

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA LA  
CELEBRACIÓN DE CONTRATOS DE  
TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO  
NACIONAL E INTERNACIONAL  
EN GUATEMALA**

**LUIS ORLANDO MONTÚFAR CHINCHILLA**

**GUATEMALA, OCTUBRE 2007.**

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA LA  
CELEBRACIÓN DE CONTRATOS DE  
TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO  
NACIONAL E INTERNACIONAL  
EN GUATEMALA**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva  
de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
de la  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
por

**LUIS ORLANDO MONTÚFAR CHINCHILLA**

**Previo a conferírsele el grado académico de  
LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, octubre de 2007.

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA  
DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
DE LA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana

VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López

VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla

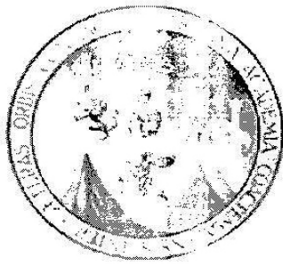
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez

VOCAL IV: Br. Hector Mauricio Ortega Pantoja

VOCAL V: Br. Marco Vinicio Villatoro López

SECRETARIO: Lic. Avidan Ortiz Orellana

NOTA: « Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis.» (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala).



Lic. Leonel Armando López

Abogado y Notario  
Guatemala, Centro América.  
Teléfono 4732042 y 6919834



Guatemala, 06 de febrero de 2003.

Licenciado  
Estuardo Gálvez Barrios  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala.  
Guatemala

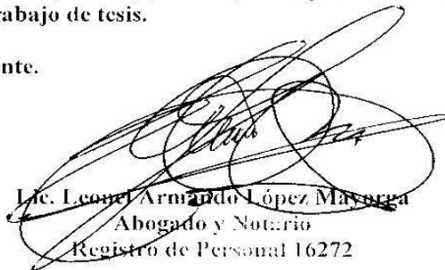
Señor Decano:

En atención a la providencia de ese Decanato, he asesorado el trabajo de tesis de Bachiller: LUIS ORLANDO MONTÚFAR CHINCHILLA, denominado "PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA LA CELEBRACIÓN DE CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO NACIONAL E INTERNACIONAL EN GUATEMALA". Al respecto me permito informar:

1. Se procedió a la revisión de mérito, haciendo las acotaciones que se consideraron pertinentes, gravitando fundamentalmente alrededor del trabajo jurídico doctrinario relacionado anteriormente.
2. Se cumplió con los requerimientos, en torno a las correcciones, principalmente formales y los requisitos exigidos por el reglamento de la materia.

En virtud de lo expuesto y que considero que el trabajo aludido puede ser discutido en un examen público, por lo que es procedente emitir DICTAMEN FAVORABLE, del trabajo de tesis.

Respetuosamente.



Lic. Leonel Armando López Masera  
Abogado y Notario  
Registro de Personal 16272

*Leonel Armando López Masera*  
ABOGADO Y NOTARIO

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES  
Ciudad Universitaria, Zona 12  
Guatemala, Centroamérica



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES:  
Guatemala, veinte de noviembre de mil novecientos noventa  
y siete.-----

Atentamente, pase al LIC. JULIO CÉSAR ZENTENO BARILLAS,  
para que proceda a Revisar el trabajo de Tesis de LUIS  
ORLANDO MONTÚFAR CHINCHILLA y en su oportunidad emita  
el dictamen correspondiente.-----

alhj.

BUFETE JURIDICO  
**JULIO CESAR ZENTENO BARILLAS**  
Abogado y Notario



15 calle "A" 10-49, zona 1  
Guatemala, Guatemala, 01001.  
English Spoken

Tel: 230-0011, 230-0012,  
251-5143, 232-0915,  
Fax: 251-7260

-----  
**AJP**

Guatemala, Marzo 14, año 2003

Licenciado  
Carlos Estuardo Gálvez Barrios,  
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales,  
Universidad de San Carlos de Guatemala.

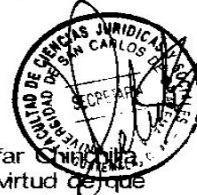


Señor Decano:

Con fundamento en la designación recaída en mi persona, en oficio fechado veinte de Noviembre de mil novecientos noventa y siete, respetuosamente me dirijo a usted con el objeto de rendirle informe sobre mi labor como Revisor del Alumno **LUIS ORLANDO MONTÚFAR CHINCHILLA** en su trabajo de tesis titulado "**PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA LA CELEBRACION DE CONTRATOS DE TRANSPORTE AEREO PÚBLICO NACIONAL E INTERNACIONAL EN GUATEMALA**", y al efecto expongo.

1. Con el bachiller Luis Orlando Montúfar Chinchilla nos reunimos en varias sesiones de trabajo y como resultado de ellas, atendió las observaciones de forma y fondo que en algunos aspectos de su trabajo, me permití sugerirle.
2. Es importante puntualizar que el trabajo de la elaboración de la tesis tomó bastante tiempo debido a que cuando se inició todo lo relativo a la Aviación Civil, estaba contenido en el Decreto número 100-07, el cual posteriormente fue derogado y en su lugar se promulgó el Decreto 93-2000 que contiene la nueva Ley de Aviación Civil, vigente en todo el territorio de la república, el cual se desarrolla en virtud del Acuerdo Gubernativo 384-2001.

.....12



3. El trabajo de tesis elaborado por el bachiller Luis Orlando Montúfar constituye un verdadero aporte al campo del Derecho Aéreo, en virtud de que el sustentante tiene una amplia experiencia en esta rama jurídica, por lo que su trabajo de tesis, sin duda alguna servirá de guía para estudiantes, profesores y abogados.

Con fundamento en lo anterior, soy del criterio que el trabajo de tesis cumple con los artículos 19 y 20 del Reglamento de Exámenes Técnico Profesionales y Público de Tesis, por lo que puede ser discutido en examen público.

Respetuosamente,

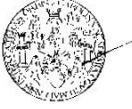
"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Julio César Zenteno Barillas  
Revisor de Tesis

**JULIO CESAR ZENTENO BARILLAS**  
ABOGADO Y NOTARIO  
COLEGIADO No. 2004

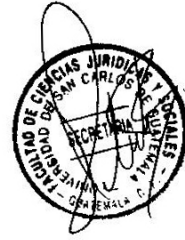
cc Archivo  
Ref. E-dic4

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12 GUATEMALA, C. A.



DECLINATIO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Con esta se ha documentado que antes de la impresión del trabajo de tesis del TALLER LITE DE LA UNDA MONTECARO (IRACABLE) LEGAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA LA CUMPLIMIENTO DE CONTRATOS DE TRANSPORTE AEREO DOMESTICO NACIONAL E INTERNACIONAL EN GUATEMALA, Artículo 13 del Reglamento de Exámenes Facultad Profesional y Público de tesis...

~~Hecho~~





## **DEDICATORIA**

### **A DIOS:**

*Porque con su misericordia infinita ha guiado mis pasos.*

### **A MI ESPOSA:**

*Ileana Guadalupe, por su amor y apoyo idóneo.*

### **A NUESTROS HIJOS:**

*Luis José, Jeimy Jesenia y Sara Jaquelin, regalo de Dios y fruto de nuestro amor.*

### **A MIS PADRES:**

*Luis Antonio y Victoria, sin cuyo esfuerzo inicial no se cristalizarían mis anhelos.*

### **A MIS HERMANOS:**

*Gloria Adelina, José Antonio, Saúl Amílcar, Alma Iris y Álida Delfina, con el deseo que obtengan sus metas.*

### **A MIS AMIGOS Y PROFESIONALES:**

*Que gracias a su apoyo he logrado escalar un peldaño más de mi vida.*

### **A LA MEMORIA DE TODOS LOS HOMBRES:**

*Que ofrendaron sus vidas y lucharon por la paz de nuestro pueblo.*

**Y EN ESPECIAL: A la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales**

## ÍNDICE

Pág.

