that a tariff higher than the minimum tariff charged by its own airline or airlines for similar services between the same two points be charged;

(g) Where, pursuant to subparagraphs (c) and (d) of this article and following consultations initiated on account of the objection of one Contracting Party to a proposed or existing tariff of the airline or airlines of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties are unable to reach agreement on the appropriate tariff within a reasonable period, the provisions of article XV of this Agreement shall be applied at the request of either Party. In rendering its judgement, the arbitral tribunal shall be guided by the principles laid down in this article;

(h) Pursuant to the provisions of subparagraph (b) of this article, no tariff shall enter into force unless approved by the aeronautical authorities of one Contracting Party;

(i) Tariffs established in accordance with the provisions of this Agreement shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this article.

#### *Article XII*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic statistics or other data as may reasonably be required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first-mentioned Contracting Party.

#### *Article XIII*

Each Contracting Party undertakes to grant the other Contracting Party the right of free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure obtained in its territory as a result of the transport of passengers, baggage, mail and cargo by an air transport enterprise designated by that other Contracting Party. Where transfers between

the Contracting Parties are governed by a special agreement, the provisions of that agreement shall apply.

*Article XIV*

1. Each Contracting Party may at any time request the holding of consultations between the competent authorities of the Contracting Parties for the purpose of discussing the interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of a request made by the Ministry of Foreign Affairs of Belgium or the Ministry of Foreign Affairs of Guatemala, as the case may be. If it is agreed to amend this Agreement, the amendment shall enter into force after it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the routes may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article XV*

Any dispute between the Contracting Parties which cannot be settled by means of consultations or direct negotiations may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal composed of three members: one to be appointed by each of the Contracting Parties and the third by the two arbitrators thus designated, on condition that the third arbitrator is not a national of either Contracting Party. Each of the Parties shall designate an arbitrator within sixty days of the date of delivery by either Party to the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of a dispute; the third arbitrator shall be designated within thirty days of the expiry of the aforesaid sixty-day period.

If either Contracting Party fails to appoint its arbitrator within the sixty days indicated or if the third arbitrator is not designated within the period specified, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary designation or designations to select the arbitrator or arbitrators, as the case may be.

The Contracting Parties undertake to comply, to the best of their ability, with any decision rendered pursuant to this article. The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

*Article XVI*

If either Contracting Party, or a designated airline, fails to comply with any decision rendered by the arbitral tribunal referred to in article XV above, the other Contracting Party may restrict, withhold or revoke any of the rights or privileges which it had granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default, or the designated airline or airlines in default.

*Article XVII*

Should a general multilateral air transport agreement accepted by both Contracting Parties enter into force, this Agreement and the annex thereto shall be amended so as to conform with the provisions of such agreement.

*Article XVIII*

This Agreement, all amendments thereto and contracts relating thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article XIX*

Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, in which case it shall so notify the International Civil Aviation Organization at the same time.

If such notification is given, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt of the notification by the other Contracting Party, unless that notification is withdrawn by mutual agreement before that period has elapsed. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, the notification shall be deemed to have been received fourteen days after the date of its receipt by the International Civil Aviation Organization.

*Article XX*

As soon as possible after the entry into force of this Agreement, the aeronautical authorities of the two Parties shall exchange information concerning the authorizations granted to the airline or airlines designated by them to operate the routes specified in the annex to this Agreement.

*Article XXI*

This Agreement shall be ratified in accordance with the constitutional requirements of each Contracting Party and shall enter into force immediately after the exchange of the instruments of ratification, which shall take place in Guatemala City as soon as possible.

*Article XXI "a"*

Also, the High Contracting Parties agree that, until an agreement on non-scheduled international air transport services is negotiated and approved by the two countries, private and commercial aircraft operating unscheduled flights between the two territories, which are not harmful to the scheduled services, shall be granted the same treatment and facilities as scheduled services, in the form laid down in this Agreement.

*Article XXII*

This Agreement shall remain in force for three years from the date of its signature; that is the time when its provisions are applied provisionally, unless it is terminated beforehand as specified in article XIX of this Agreement.

Notwithstanding the foregoing, the Agreement shall be tacitly and automatically extended for further three-year periods, unless either of the Contracting Parties gives notification to the other Contracting Party, at least one year before the initial period or any of its extensions has elapsed, of its intention to terminate the Agreement.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done Guatemala City on 27 June 1966.