<b>Introducción .....</b>	<b>i</b>
---------------------------	----------

### CAPÍTULO I

1.	Desarrollo histórico del transporte aéreo .....	1
1.1.	Desarrollo histórico del transporte aéreo internacional .....	1
1.2.	Desarrollo histórico del transporte aéreo nacional .....	6
1.3.	Antecedentes del Contrato de Transporte Aéreo .....	9

### CAPÍTULO II

2.	Conceptos fundamentales del transporte aéreo .....	11
2.1.	Conceptos .....	11

### CAPÍTULO III

3.	Contrato administrativo de transporte aéreo .....	19
3.1.	Contratos administrativos .....	19
3.2.	Generalidades del contrato de transporte aéreo .....	21
3.3.	Definición del contrato de transporte aéreo .....	22
3.4.	Elementos .....	25

### CAPÍTULO IV

4.	Requisitos para el otorgamiento del contrato de explotación .....	29
4.1.	Requisitos .....	29
4.2.	Requisitos para la certificación .....	37
4.3.	Obligaciones .....	38

### CAPÍTULO V

5.	Causas de suspensión o cancelación de los certificados .....	41
5.1.	Del certificado de operador aéreo .....	41
5.2.	Del certificado o contrato de explotación aérea .....	42

## CAPÍTULO VI

6.	Órganos que intervienen en la celebración del contrato de transporte aéreo .....	45
6.1.	Órganos administrativos .....	45
6.1.1.	Dirección General .....	45
6.1.2.	Asesoría Jurídica .....	49
6.1.3.	Transporte Aéreo .....	51
6.1.4.	Estándares de Vuelo .....	52
6.1.5.	Junta Consultiva de Aviación civil .....	53

## CAPÍTULO VII

7.	Procedimiento administrativo .....	57
7.1.	Procedimiento .....	57
7.2.	Esquema .....	63

## CAPÍTULO VIII

8.	Incumplimiento de obligaciones y sus consecuencias jurídicas .....	65
8.1.	Generalidades .....	65
8.2.	Infracciones y sanciones .....	68
8.3.	Procedimiento interno .....	72
8.4.	Impugnación de las resoluciones .....	79
	CONCLUSIONES.....	81
	RECOMENDACIONES.....	83
	ANEXOS .....	85
	ANEXO A: Libertades del Aire.....	87
	ANEXO B: Certificado de Operador Aéreo .....	89
	ANEXO C: Contrato de Explotación.....	91
	ANEXO D: Certificado de Explotación (modelo propuesto).....	95
	BIBLIOGRAFÍA .....	97

## INTRODUCCIÓN

*La selección del tema “Procedimiento administrativo para la celebración de contratos de transporte aéreo público nacional e internacional en Guatemala”, surgió sobre la base de la experiencia institucional adquirida por más de dos décadas de prestar mis servicios en la Dirección General de Aeronáutica Civil, en varias de sus unidades.*

La documentación que existe a disposición de los usuarios y la particularidad de sus disposiciones y procedimientos, han hecho a lo largo de la historia que los mandatarios o representantes de empresas de aviación encuentren una serie de obstáculos, motivados muchas veces por el desconocimiento de los requisitos y el procedimiento, lo que ha hecho que la incursión e inicio de las operaciones aéreas se retrasen.

El estudio presenta la evolución del transporte aéreo a nivel internacional, que incide en el desarrollo de la aviación nacional, para tomar una idea general de esa actividad importante en el desenvolvimiento económico de Guatemala, contiene definiciones de algunos términos utilizados no sólo en este trabajo sino dentro del ámbito aeronáutico, de los que deben familiarizarse, quienes de una u otra forma nos vemos involucrados en el transporte aéreo.

Se señalan y definen funciones de las dependencias o unidades de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que se ven involucrados en la tramitación del contrato o certificado de explotación, del certificado de operador aéreo, así como los requisitos establecidos en nuestra legislación

para cada una de las modalidades del transporte aéreo y el esquema de su tramitación.

*Por su importancia se ha desarrollado un capítulo sobre el incumplimiento de las obligaciones y las sanciones previstas en la Ley de Aviación Civil, e incluido anexos de algunos documentos y libertades del aire, reconocidos mundialmente para el conocimiento de los usuarios y lectores.*

He pretendido en el presente estudio facilitar la comprensión y aplicación de aspectos normativos que permitan hacer ágil el procedimiento de incursión de empresas de aviación a nuestro medio, consciente de que el auge que ha tomado la actividad aeronáutica a nivel regional, exige que las gestiones administrativas no sean una barrera para garantizar la seguridad aérea operativa sino que, por el contrario, contribuyan a hacer de nuestra aviación una actividad vanguardista y orientada a ser un verdadero medio de transporte, ágil, seguro y eficiente.



# CAPÍTULO I

## 1. Desarrollo histórico del transporte aéreo

### 1.1. Desarrollo histórico del transporte aéreo internacional

El acelerado desarrollo de la aviación civil y comercial y la internacionalización de la aeronave como nuevo medio de transporte, fueron dos factores que prontamente se conjugaron para obligar a los Estados a crear un orden internacional que regulara esta nueva actividad. De tal manera, que finalizada la Primera Guerra Mundial (1914-1918) se celebra la Convención de París en 1919, que por primera vez regula los aspectos públicos de la actividad aérea. (1)

De esta convención emana una serie de propuestas evidentemente definidas por intereses de los Estados participantes: Australia y Nueva Zelanda, que proponían que la explotación de grandes troncales estuvieran sometidas a una autoridad de transporte aéreo internacional; las Islas Británicas proponían una distribución equitativa por un organismo internacional que determinara las frecuencias, fijación de la oferta y la determinación de grandes rutas troncales, asegurando la participación equilibrada en el tráfico de todas las líneas aéreas; Estados Unidos por su parte, teniendo gran poderío en esta materia, era partícipe de que se mantuviera el principio de soberanía sobre el espacio aéreo, pero dejando constancia de su anhelo en cuanto a que las restricciones sobre el transporte aéreo se redujesen a su mínima expresión.

---

(1) **Convenio sobre Aviación Civil**. 40 años de la Secretaría General de la OACI. 1988. Pág. 15.

En 1925 se celebra la conferencia de París, para discutir el proyecto francés, sobre la responsabilidad del Transportador Aéreo Internacional y se propuso, entre otras cosas, la creación de un comité de expertos para que preparara los proyectos sobre aspectos privados del derecho aéreo, creándose el Comité Internacional de Técnicos Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), cuyo trabajo se centró en la creación de disposiciones, que más tarde fueron la base de sustentación de la Convención de Varsovia, suscrita el 12 de octubre de 1929.

La Convención de Varsovia, no regula enteramente los aspectos relacionados con el Contrato de Transporte Aéreo Internacional, pero tiene suma importancia, no sólo por el alto número de países que la han ratificado, sino por la influencia que sus normas han ejercido en la regulación del Contrato de Transporte Aéreo. (2)

Impulsada por el principio de igualdad entre los Estados participantes, se celebra en 1944, la Convención de Chicago, en la que se entabla una pugna por imponer su supremacía, los Estados Unidos, aspiraban por una libertad aérea completa, basándose en su potencial, resultado de la Segunda Guerra Mundial; por otra parte Gran Bretaña, proponía una política restringida, debido a su escaso poderío industrial y a su evidente desventaja aérea; Nueva Zelanda y Australia proponían la propiedad internacional de la explotación en las rutas principales de este transporte. Por su parte Canadá proponía se conformara una autoridad internacional que organizara en forma técnica y económica el transporte aéreo, dividiendo la tierra en sectores sometidos a la acción de consejos regionales.

---

(2) Seara Vásquez, Modesto. **Legislación Aérea de México y Centroamérica**. Pág. 325.



En el seno de esta Convención y con la asistencia de 52 delegados, se firma el CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, más conocido como el Convenio de Chicago, que cobró vigencia en 1947, que deroga el Convenio de París, integrando la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo que ha estado inseparablemente vinculado desde su nacimiento con la historia aeronáutica, permitiendo el desarrollo ordenado de la aviación civil.

Esta convención ha sido ratificada en la actualidad por más de 187 Estados, que constituyen la Organización. (3)

Como resultado de la citada Convención se derivaron dos convenios, EL CONVENIO DE TRÁNSITO AÉREO que contempla la primera y segunda libertades del aire y el;

CONVENIO DE TRANSPORTE que establece además de las dos anteriormente señaladas la tercera, cuarta y quinta libertades del aire.

Este último convenio no tuvo mayor aceptación y solo está vigente en 11 Estados, debido a que la mayoría de ellos han estimado que el otorgar las ventajas económicas que él entraña, es contrario a sus intereses aeronáuticos.

A falta de un convenio multilateral para resolver el problema de las libertades del aire, las cuales se tratan en el numeral 9 del siguiente capítulo,

---

(3) **XXV y XXVI Jornadas de Derecho Aeronáutico**, ALADA 2001, 2002.

los Estados han celebrado entre sí acuerdos bilaterales. (4)

*Debido a que en la práctica se dan problemas entre países de un determinado continente o región y que no involucran directamente a la totalidad de los Estados representados en la Organización de Aviación Civil Internacional, se han creado organismos regionales para solventar sus propias diferencias, tales como:*

- Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)

La cual fue creada en 1919, dejando de funcionar a raíz de la Segunda Guerra Mundial y reactivada en 1945, cuyos fines eran mejorar la prestación de los servicios a los usuarios y aumentar la rentabilidad de las empresas.

- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Esta Comisión fue integrada en México 1973 y agrupa a los países de América Latina, teniendo como finalidad primordial proveer de una estructura adecuada a las autoridades de aviación civil de los países miembros y sentar las bases dentro de las cuales puedan discutirse y plantear todas las medidas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil. Cuenta dentro de su organización con el Grupo de Expertos Jurídicos y Grupo de Expertos en Políticas de Transporte Aéreo, Costos y Tarifas. Se ha discutido recientemente la

---

(4) Larios Ochaita, Carlos. **Apuntes de Derecho Internacional Público**. Pág 69.

participación de los países de Norte América, como Estados Unidos y Canadá, lo que conllevaría el cambio de los estatutos y su denominación. Este es organismo regional de la OACI, su sede se encuentra en Lima, Perú.

- Asociación Internacional de Transporte Aéreo de America Latina (AITAL)

Se originó en 1980 y agrupa a las líneas aéreas de América Latina, con el objeto de atender los problemas comunes de las empresas latinoamericanas, fortalecer la rentabilidad de sus operaciones, buscar fórmulas de cooperación para enfrentar de mejor forma la competencia y presentar un mejor servicio a los usuarios.

Además de los organismos señalados, existen otros como la COMISIÓN EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL (CEAC); la COMISIÓN AFRICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CAFAC) y LA COMISIÓN ARABE DE AVIACIÓN CIVIL (CAAC) entre otras.

- La Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA)

En Centroamérica se crea el 26 de febrero de 1960 la Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea, mediante un convenio constitutivo, suscrito en primera instancia entre los cinco (5) países de la región, al que recientemente se incorporó Belice, con el afán de contar con un organismo técnico con capacidad y recursos para

afrontar los problemas derivados de la aviación moderna y su incidencia en el área centroamericana, participa como país observador Panamá. (5)

Esta organización, como quedó apuntado, es la encargada de controlar el tráfico aéreo de la región sobre los 20,000 pies de altura, en la actualidad y debido a las auditorias practicadas por la Organización de Aviación Civil Internacional a sus Estados miembros, para determinar si cumplen con sus normas y métodos recomendados y debido a que la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, se encuentra haciendo una calificación a las operaciones aéreas de los Estados que incursionan en su espacio aéreo, debido a los accidentes catastróficos sucedidos.

COCESNA, ha creado una dependencia asesora denominada ACSA – Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica- para proveer a los Estados de la región de asesoría en materia de seguridad aérea operativa y que en los actuales momentos ha jugado un papel importante dentro de la aeronáutica nacional, pues ha proporcionado capacitación a personal técnico de la institución y ha coadyuvado en el desarrollo de las inspecciones a operadores.

## **1.2. Desarrollo histórico del transporte aéreo nacional**

El nacimiento de la aviación en Guatemala fue producto del auge de

---

(5) Cocesna. **Convenio Constitutivo**. Pág. 6.

esa materia en el ámbito internacional. Inicialmente el denominado Campo Marte era el escenario de nuestra incipiente aviación, improvisado como aeródromo.

Como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos, construyeron en donde hoy funciona el Aeropuerto La Aurora, un campo de aterrizaje, que operaba como base militar, la cual al terminar su cometido dejó de ser operada por dicho agrupamiento, siendo absorbido el aeródromo en principio para las operaciones de la aviación militar.

Al rededor de 1927, el ánimo expansionista de empresas de aviación a nivel internacional, permitieron la incursión en nuestro territorio, para la explotación de su espacio aéreo de la empresa Panamerican World Airways Inc. (PAN AM), que a principio de la década de los 90 clausurara operaciones a nivel mundial por problemas económicos, pero que en su momento facilitó la comunicación entre las ciudades centroamericanas, con los Estados Unidos y Suramérica.

La necesidad de crear un órgano que se encargara de vigilar lo concerniente a la aviación, originó el nacimiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil, el 11 de septiembre de 1929, por medio del Decreto 1032 del General Lázaro Chacón, entidad adscrita a la Fuerza Aérea Guatemalteca y posteriormente como Dependencia del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.

Con la intención de mantener el estatus de las operaciones aéreas, lo más apegado posible a las disposiciones internacionales, el Estado de

Guatemala, se adscribe como Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI- siendo esta organización la madre rectora de la aviación civil internacional.

La incursión de técnicas modernas de la época, al transporte aéreo nacional y la incorporación de líneas aéreas extranjeras, hicieron que el Estado dotara al Transporte Aéreo nacional de su ordenamiento jurídico, para regular el uso de su espacio aéreo, en ejercicio de su soberanía, promulgándose el Decreto 563 del Congreso de la República, que contenía la Ley de Aviación Civil, el 28 de octubre de 1948 y posteriormente se crea la infraestructura que alberga el actual aeropuerto Internacional La Aurora, siendo la Dirección General de Aeronáutica Civil la encargada de promover el desarrollo ordenado y seguro de la aviación en Guatemala. Sin embargo, su accionar se veía truncado, por ser no sólo una dependencia centralizada, sino porque su ley de aviación civil con el pasar de los años exigía cambios acordes a la evolución del Transporte aéreo.

De esa cuenta se promulgó el Decreto 100-97 cuya vigencia inició el 7 de diciembre de 1997, pese a ser una legislación reciente, respondía más a intereses de sectores económicos y políticos que a disposiciones técnicas operativas acordes a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Como consecuencia de la auditoría de la OACI practicada en febrero del 2000 se determinó que la nueva ley de aviación civil, no satisfacía las expectativas de una legislación aeronáutica que le permitiera cumplir con las normas y métodos recomendados por la OACI.

En concordancia con tales recomendaciones se propició la creación de un cuerpo normativo apegado a las disposiciones de la OACI, y mientras la misma registraba las etapas legislativas se aprobó por parte de la Dirección General el Manual de Regulaciones de Aviación Civil, para suplir las lagunas jurídicas del Decreto 100-97. Posteriormente nació, la reciente Ley de Aviación Civil, mediante el Decreto 93-2000, cuya vigencia cobro el día 3 de marzo del año 2001 y posteriormente fue emitido y aprobado su Reglamento mediante Acuerdo Gubernativo 384-2001.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, para el cumplimiento de sus objetivos cuenta con un funcionario de Dirección, denominado Director, dos Subdirectores, y unidades administrativas y técnico-operativas tales como Departamento de Estándares de Vuelo, Transporte Aéreo, Navegación Aérea, Telecomunicaciones, Financiero, Administrativo, Jurídico, entre otros y administraciones aeroportuarias en La Aurora, Santa Elena Petén, Puerto Barrios, San José, Poptún, Retalhuleu, Quetzaltenango, Chiquimula y Huehuetenango.

### **1.3. Antecedentes del contrato de transporte aéreo**

En cuanto a los antecedentes del contrato de transporte aéreo a nivel nacional, se puede decir que la historia de su evolución, como ha quedado apuntado, viene a regularse con la Ley de Aviación Civil de 1948.

El espacio aéreo está conceptualizado como bien del Estado y plasmado de esa forma en nuestro ordenamiento constitucional, en su

artículo 121 literal d) “la zona marítima terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo...”, así mismo el Artículo 131 de dicho cuerpo constitucional señala que para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental, por lo que una vez cumplidos los requisitos correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernamental deberá extender la autorización inmediatamente.