For the Government of the Kingdom of Belgium:

R. DOOREMAN

For the Government of Guatemala:

ALBERTO HERRARTE



ANNEX

ROUTE SCHEDULE AND FREQUENCIES

I. Services which the designated Belgian airline or airlines may operate three times per week:

1. From Belgium via points in Europe, points in the Atlantic, points in Canada, points in the United States of America, points in Mexico, points in Central America and points in the Caribbean, to a point in Guatemala and points beyond, and vice versa.

2. From Belgium via points in Europe, points in the Atlantic and points in the Caribbean, to a point in Guatemala and points beyond in Central America and South America, and vice versa.

II. Services which the designated Guatemalan airline or airlines may operate three times per week:

From Guatemala via points in Mexico and points in the United States of America, to a point in Belgium and points beyond, and vice versa.

III. The designated airline or airlines may, if they so wish, omit intermediate points and points beyond from the agreed services.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD SUR LES SERVICES INTERNATIONAUX RÉGULIERS DE  
TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME  
DE BELGIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU  
GUATEMALA

PRÉAMBULE

Le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République du Guatemala, ci-après dénommés "les hautes Parties contractantes",

Conscients des relations amicales qui existent entre eux et estimant souhaitable de multiplier, développer et organiser les services aériens internationaux entre les deux pays sur la base de l'égalité et de la réciprocité,

Constatant que dans ce but il est nécessaire de conclure un accord sur les services internationaux réguliers entre les territoires de la Belgique et du Guatemala et au-delà;

Ont, à cette fin, désigné des représentants dûment autorisés qui sont convenus de ce qui suit:

*Article premier*

Aux fins du présent Accord, sauf indications contraires du contexte, les termes et expressions définis ci-après ont le sens qui leur est attribué dans le présent article :

a) Les mots "la Convention" désignent la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>1</sup>, et englobe toutes les annexes adoptées conformément à l'article 90 de ladite Convention et tous les amendements aux annexes et à la Convention adoptés conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, en ce qui concerne la Belgique, du Ministère des Communications, Département de l'aviation, ou de toute personne ou organisme autorisé à remplir les fonctions exercées actuellement par ce Ministère et, en ce qui concerne le Guatemala, le Ministère des Communications et des Travaux publics ou toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit Ministère;

c) L'expression "entreprise de transports aériens" désigne toute entreprise de transports aériens offrant ou exploitant un service de transports aériens international;

d) L'expression "entreprise de transports aériens désignée" s'entend d'une entreprise de transports aériens qu'une des Parties contractantes aura désignée par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie, conformément à l'article III du présent Accord, pour exploiter un ou plusieurs des itinéraires spécifiés au tableau des routes annexé au présent Accord;

---

1. Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297

e) Le terme "territoire" désigne, dans le cas d'un État, les étendues terrestres et les eaux territoriales y adjacentes, placées sous la souveraineté et la juridiction de cet État;

f) L'expression "service aérien" s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs pour le transport public de passagers, de courrier ou de fret;

g) L'expression "service aérien international" s'entend d'un service aérien traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

h) L'expression "escale non commerciale" ou "escale technique" s'entend d'un atterrissage n'ayant pas pour but d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret ou du courrier à des fins commerciales;

i) Au sens du présent Accord, l'expression "cinq liberté de l'air" a les significations suivantes:

1) Le droit de survoler un territoire sans atterrir;

2) Le droit d'atterrir pour des raisons non commerciales (escale technique);

3) Le droit de débarquer des passagers, du courrier et du fret embarqués sur le territoire de la Partie contractante dont l'aéronef possède la nationalité;

4) Le droit d'embarquer des passagers, du courrier et du fret à destination de la Partie contractante dont l'aéronef possède la nationalité; et

5) Le droit d'embarquer des passagers, du courrier et du fret à destination du territoire de tout autre État que celui dont l'aéronef possède la nationalité et le privilège de débarquer des passagers, du courrier et du fret en provenance d'un quelconque de ces territoires.

## *Article II*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie, aux fins d'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les itinéraires indiqués dans le tableau des routes annexé au présent Accord, les droits spécifiés dans le présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés "services convenus" et "routes spécifiées" respectivement.