En las nuevas disposiciones jurídicas aeronáuticas como el Acuerdo Gubernativo 384-2001, se refiere a que ninguna empresa podrá iniciar operaciones si no cuenta con contrato o certificado de explotador aéreo y certificado de operador aéreo, cabe señalar que dentro de tales autorización se ha incorporado la figura de certificado de explotador o sea contrato con disposiciones específicas. (6)

---

(6) **Ac. Gub.** 384-2001. Pág. 39.



## CAPÍTULO II

### 2. Conceptos Fundamentales del Transporte Aéreo

#### 2.1. Conceptos

Para familiarizarse con el contenido del presente estudio, es necesario señalar algunos conceptos y categorías que doctrinariamente son utilizadas en el ámbito aeronáutico y que en el transcurso del trabajo se estarán empleando.

- **AERONÁUTICA**

Este término es empleado a nivel mundial como sinónimo de la navegación aérea, su control y regulación está delegado por parte de los estados a instituciones gubernamentales, denominadas en los países como Dirección General de Aeronautica Civil, Institutos de Aeronáutica Civil o de Aviación Civil.

Las regulaciones de esta materia son emanadas de la OACI que cuenta en su seno con especialistas en cada una de las ramas del derecho, para establecer mecanismos y disposiciones que generan el fundamento para las legislaciones internas de cada Estado.

- **AEROPUERTO**

Está constituido por el terreno y la infraestructura que provee los servicios destinados al tráfico regular de aviones, integrado por pistas, con *superficie de aterrizaje*, la cual ha sido declarada

como la zona utilizable para el recorrido normal en tierra para que las aeronaves desciendan o amarren en una dirección determinada; y *Superficie de despegue* que es la parte declarada utilizable para que las aeronaves puedan despegar en una dirección determinada.

- **AERONAVE**

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por las reacciones del aire que no sean debidas al efecto de ésta contra la superficie terrestre. (7)

La Ley de Aviación Civil, clasifica en su Artículo 40 en: *Aeronaves de Estado*; las aeronaves que pertenecen al Ejército de Guatemala o ejércitos extranjeros; y *Aeronaves Civiles*, que son todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar y las aeronaves civiles se subdividen en aeronaves comerciales que son las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo y aeronaves de aviación general, las utilizadas en cualquier otra actividad.

La aeronave es cualquier aparato destinado para la navegación o el vuelo por el aire o bien sea apto para circular por el aire, pueda transportar personas o cosas y clasificada por su naturaleza jurídica como bien inmueble y sus motores como bienes muebles.  
(8)

---

(7) Anexo 6 parte III. OACI. Pág. 7.

(8) Al igual que el buque, dada la analogía que guarda con la aeronave y la general inspiración que el derecho marítimo busca en el aeronáutico, a ciertos efectos por su fácil identificación, su magnitud y valor se considera inmueble, como para la hipoteca.

- **CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (COA)**

Es el documento que acredita que una persona individual o jurídica ha cumplido con las regulaciones y requisitos técnicos para prestar el servicio de transporte aéreo. (9)

- **CERTIFICADO O CONTRATO DE EXPLOTADOR AÉREO**

Documento que autoriza al Operador Aéreo a explotar o desempeñar operaciones específicas de transporte aéreo. (10)

- **CERTIFICADO DE MATRÍCULA**

Es el documento mediante el cual se determina la nacionalidad de las aeronaves, haciendo constar que las mismas se encuentran inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional. Guatemala tiene asignada como registro de nacionalidad las siglas TG seguidas de tres letras del alfabeto.

- **CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD**

Es el documento que acredita que la aeronave se encuentra en condiciones de ser operada, el modelo de este certificado es el establecido por la OACI, y debe de ser renovado periódicamente o

---

(9), (10) **Ac. Gub.** 384-2001 Pág. 1.

bien por accidente sufrido previa inspección de las autoridades de aviación.

- **ESPACIO AÉREO**

Éste está constituido por el espacio situado sobre su territorio en el cual el Estado ejerce soberanía plena, lo que confiere la facultad de regular su utilización y cuyos límites lo constituyen de acuerdo a la Convención de Chicago.

- **LIBERTADES DEL AIRE**

Para determinar con precisión lo que constituyen estas libertades, es necesario referirse a los convenios que celebran los estados para otorgarse el uso de sus espacios aéreos, dentro de tales convenios tenemos los **CONVENIOS BILATERALES**, que son celebrados entre dos Estados, para tratar asuntos que únicamente a ellos incumben, los convenios están basados en la reciprocidad efectiva entre las partes que lo celebran.

Los **CONVENIOS MULTILATERALES**, celebrados entre varios estados, con el objeto de normar sus relaciones, por ejemplo el Convenio de Chicago, el Convenio de Varsovia etc, de tales convenios y específicamente el Convenio Sobre Aviación Civil, más conocido como Convenio de Chicago emanaron de acuerdos tal como el Convenio sobre Transporte Aéreo Comercial que establece libertades técnicas y comerciales a saber: (11)

---

(11) **Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional.** OACI.

## **LIBERTADES TÉCNICAS**

### **PRIMERA LIBERTAD**

*El derecho que tiene una aeronave de sobrevolar el espacio aéreo de otro Estado miembro de la OACI sin aterrizar en él.*

### **SEGUNDA LIBERTAD**

El derecho que tiene una aeronave de aterrizar en cualquier Estado miembro de la OACI por razones técnicas.

## **LIBERTADES COMERCIALES**

### **TERCERA LIBERTAD**

El derecho que tienen las aeronaves comerciales de levantar pasajeros, carga y correo, del país A (su propio país) y desembarcarlo en el país B (otro país)

### **CUARTA LIBERTAD**

Derecho que tiene toda aeronave comercial de un país A de levantar pasajeros, carga y correo del país B y desembarcarlo en el país A.

### **QUINTA LIBERTAD**

Derecho que se le concede a una aeronave comercial del país A de levantar pasajeros, carga y correo del país B y desembarcarlo en el país C o viceversa.

De esta libertad, se han derivado la sexta, séptima, octava, y novena libertades del aire, que en suma no son más que una variación de la quinta libertad, de esa cuenta la SEXTA, establece el derecho concedido al Estado de nacionalidad de la aeronave a embarcar pasajeros, correo y mercancías entre dos Estados vía el Estado de nacionalidad de la aeronave. La SÉPTIMA, que es el derecho a establecer una base en el territorio del Estado cedente con el objeto de embarcar o desembarcar pasajeros, correo y carga con destino u origen en otros estados. La OCTAVA, El derecho al transporte de tráfico comercial dentro del territorio del Estado cedente, tanto esta como la novena se refieren al cabotaje que en Guatemala, esta destinado exclusivamente para empresas nacionales. La NOVENA, es el derecho al transporte de tráfico comercial dentro del territorio del Estado cedente sin que sea parte de un vuelo internacional.

- **RUTAS, HORARIOS, FRECUENCIAS E ITINERARIOS**

Definidas las rutas como los puntos de partida y destino de las aeronaves, por ejemplo la ruta Guatemala/Panama, los horarios están establecidos por la hora fijada en que las aeronaves arriban y parten del Aeropuerto; las frecuencias son las veces que las aeronaves arribaran y partirán del Aeropuerto por ejemplo tres veces a la semana, y el itinerario es el recorrido o los puntos que la aeronave por razones técnicas o comerciales debe atravesar hasta llegar a su destino.

- **TIPO DE TRANSPORTE**

Dentro de estos tipos se encuentran los VUELOS REGULARES, que son los que tienen rutas, horarios, frecuencias e itinerarios definidos y LOS NO REGULARES, llamados también CHARTER que son los vuelos eventuales, o por temporada. Dentro de estos dos tipos de vuelo existen los de transporte comercial de pasajeros, transportando exclusivamente personas y los de Correo y carga o bien combinados, correo/carga. (12)

---

(12) **Ley de Aviación Civil** . Deceto 93-2000. Pág. 15.





## CAPÍTULO III

### 3. Contrato Administrativo de Transporte Aéreo

#### 3.1. Contratos administrativos

De acuerdo con el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, contrato es el “pacto o convenio, oral o escrito entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas.” (13)

Es innegable que el Estado como ente se encuentra facultado en el ejercicio de su función, para la celebración de actos, con personas individuales o jurídicas; por lo que desde cualquier punto de vista, el contrato es importante para la administración pública, así como la trascendencia que el procedimiento contractual reviste para ésta, no solamente por el hecho de que para desarrollar cierta actividad requiere del acuerdo o convención, sino porque para hacer frente a las nuevas realidades económicas y sociales el Estado necesita inexorablemente un orden jurídico convencional. El contrato responde al hecho de que el Estado es parte activa de las relaciones económicas, ya sea como productor, como consumidor o como distribuidor de bienes y servicios.

Existen varios criterios doctrinarios para clasificar los contratos administrativos, sin embargo, con fundamento en los expresados por el

---

(13) **Real Academia de la Lengua Española.** Diccionario. Pág. 395.

Licenciado Jorge Mario Castillo González, están los siguientes: (14)

- **POR EL OBJETO DE CELEBRACIÓN DEL CONTRATO**

Por este criterio, los contratos pueden ser de obras públicas; interventoría, inmuebles, bienes muebles, empréstitos y asuntos de defensa nacional.

- **POR LA FORMA DE PAGO DEL CONTRATO**

Por este pueden ser: de precio global o alzado, administración delegada, reembolso de gastos y concesiones.

- **POR LA CALIDAD DE LAS PARTES CONTRATANTES**

Por este criterio los contratos pueden ser; de prestación de servicios técnicos, profesionales y de comisión de estudios.

Dentro de esta clasificación anteriormente relacionada, nos interesa resaltar los contratos de concesión, incluidos en el numeral segundo, por la forma de pago del contrato; entendiéndose por contrato de concesión según el autor Castillo González, el contrato administrativo que tiene por objeto la explotación, apropiación, disfrute o aprovechamiento de minas, petróleo, aguas o cualquier otro recurso estatal, al cual incluyo el espacio aéreo, como bien del Estado.

---

(14) Castillo González, Jorge Mario, **Derecho Administrativo**. Pág. 76

Por su denominación en este apartado se subsume, el contrato de transporte aéreo, pues el Estado concede su espacio aéreo, sin embargo hay que mencionar que dicha concesión, a la fecha no es onerosa, pues conviene más a los intereses del Estado la incorporación a su mercado de líneas aéreas, cuyo transporte de pasajeros y mercancías le genera más beneficios económicos.

Por otra parte debe entenderse el contrato administrativo como: “aquel celebrado entre la administración, por una parte y un particular o empresa por la otra, para realizar una obra pública, explotar un servicio público y obtener la concesión de alguna fuente de riqueza dependiente de la entidad de derecho público. Esta combinación de voluntades desiguales por su calidad pública y aún soberana la una, y privada y aún sometida en aspectos generales la otra, revela la flexibilidad de los vínculos contractuales y anticipa la singularidad de esta contratación.” (15)

### **3.2 Generalidades del contrato de transporte aéreo**

Tradicionalmente como lo señala en autor guatemalteco Carlos Larios Ochaíta, los estados no han establecido una forma particular y homogénea en el ejercicio de su soberanía, sobre el espacio aéreo, para el uso de las libertades del aire técnicas y comerciales, utilizando tres formas; tratados bilaterales aéreos, permisos específicos de operación y contratos de transporte aéreo.

---

(15) Cabanellas G. Alcalá-Zamora L. **Diccionario**. Pág. 340.

Recientemente el proceso de globalización de la aviación a llevado a países a discutir sobre una política de cielos abiertos, propiciándose a nivel internacional un convenio multilateral entre Chile, Estados Unidos, Singapur, Nueva Zelanda y Prunein, pudiendo los 5 países entrar y salir en forma muy liberal, claro está que quien más provecho obtiene de la liberación de los cielos es quien más potencial tiene en la industria aeronáutica.

Las normas jurídicas que regulan la aviación nacional, actualmente en vigencia, han acogido la modalidad de contratos o certificados de explotación aérea, como se ha utilizado en países de la región centroamericana como Panamá, El Salvador, Costa Rica, en cuyo cuerpo se establecen las condiciones sobre las cuales se otorga la explotación del servicio proyectado.

Sobre esa base, Guatemala, otorga actualmente la concesión por medio de certificados o contratos resumidos, por ser más convenientes, a diferencia de los esquemas contractuales utilizados tradicionalmente.

### **3.3. Definición del contrato de transporte aéreo**

No existe una definición precisa del Contrato de Transporte Aéreo, aún en el Convenio de Varsovia; cabe la existencia de varias definiciones como en las legislaciones argentinas, hondureña panameña y otras que coinciden con la de autores europeos, cuyos elementos más importantes y que privan en la relación contractual de los citados, son: la de transportación de cosas o personas y la obligación del transportador o dueño de lo transportado de pagar un precio por el servicio que se presta.

*En concordancia con lo anterior y sin mayores variaciones el autor Videla Escalada, al referirse al contrato de transporte aéreo señala que: "hay contrato de transporte aéreo, cuando una parte se obliga a trasladar en aeronave y por la vía aérea de un lugar a otro a personas o cosas y en este último caso a entregarlas a su destinatario y la otra a pagar un precio por este traslado." (16)*

El tratadista de origen español, Luis Tapia Salinas, al referirse sobre este tema, considera que el contrato de transporte aéreo es, en su mayor parte un contrato de adhesión, en el que se aceptan especiales prescripciones legales y condiciones generales de transporte que cada transportista adopta e impone a los contratantes de manera que solo es pasajero aquel que acepta tales condiciones. (17)

El citado tratadista señala que este contrato es de naturaleza consensual en el que hay la obligación del transportista de expedir un billete, el valor legal de este billete es el de documento de prueba de las prestaciones en él consignadas y de mucha utilidad cuando se presenta la necesidad de ejercer acciones de responsabilidad.

Siguiendo la misma tendencia, el Código de Comercio señala en su artículo 794: "Por el contrato de Transporte, el porteador se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro a pasajeros o mercancías ajenas que deberá de entregarlas a un consignatario."

---

(16) Videla Escalada, Federico. **Derecho Aeronáutico** Tomo II. Pág. 63.

(17) Tapia Salinas, Luis. **Manual de Derecho Aéreo**. Pág. 26.

Para Eduardo Hamilton, en su Manual de Derecho Aéreo, señala que “Contrato de Transporte Aéreo, es aquel en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro por vía aérea, pasajeros o cosas ajenas y a entregar éstas a la persona que vayan dirigidas. (18)

Tanto ésta como las anteriores concepciones enfocan el contrato de transporte aéreo, desde una perspectiva diferente del contrato objeto de estudio, pues lo definen como el que se celebra entre una empresa de aviación

y un particular a este contrato comúnmente se le conoce como billete o boleto de viaje.

Como ha quedado apuntado, no existe una definición precisa de contrato de transporte aéreo, para concesionar la explotación de nuestro espacio aéreo, ubicándose éste en un grado superior al definido en líneas anteriores, por celebrarse entre el Estado y la línea aérea.

Debido a la carencia de la misma formularé la siguiente definición, sin pretender que ella sea la expresión última en esta materia.

## **DEFINICIÓN**

En tal sentido se propone la siguiente:

---

(18) Ugarte Romano, Luis. **Tratado de Derecho Aeronáutico**. Pág. 387.

El Contrato de Transporte Aéreo es: *El instrumento legal por el cual una persona individual o jurídica, se obliga a la prestación de un servicio de transporte aéreo público y el estado concede la explotación del espacio aéreo de su territorio, durante un plazo y previo el cumplimiento de los requisitos.*

### **3.4. Elementos**

De la definición anterior se desprenden los siguientes elementos:

- **ACUERDO DE VOLUNTADES**

El contrato de transporte aéreo, es la expresión del acuerdo de voluntades bilaterales, plasmada en un instrumento jurídico, escrito, para el aseguramiento del servicio público de transporte aéreo, aunque podría decirse que se trata de un contrato de adhesión al que la empresa debe ajustarse, sin embargo su voluntad está manifiesta al momento de aceptar las condicionantes establecidas.

- **AERONAVE**

Que es el medio utilizado en el Transporte Aéreo y que ya ha quedado definida. (19)

- **LAS PARTES**

Como en toda relación jurídica, dentro de la celebración del contrato de transporte aéreo, interviene una persona individual o jurídica y por la otra

---

(19) Anexo 6 Ob. Cit. Pág. 12.

parte el Estado, por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que es la máxima autoridad en materia aeronáutica.