2. Pour l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transports aériens désignées par chaque Partie contractante ont le droit :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;

b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire (escales techniques);

c) De faire escale sur ce territoire en un point ou des points spécifié(s) pour cet itinéraire dans le tableau des routes contenu dans le présent Accord, afin de débarquer ou d'embarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier en provenance ou à destination d'autres points ainsi indiqués.

3. Le fait de ne pas exercer immédiatement les droits accordés au paragraphe 2 du présent article ne constitue pas un obstacle à l'inauguration ultérieure des services aériens sur les routes spécifiées dans le tableau des routes, par les entreprises de transports aériens de la Partie contractante à laquelle ces droits ont été accordés.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent Accord ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transports aériens désignée ou aux entreprises de

transports aériens désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des marchandises ou du courrier contre paiement ou rémunération et destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

### *Article III*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transports aériens chargée(s) de l'exploitation des services aériens convenus sur les routes spécifiées.

2. Chaque Partie contractante a le droit, moyennant notification écrite à l'autre Partie contractante, de révoquer la désignation d'une entreprise de transports aériens et d'en désigner une autre.

3. Dès réception de la désignation d'une ou de plusieurs entreprise de transports aériens par une Partie contractante, l'autre Partie contractante accorde, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorisations d'exploitation adéquates sans retard à l'entreprisc de transports aériens ou aux entreprises de transports aériens désignées.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie contractante qu'elle remplisse les conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées à l'exploitation des services aériens internationaux par ses autorités avant qu'elle soit autorisée à exploiter le service prévu dans le présent Accord.

5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 3 du présent article à une entreprise de transports aériens désignée par l'autre Partie, de la révoquer ou de l'assortir des conditions qu'elle estime nécessaires à l'exercice par l'entreprise de transports aériens désignée des droits spécifiés dans l'article II et ce, dans tous les cas où elle n'est pas certaine qu'un pourcentage substantiel de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise de transports aériens est entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise de transports aériens ou de ses ressortissants.

6. Un service aérien exploité sur une route spécifiée peut être inauguré immédiatement ou à une date ultérieure, selon le choix de la Partie à laquelle les droits sont accordés, par une entreprise de transports aériens ou des entreprises de ladite Partie, une fois que les conditions imposées par les paragraphes 1 et 3 du présent article sont remplies et qu'un tarif établi, conformément aux dispositions de l'article XI du présent Accord, est entré en vigueur pour ces services.

7. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre l'exercice par une entreprise de transports aériens des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article II du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires à l'exercice de ces droits par l'entreprise en question, dans les cas où ladite entreprise ne respecte pas la législation et la réglementation de la Partic contractante accordant les droits, ou manque de toute autre façon d'exploiter des services conformément aux conditions fixées dans le présent Accord.

8. A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiate des conditions prévues dans les paragraphes 5 et 7 du présent article soient essentielles pour prévenir d'autres manquements à la législation et à la réglementation, les droits en question ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

#### *Article IV*

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, tant qu'ils se trouvent dans les limites dudit territoire, s'appliquent aux entreprises de transports aériens désignées par l'autre Partie contractante, qui doivent s'y conformer à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie et tant qu'elles se trouvent dans les limites du territoire de la Partie mentionnée en premier lieu.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, des équipages ou du fret, tels que les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de contrôle et d'immigration, aux passeports, à la douane et au contrôle sanitaire, doivent être observés par les passagers, les équipages et le fret de l'autre Partie contractante ou, à défaut, par des agents désignés à cet effet, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie et tant qu'ils se trouvent dans les limites dudit territoire.

#### *Article V*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valides par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des itinéraires spécifiés, sous réserve que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces brevets ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales établies en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître pour le survol de son territoire les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par un autre État.

#### *Article VI*

Afin d'éviter toute pratique discriminatoire et de garantir l'égalité de traitement, les Parties contractantes sont également convenues d'observer les principes suivants :

1. Chacune des Parties contractantes peut décider ou autoriser la perception de redevances ou de taxes raisonnables et équitables pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services par les aéronefs de l'autre Partie. Toutefois, chacune des Parties contractantes reconnaît que ces redevances ou taxes ne doivent pas être plus élevées que celles qui sont acquittées pour l'utilisation des aéroports, installations et services par d'autres aéronefs affectés à des services internationaux similaires.

2. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburant et de lubrifiant et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés

de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation et ceci sur la base de la réciprocité.

3. Sont également exonérés de ces droits et taxes, sur la base de la réciprocité :

a) Les carburants et lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur laquelle ils ont été embarqués;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international par l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante;

c) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, qui sont destinées à la consommations à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante peut exiger que les matériels ou approvisionnements mentionnés aux alinéas a), b) et c) du présent article fassent l'objet d'une inspection ou d'un contrôle des autorités douanières.

#### *Article VII*

Les équipements normaux de bord ainsi que les articles et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils demeurent sous la surveillance des autorités mentionnées ci-dessus jusqu'à leur réexportation ou leur affectation à une autre utilisation dûment autorisée.

#### *Article VIII*

1. Les Parties contractantes accordent aux entreprises de transports aériens des possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services aériens convenus entre leurs territoires respectifs.

2. Pour l'exploitation des services convenus, les entreprises de transports aériens de chaque Partie contractante tiennent compte des intérêts des entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante afin que les services fournis par cette dernière en totalité ou en partie sur la même route ne soient pas indûment affectés.

3. Sur toute route spécifiée, la capacité assurée par une entreprise de transports aériens désignée d'une Partie contractante, ainsi que la capacité assurée par une entreprise de transports aériens désignée de l'autre Partie contractante, sont maintenues dans des limites raisonnables par rapport à la demande publique de transports aériens sur cet itinéraire.

4. Pour appliquer les principes exposés dans les paragraphes précédents du présent article, il est tenu compte des aspects suivants :

a) Le principal but des services convenus assurés par une entreprise de transports aériens désignée est de fournir une capacité de transports aériens adéquate répondant à la demande de trafic entre le pays de la nationalité de l'entreprise de transports aériens et les pays de destination finale du trafic;

b) Pour la fourniture de services de transports aériens, le droit d'embarquer ou de débarquer en trafic international, à destination ou en provenance de pays tiers, en un point ou en des points quelconques des routes spécifiées, est fondé sur le principe que la capacité de transports aériens doit rester proportionnelle aux besoins de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination du trafic, de même qu'à ceux de services aériens directs et ceux de trafic des régions que traverse l'entreprise de transports aériens, une fois pris en compte les services locaux et régionaux;

c) Les conditions d'exploitation des services continentaux ou longs courriers.

5. Les Parties contractantes reconnaissent que le droit de trafic de cinquième liberté est secondaire par rapport aux droits de trafic de troisième et de quatrième libertés.

#### *Article IX*

La capacité assurée, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 4 de l'article VIII du présent Accord, peut être augmentée par une capacité supplémentaire suffisante pour satisfaire les besoins de trafic aérien international en provenance ou à destination de points sur les routes indiquées dans les territoires des États autres que l'État qui a désigné l'entreprise de transports aériens. Cette capacité supplémentaire est proportionnelle aux besoins de trafic des régions que traverse l'entreprise de transports aériens une fois que les services aériens établis par les entreprises de transports aériens de l'autre Partie contractante ont été pris en compte.

#### *Article X*

Si l'augmentation des capacités ou des fréquences proposée par une entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante n'est pas justifiée ou porte préjudice aux services de sa propre entreprise, la Partie contractante concernée informe l'autre Partie de ses objections si bien que des consultations peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques compétentes et que le différend est résolu d'un commun accord dans les quatre-vingt-dix jours au plus à compter de la date de la notification. Aux fins du présent article, les entreprises de transports aériens concernées fournissent tous les renseignements qui leur sont demandés.

#### *Article XI*

Les tarifs à appliquer sur les itinéraires spécifiés dans le tableau des routes sont fixés à des niveaux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments pertinents tels que l'équipement de vol, les coûts d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les tarifs

perçus par les autres entreprises de transports aériens ainsi que les caractéristiques des divers services et différents itinéraires. Ces tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes et sont déterminés conformément aux dispositions ci-après :

a) Dans la mesure du possible, les tarifs susmentionnés sont fixés d'un commun accord par les entreprises de transports aériens désignées des deux Parties contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie du même itinéraire. Cet accord est réalisé autant que possible en recourant à la procédure de fixation des tarifs établis par l'Association du transport aérien international (IATA) ou par toute autre association de transports aériens reconnue par les Parties contractantes;

b) Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins trente jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur, à moins que la Partie contractante à laquelle ces tarifs sont soumis autorise une réduction de ce délai;

c) Si une Partie contractante, lorsqu'elle reçoit la notification visée à la l'alinéa b) ci-dessus, n'est pas satisfaite du tarif proposé, elle en informe par écrit l'autre Partie contractante ainsi que l'entreprise de transports aériens désignée ayant proposé le tarif litigieux au moins quinze jours avant la date à laquelle ledit tarif aurait dû entrer en vigueur, et les Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un accord sur le tarif à appliquer;

d) Au cas où une Partie contractante, lorsqu'elle examine ou étudie un tarif demandé pour les transports aériens assurés à destination ou en provenance de son territoire par une entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante, ne serait pas satisfaite dudit tarif, elle en informe l'autre Partie contractante et les deux Parties s'efforcent de parvenir à un accord sur le tarif à appliquer;

e) Si les Parties contractantes parviennent à un accord, conformément aux dispositions des alinéas c) et d) du présent article, chacune des Parties contractantes applique le tarif convenu;

f) S'il n'est pas possible, conformément aux dispositions de l'alinéa c), de parvenir à un accord avant la date à laquelle le tarif aurait dû entrer en vigueur ou si, conformément aux dispositions de l'alinéa d), il n'est pas possible de parvenir à un accord dans un délai de soixante jours à compter de la date de la notification, la Partie contractante ayant soulevé l'objection en ce qui concerne le tarif en question peut adopter les mesures qu'elle juge nécessaires pour éviter l'inauguration et la poursuite du service en question sur la base du tarif litigieux, à condition que la Partie contractante ayant soulevé l'objection n'exige pas la perception d'un tarif supérieur au tarif minimal perçu par sa propre entreprise ou ses propres entreprises de transports aériens pour assurer des services similaires entre les deux mêmes points;

g) Au cas où, conformément aux alinéas c) et d) du présent article, et après les consultations entamées à la suite de la plainte déposée par une Partie contractante à propos du tarif proposé ou d'un tarif appliqué par l'entreprise de transports aériens de l'autre Partie contractante, les autorités aéronautiques respectives des deux Parties contractantes ne pourraient pas parvenir à un accord dans un délai raisonnable quant au tarif à appliquer, les dispositions de l'article XV du présent Accord sont applicables sur la demande de l'une ou



l'autre des Parties. Lors du prononcé de la sentence, le tribunal arbitral s'inspire des principes énoncés dans le présent article;

h) Conformément aux dispositions de l'alinéa b) du présent article, aucun tarif ne peut entrer en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne l'approuvent pas;

i) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Accord demeurent en vigueur tant que de nouveaux tarifs n'ont pas été fixés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article XII*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent périodiquement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des relevés statistiques ou autres données en vue de vérifier la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises de transports aériens désignées de la Partie contractante mentionnée en premier.

#### *Article XIII*

Chaque Partie contractante s'engage à accorder à l'autre Partie contractante le droit d'effectuer librement, au taux officiel de change, le transfert des excédents de recettes sur les dépenses accumulés sur son territoire résultant de transport de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises par une entreprise de transports aériens désignée par cette autre Partie contractante. Lorsque les transferts entre les Parties contractantes sont régis par un accord spécial, les dispositions dudit accord s'appliquent.

#### *Article XIV*

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander que des consultations aient lieu entre les autorités compétentes des Parties contractantes dans le but de discuter de l'interprétation, de l'application ou de la modification du présent Accord. Ces consultations commencent dans les soixante jours qui suivent la date de réception de la demande faite par le Ministère des Affaires étrangères de Belgique ou le Ministère des Affaires étrangères du Guatemala, suivant le cas. S'il est convenu de modifier l'Accord, la modification entre en vigueur une fois qu'elle a été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications apportées aux routes peuvent être faites par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

#### *Article XV*

Tout différend entre les Parties contractantes qui ne peut être réglé par des consultations ou des négociations directes peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis pour décision à un tribunal composé de trois membres : un étant désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième par les deux arbitres déjà désignés, à la condition que le troisième arbitre ne soit un ressortissant d'aucune des Parties

contractantes. Chacune des Parties désigne son arbitre dans les soixante jours qui suivent la date de réception par une Partie contractante de la part de l'autre d'une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans les trente jours qui suivent l'expiration de la période de soixante jours ci-dessus mentionnée.

Si l'une ou l'autre Partie contractante ne désigne pas son arbitre dans les soixante jours indiqués ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans la période spécifiée, chaque Partie contractante peut demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder à la désignation ou aux désignations nécessaires et de choisir l'arbitre ou les arbitres selon le cas.

Les Parties contractantes s'engagent à respecter au mieux de leurs capacités toutes décisions prises conformément au présent article. Les dépenses du tribunal arbitral sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

#### *Article XVI*

Si l'une ou l'autre Partie contractante, ou une entreprise de transports aériens désignée, ne se conforme pas à une décision prise par le tribunal arbitral mentionné à l'article XV ci-dessus, l'autre Partie contractante peut restreindre, suspendre ou révoquer tout droit ou privilège qu'elle a accordé en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transports aériens désignée ou aux entreprises en défaut.

#### *Article XVII*

Au cas où une convention multilatérale de caractère général sur les transports aériens entrerait en vigueur liant les deux Parties contractantes, le présent Accord est modifié pour être aligné sur les dispositions de l'accord en question.

#### *Article XVIII*

Le présent Accord, ainsi que tous ses amendements et les contrats y afférents, sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article XIX*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord, la notification devant être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Dans ce cas, le présent Accord cesse de produire effet un an après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification, à moins que cette dernière ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée être parvenue à destination quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article XX*

A compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiquent aussi rapidement que possible les informations concernant les autorisations accordées à l'entreprise ou aux entreprises de transports aériens désignée(s) par elles, chargées d'exploiter les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord.

*Article XXI*

Le présent Accord est soumis à ratification conformément aux formalités constitutionnelles de chaque Partie contractante et entre en vigueur immédiatement après l'échange des instruments de ratification, qui aura lieu à Guatemala City aussi rapidement que possible.

*Article XXI "a"*

Les Hautes Parties contractantes conviennent également que tant qu'un accord sur les services de transport aérien international non réguliers n'a pas été négocié et approuvé par les deux pays, les aéronefs privés et commerciaux exploitant des vols non réguliers entre les deux territoires, et qui ne nuisent pas aux services réguliers, bénéficient du même traitement et des mêmes facilités que les services réguliers sous la forme exposée dans le présent Accord.

*Article XXII*

Le présent Accord est valide pendant trois ans à compter de la date de sa signature; il s'agit là de la durée pendant laquelle ses dispositions sont appliquées à titre provisoire, à moins qu'il n'y soit mis fin préalablement comme spécifié à l'article XIX du présent Accord.

Nonobstant ce qui précède, le présent Accord est tacitement et automatiquement prolongé pour d'autres périodes triennales, sauf si l'une ou l'autre des Parties contractantes notifie à l'autre, un an au moins avant que soit écoulée la période initiale ou l'une quelconque de ses prolongations, son intention d'y mettre fin.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Guatemala City le 27 juin 1966.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

R. DOOREMAN

Pour le Gouvernement du Guatemala :

ALBERTO HERRARTE

ANNEXE

Tableau des routes et fréquences

I. Les services que l'entreprise ou les entreprises de transports aériens belges désignée(s) peuvent exploiter trois fois par semaine sont les suivants :

1. Au départ de la Belgique, via des points en Europe, des points dans l'Atlantique, des points au Canada, des points aux États-Unis d'Amérique, des points au Mexique, des points en Amérique centrale et des points dans la région des Caraïbes, jusqu'à un point au Guatemala et des points au-delà et vice-versa.

2. Au départ de la Belgique, via des points en Europe, des points dans l'Atlantique et des points dans la région des Caraïbes, jusqu'à un point au Guatemala et des points au-delà en Amérique Centrale et en Amérique du Sud et vice-versa.

II. Les services que l'entreprise ou les entreprises de transports aériens guatémaltèques désignée(s) peuvent exploiter trois fois par semaine sont les suivants :

Au départ du Guatemala via des points au Mexique et des points aux Etats-Unis d'Amérique, jusqu'à un point en Belgique et des points au-delà, et vice-versa.

III. L'entreprise ou les entreprises de transports aériens désignée(s) peuvent, si elles le désirent, omettre des points intermédiaires ou des points au-delà lors des services convenus.