- **OBJETO**

La Finalidad de este contrato es el de normar las relaciones jurídicas entre el Estado y el interesado, para el aseguramiento del servicio público de transporte aéreo, sea este de pasajeros, carga y/o correo, donde la persona individual o jurídica se obliga a garantizar la continuidad del servicio, con las rutas, horarios, frecuencias, itinerarios y tarifas autorizadas por el gobierno y el Estado autoriza la explotación del espacio aéreo de su territorio, entendido este como bien del Estado en la forma y extensión que determinan las leyes o tratados internacionales, aceptados y ratificados por Guatemala.

- **VIGENCIA**

La vigencia es el período de tiempo que una ley o disposición mantienen su observancia u obligatoriedad en su cumplimiento; la Ley de Aviación Civil, vigente en su artículo 134, establece el plazo de cinco (5) años para el otorgamiento de la autorización, que estará sujeto a revisiones periódicas anuales.

- **REQUISITOS**

La Dirección General de Aeronáutica Civil, previo a otorgar el contrato o certificado de explotación aérea a una persona individual o jurídica, deberá de verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos en la Ley de Aviación Civil, su reglamento y regulaciones así como normas ordinarias que guarden relación con la prestación del servicio, como la Ley del Organismo Judicial y Código de Comercio.



Por considerarse de suma importancia conocer los requisitos legales y técnicos que deben de cumplirse para la celebración del contrato, se desarrolla en el capítulo siguiente en forma detallada.

Es imperativo señalar que el Estado al otorgar la autorización para la explotación de su espacio aéreo, en el ejercicio de su soberanía, este último término se encuentra sufriendo una serie de discusiones a nivel mundial, en virtud que cada Estado, ordena y dirige el tráfico que se genera dentro del espacio aéreo que abarca su soberanía, pero que al implementarse el sistema de control de tráfico aéreo por satélite, deberá de establecerse un límite a su soberanía espacial.



## CAPÍTULO IV

### 4. Requisitos para el otorgamiento del contrato de explotación

#### 4.1. Requisitos

*Las normas de aviación en Guatemala están integradas primero por El Decreto 93-2000 que contiene la Ley de Aviación Civil, en la que se han estipulado las normas generales de aplicación; el Acuerdo Gubernativo 384-2001 que contiene su reglamento y que básicamente es el desarrollo normativo y procedimental de la ley, y por último las regulaciones de aviación civil, que contiene disposiciones específicas para cada una de las áreas de la aviación, sobre la base de los anexos del Convenio de Chicago, como licencias, aeronaves, certificaciones, escuelas de instrucción.*

Los requisitos aplicables a la aviación comercial contenidos en el Título VI capítulo I del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

“A) El interesado en la prestación de los servicios de transporte aéreo de pasajeros, y en la obtención del Certificado o Contrato de explotador aéreo y/o Certificado Operativo, deberá:

1. Presentar solicitud dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil, indicando cual es el propósito y las razones para prestar el servicio solicitado.
2. Si es persona individual, la identificación y datos personales del solicitante.
3. Si es persona Jurídica acreditar la calidad con que actúa y la de su representada,
4. Indicación del lugar para recibir notificaciones en la ciudad capital.

5. Si es empresa extranjera deberá de demostrar estar inscrita como tal en el Registro Mercantil General de la República.
  6. Información y documentación del servicio comercial que incluya.
    - 6.1. Frecuencias de vuelo,
    - 6.2. Horarios,
    - 6.3. Nacionalidad de las aeronaves,
    - 6.4. Libertades del aire solicitadas,
    - 6.5. Rutas,
    - 6.6. Póliza o certificado de seguro, que ampare las responsabilidades civiles.
  7. Certificado de aeronavegabilidad.
  8. Certificado de matrícula,
  9. Certificado de operación, o documento análogo, para empresas extranjeras;
  10. Documento operaciones específicas, para empresas extranjeras,
  11. Someterse y aprobar el proceso de certificación, empresas nacionales, de conformidad con lo normado en las Regulaciones de aviación civil.
  12. Solvencia o arreglo de pagos con COCESNA, cuando sea aplicable.
  13. Contrato de arrendamiento o fletamento, si la aeronave no es propiedad del solicitante.
  14. Acreditar la capacidad financiera.
- B) El interesado en la prestación de los servicios de transporte aéreo de carga y/o courier y la obtención del certificado o contrato de explotador aéreo deberá.

1. Presentar solicitud dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil, indicando cual es el propósito y las razones para prestar el servicio solicitado.
2. Si es persona individual, la identificación y datos personales del solicitante.
3. Si es persona jurídica acreditar la calidad con que actúa y la de su representada,
4. Indicación del lugar para recibir notificaciones en la ciudad capital.
5. Si es empresa extranjera deberá de demostrar estar inscrita como tal en el Registro Mercantil General de la República.
6. Información y documentación del servicio comercial que incluya.
  - 6.1. Frecuencias de vuelo,
  - 6.2. Horarios,
  - 6.3. Nacionalidad de las aeronaves,
  - 6.4. Libertades del aire solicitadas,
  - 6.5. Rutas,
  - 6.6. Pólizas o certificado de seguro, que ampare las responsabilidades civiles .
7. Certificado de aeronavegabilidad.
8. Certificado de matrícula,
9. Certificado de operación, o documento análogo, para empresas extranjeras;
10. Documento operaciones específicas, para empresas extranjeras,
11. Someterse y aprobar el proceso de certificación, empresas nacionales, de conformidad con lo normado en las Regulaciones de Aviación Civil.
12. Solvencia o arreglo de pagos con COCESNA, cuando sea aplicable.
13. Contrato de arrendamiento o fletamento, si la aeronave no es propiedad del solicitante.

14. Acreditar la capacidad financiera.

C) El interesado en la prestación de servicios de trabajos aéreos y otros servicios relacionados con la aviación comercial y la obtención del Certificado o Contrato de Explotador Aéreo y/o Certificado Operativo deberá:

1. Presentar solicitud dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil, indicando cual es el propósito y las razones para prestar el servicio solicitado, así como todas las características inherentes al mismo.
2. Si es persona individual, la identificación y datos personales del solicitante.
3. Si es persona jurídica acreditar la calidad con que actúa y la de su representada,
4. Indicación del lugar para recibir notificaciones en la ciudad capital.
5. Póliza o certificado de seguro, que ampare las responsabilidades civiles.
6. Someterse y aprobar el proceso de certificación, empresas nacionales, de conformidad con lo normado en las Regulaciones de aviación civil.
7. Contrato de arrendamiento o fletamento, si la aeronave no es propiedad del solicitante.

D) Para la incorporación de aeronaves a su contrato o certificado de explotación el interesado deberá presentar.

1. Solicitud dirigida a la Dirección General, con los datos relativos a la calidad con que actúa y su acreditación, así como la de su representada, indicando claramente el objeto y los motivos de la gestión.
2. Proporcionar los datos relativos a la o las aeronaves (tipo, modelo, matrícula, número de registro).
3. Número de contrato o certificado de Explotador.
4. Certificado de aeronavegabilidad,
5. Certificado de matrícula.
6. Póliza de seguro que ampare las responsabilidades civiles.
7. Contrato de arrendamiento o fletamento, si la aeronave no es propiedad de la empresa.

E) Para la modificación de rutas, Itinerarios u horarios el interesado deberá presentar:

1. Solicitud dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil,
  - 1.1 Si es persona individual, identificación y datos personales del peticionario.
  - 1.2 Si es persona jurídica, acreditar la calidad con que actúa y la de su representada, indicando claramente lo solicitado.
2. Número de contrato o certificado de explotador.
3. Ruta, itinerarios y horarios nuevos y los cancelados.

F) Para vuelos no regulares de pasajeros, cuyo tráfico sea generado en Guatemala con destino al extranjero, el interesado deberá presentar:

1. Solicitud dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil,

- 1.1 Si es persona individual, identificación y datos personales del peticionario.
  - 1.2 Si es persona jurídica, acreditar la calidad con que actúa su representada y documento que pruebe la existencia de ella.
  2. Indicar cual es el propósito y las razones del vuelo, por lo menos con quince días de anticipación.
  3. Línea aérea contratada,
  4. Marca y/o tipo de la aeronave.
  5. Matrícula
  6. Rutas solicitadas.
  7. Número de vuelo de entrada y salida.
  8. Fecha de entrada y salida
  9. Certificado de aeronavegabilidad.
  10. Certificado de matrícula.
  11. Póliza o certificado de seguro que ampare las responsabilidades civiles.
  12. Contrato de arrendamiento o fletamento entre la empresa solicitante y la aerolínea,
  13. Póliza de seguros o fianza de garantía que cubra a los pasajeros por el incumplimiento de los servicios pactados o acordados ente la persona o empresa que genera el viaje y el pasajero, por un monto mínimo en quetzales equivalente a US\$ 300.00 por asiento, en el caso de transporte de pasajeros, el que podrá ser variado de acuerdo a las condiciones del mercado, o las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- G) Para vuelos no regulares cuyo tráfico es generado en el exterior hacia Guatemala, el interesado deberá presentar:



1. Solicitud dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil, con identificación del peticionario.
2. Indicar cual es el propósito y las razones del vuelo, por lo menos con quince días de anticipación.
3. Marca y tipo de la aeronave.
4. Matrícula
5. Rutas solicitadas.
6. Número de vuelo de entrada y salida.
7. Fecha de entrada y salida
8. Certificado de aeronavegabilidad.
9. Certificado de matrícula.
10. Póliza o certificado de seguro que ampare las responsabilidades civiles.

H) Para vuelos no regulares de carga, el interesado deberá presentar:

1. Solicitud dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil,
  - 1.1 Si es persona individual, identificación y datos personales del peticionario.
  - 1.2 Si es persona jurídica, acreditar la calidad con que actúa su representada y documento que acredite la existencia de la misma.
2. Indicar cual es el propósito y las razones del vuelo, por lo menos con quince días de anticipación.
3. Línea aérea contratada.
4. Marca y tipo de la aeronave.
5. Matrícula
6. Rutas solicitadas.
7. Numero de vuelo solicitado, de entrada y salida.

8. Fecha de entrada y salida
9. Certificado de aeronavegabilidad.
10. Certificado de matrícula.
11. Póliza o certificado de seguro que ampare las responsabilidades civiles.
12. Contrato de arrendamiento o fletamento entre el solicitante y la aerolínea.”

En lo referente a vuelos no regulares o Charter como se les denomina, las solicitudes deberán de presentarse con por lo menos 15 días de anticipación. En el apartado de anexos se incluye un modelo de los certificados actualmente utilizados tanto del certificado o contrato de explotación, como del certificado de operador aéreo, así como un modelo sugerido por el autor del presente estudio, propuesto para utilizarse en el futuro.

Cabe hacer mención que dentro de los requisitos establecidos, se encuentra el que la empresa si es nacional debe someterse a un proceso de certificación, Este proceso garantiza que una empresa se encuentra en condiciones de operar o proporcionar el servicio proyectado, por lo tanto la Dirección General de Aeronáutica Civil, extiende el certificado de operador aéreo.

Las empresas extranjeras no son sometidas a este proceso pues el mismo lo realiza el Estado de su nacionalidad y deben de presentar el certificado que corresponde.

## 4.2. Requisitos para la certificación

“El interesado en la prestación de un servicio de transporte aéreo comercial deberá presentar:

- 1) Listado de personal que ocupa cargos de dirección técnica dentro de la organización de la empresa.
- 2) Manual de mantenimiento ( manual general de mantenimiento o manual de procedimientos de inspección)
- 3) Programa de mantenimiento de aeronaves.
- 4) Procedimientos de peso y balance o manuales.
- 5) Programa de entrenamiento.
- 6) Manual de vuelo aprobado para la aeronave.
- 7) Manual de operaciones de la empresa.
- 8) Listado de equipo mínimo.
- 9) Lista de desviación de la configuración.
- 10) Lista de verificación.
- 11) Tarjeta de información al pasajero.
- 12) Análisis de pista de los aeropuertos.
- 13) Programa de manejo de mercancías peligrosas.
- 14) Programa de seguridad aeroportuaria.
- 15) Manual de tripulante de cabina.
- 16) Procedimiento de despacho y seguimiento y localización de vuelo.
- 17) Especificaciones y limitaciones de operación.
- 18) Programa de confiabilidad del mantenimiento (si es aplicable)
- 19) Plan de vuelos de demostración de la ruta.

- 20) Plan de evacuación de emergencia.
- 21) Copia de los contratos de mantenimiento entre la empresa y el taller aeronáutico aprobado.”

#### **4.3. Obligaciones de un titular del certificado de operador aéreo**

- a) “Todo titular de un certificado de operador aéreo, debe mantener un ejemplar actualizado de las especificaciones y limitaciones de operación o las habilitaciones de operación en su base principal de operaciones.
- b) Dicho titular debe insertar extractos pertinentes de las especificaciones y limitaciones de operación o sus habilitaciones de operación en sus manuales.
  - b.1) identificar apropiadamente cada extracto.
  - b.2) Señalar en sus manuales el carácter obligatorio sobre el cumplimiento de las especificaciones y limitaciones de operación o sus habilitaciones.
- c) Mantener actualizado e informado al personal técnico de la empresa titular del Certificado sobre las especificaciones y limitaciones de operación o sus habilitaciones de operación .
- d) Deberá tener una base principal de operación y mantenimiento.”  
(20)

Una de las obligaciones del operador de acuerdo a la Ley de Aviación Civil, su reglamento y regulaciones de aviación, es el de permitir el libre acceso de los inspectores de la Dirección General de Aeronáutica

Civil, debidamente identificados a las instalaciones, aeronaves y documentos, dentro de la labor de vigilancia a la seguridad aérea operativa, pues de acuerdo con el programa de seguimiento se realizan inspecciones periódicas tanto técnicas, jurídicas y financieras, para determinar si la empresa cuenta con las condiciones sobre las cuales se les otorgó el permiso.

Lo anterior basado en recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI y de la Administración Federal de Aviación –FAA-.

---

(20) **Regulaciones de Aviación Civil.** Guatemala.



## **CAPÍTULO V**

### **5. Causas de suspensión o cancelación de los certificados**

#### **5.1. Del certificado de operador aéreo**

De conformidad con lo establecido por las Regulaciones de aviación civil, el certificado de operador aéreo, puede ser suspendido o cancelado por las siguientes causas.

“ Por razones de urgencia y para salvaguardar la seguridad y el interés público, el Inspector debidamente delegado podrá suspender las especificaciones y limitaciones de operación o sus habilitaciones, debiéndolo de comunicar por escrito al representante de la empresa, mediante el informe de la inspección o auditoría, en este caso, la Dirección General de Aeronáutica Civil, confirmará dicha actuación dentro del plazo de tres días.

Tal suspensión se mantendrá en tanto la empresa no corrija las diferencias o discrepancias encontradas.

- a) Por suspender las operaciones por más de 90 días.
- b) Por incurrir en violación a las normas previstas en la Ley, el Reglamento y Regulaciones de Aviación Civil.”

## ***5.2. Del contrato o certificado de explotación aérea***

*La Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá de conformidad con el Artículo 68 de la Ley de Aviación Civil, “suspender o revocar las autorizaciones que haya emitido, ya sea por el vencimiento del plazo previsto para su vigencia, o bien por:*

- a) El explotador pierde la capacidad legal, técnica o económica-financiera, según la cual le fue otorgada la autorización.
- b) Si el explotador no cumple con constituir la garantía o garantías exigidas.
- c) Si las operaciones no se inician dentro del plazo de treinta (30) días desde la fecha de otorgamiento del certificado de explotador.
- d) Si se interrumpen las operaciones por un plazo de noventa (90) días sin causa justificada, o no inicia sus operaciones en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de certificación de Explotación.
- e) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución, conforme a la ley y no ofrece, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
- f) Si la autorización para la prestación de los servicios es cedida, transferida o explotada en contravención con lo dispuesto en el certificado y/o lo dispuesto en la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y normas complementarias.
- g) Se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para la concesión de similares derechos aerocomerciales a los otorgados por Guatemala.



- h) Si el explotador no cumple con las obligaciones a su cargo, o
- i) Si el operador lo solicita, previa aceptación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.”



## CAPÍTULO VI

### 6. Órganos que intervienen en la celebración del contrato de transporte aéreo

#### 6.1. Órganos administrativos

*Dentro del procedimiento administrativo para la celebración de los contratos de transporte aéreo participan los siguientes:*

##### 6.1 .1. DIRECCIÓN GENERAL

*De conformidad con la Ley de Aviación Civil, es una dependencia del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, creada por Decreto 1032 de fecha 11 de septiembre de 1929, encargada de normar, supervisar, vigilar y supervisar los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la navegación aérea, los de transporte aéreo, telecomunicaciones y en general todas las actividades de aviación civil en el territorio nacional.*

*De acuerdo con políticas gubernamentales, la Dirección General de Aeronáutica se encuentra intervenida desde el 6 de octubre de 1996, mediante Acuerdo Gubernativo 430-96, por lo que actualmente esta Institución depende directamente de la Presidencia de la República.*

*Para los propósitos de celeridad y a falta de una autonomía, esta figura ha permitido el desarrollo inmediato de las actividades de aeronáutica. No obstante ello y por ser una decisión política temporal, al dejar de tener validez las condiciones que obligaron a su intervención, la Dirección General de Aeronáutica Civil, continuará siendo un ente centralizado dependiente del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que en todo caso no altera el espíritu*

*procedimental porque la misma Ley de Aviación, faculta a la Dirección a otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación del espacio aéreo.*

Dentro de sus principales funciones se encuentran y de acuerdo a la Ley de Aviación Civil, están:

- a) *“Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos.*
- b) *Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones para los aeródromos públicos y privados, supervisando su construcción y operación.*
- c) *Supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control del tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que le corresponde, para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica.*
- d) *Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrícula, certificados de Aeronavegabilidad, certificado de operador y/o explotador aéreo.*
- e) *Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres aeronáuticos, escuelas de*

*instrucción aeronáutica, pilotos y demás personal aeronáutico.*

- f) *Coordinar e investigar los incidentes y accidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional o participar en los ocurridos fuera del territorio cuando sean matricula guatemalteca.*
- g) *La Dirección General por medio de su director, podrá delegar en su personal e inspectores funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la función de vigilancia, y determinar si cumplen con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esa delegación podrán ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave o las acciones que correspondan de conformidad con la Ley, reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.*
- h) Intercambiar a través de organismos internacionales o direcciones generales información concerniente a la aviación civil, para fortalecer u homogenizar criterios sobre los mecanismos de seguridad aérea.
- i) Estructurar y Administrar su presupuesto y llevar los registros correspondientes.
- j) Otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación de servicios aeronáuticos.

- k) Revisar y proponer la modificación de las tarifas por servicios aeronáuticos y las multas por infracciones.
- l) Administrar el Registro Aeronáutico Nacional.
- m) *Coordinar las actividades de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas en el territorio nacional.*
- n) Coordinar y supervisar la utilización del espacio aéreo para garantizar la seguridad y protección al vuelo.
- o) *Participar como el órgano técnico representativo del Estado, en coordinación con los órganos competentes, en las reuniones de los organismos internacionales de aeronáutica civil y en las negociaciones de tratados, acuerdos y convenios internacionales en materia de aeronáutica civil.*
- p) Aplicar las sanciones por violación a la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones.
- q) Supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.
- r) Aceptar donaciones monetarias, de servicios o propiedades en nombre de la Dirección.
- s) Presentar al Presidente de la República, por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, los proyectos de reglamentos y acuerdos para su conocimiento y posterior aprobación.”

### **6.1.2. ASESORÍA JURÍDICA**

Esta unidad fue creada en forma simultanea con la Dirección General, es el órgano jurídico, para determinar si la documentación presentada satisface los requerimientos legales prescritos por la ley, reglamento y regulaciones de aviación civil. Están dentro de sus funciones las siguientes.

- A) Brindar asesoría al despacho de la Dirección y departamentos que la integran.
- B) Análisis de expedientes relacionados con el desarrollo e incursión de líneas aéreas, empresas de prestación de servicios conexos.
- C) Participación en comisiones de cotización, licitación, recepción, liquidación de proyectos, ejecución presupuestaria, investigación de accidentes, y seguridad de vuelo.
- D) Participación en comisiones de discusión de acuerdos, convenios o tratados internacionales en materia de transporte aéreo.
- E) Participación en el grupo de expertos en cuestiones jurídicas de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil –CLAC-.
- F) Elaboración de contratos administrativos, para la adquisición de bienes, servicios y suministros y revisión del mismo de acuerdo con la Ley de Contrataciones del

Estado; elaboración de resoluciones, oficios, providencias y dictámenes, obre asuntos sometidos a su consideración.

- G) Evacuación de audiencias y envío de informes circunstanciados
- H) Elaboración de normas, disposiciones y directivas de aviación.
- I) Procuración de expedientes que se tramiten en los distintos entes del Estado.
- J) Participación en procesos de certificación.
- K) Participación en comisiones o juntas nombradas por la Dirección General.
- L) Recepción de documentación que contenga infracciones a la Ley, Reglamento y Regulaciones, evacuación de audiencias, recomendación de sanciones.

### **6.1.3. DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AEREO**

Este departamento fue creado sobre la necesidad técnica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, y es el encargado de la parte comercial de la aviación, para asegurar que los servicios de transporte



aéreo público nacional e internacional se realicen de acuerdo a las políticas de reciprocidad, leyes y convenios internacionales.

Es en este departamento donde se verifica el cumplimiento de requisitos comerciales, para recomendar si se emite el certificado de explotador aéreo. Dentro de sus funciones están las siguientes:

6.1.2.1.1. Verificar los niveles tarifarios con relación a otras empresas de aviación.

6.1.2.1.2. Revisar los convenios de reciprocidad entre países involucrados, con relación a las rutas que se pretenden explotar.

6.1.2.1.3. Revisar la factibilidad y rentabilidad de las líneas aéreas que operan en Guatemala.

6.1.2.1.4. Proponer negociaciones entre países involucrados a fin de obtener beneficios para nuestra aviación.

6.1.2.1.5. Verificar la cobertura de seguros de conformidad con nuestra legislación y tratados internacionales.

6.1.2.1.6. Verificación de documentación que ampara el equipo a operar, así como la capacidad de asientos, con relación a la demanda de pasajeros.

#### **6.1.4. DEPARTAMENTO DE ESTÁNDARES DE VUELO**

Este es un departamento técnico operativo encargado de la vigilancia en la seguridad aérea operativa, dentro del proceso de certificación de las empresas nacionales, evalúa la documentación requerida por la ley, el reglamento y regulaciones de acuerdo a los requisitos establecidos en él

capítulo anterior, se mantiene en constante vigilancia e inspección a las operaciones de las empresas de aviación, para determinar si mantienen su capacidad técnica para prestar el servicio autorizado. Al concluir el proceso de certificación, emite en dictamen la recomendación para que la Dirección General, pueda emitir el Certificado de Operador Aéreo.

Este departamento está integrado por la Sección de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, Sección de Aeronavegabilidad, Sección de Operaciones, contando con el personal técnico capacitado para desarrollar la función de vigilancia.

- j) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución, conforme a la ley y no ofrece, a criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, garantías que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.
- k) Si la autorización para la prestación de los servicios es cedida, transferida o explotada en contravención con lo dispuesto en el certificado y/o lo dispuesto en la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y normas complementarias.
- l) Se verifique la falta de reciprocidad por parte de otro Estado para la concesión de similares derechos aerocomerciales a los otorgados por Guatemala.
- m) Si el explotador no cumple con las obligaciones a su cargo, o
- n) Si el operador lo solicita, previa aceptación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

#### **6.1.5. JUNTA CONSULTIVA DE AVIACIÓN CIVIL**

Es un órgano consultor de la Dirección General, a quien de ser necesario puede requerir su opinión sobre aspectos de la aviación, actualmente aún cuando se encuentra establecida en la ley y su reglamento, con funciones propias, la misma no ha sido integrada ni convocada. No obstante el reglamento de la Ley de Aviación Civil la integra y asigna las siguientes funciones:

**“ La Junta Consultiva de Aviación Civil, estará integrada por:**

1. El Director General de Aeronáutica Civil, o su representante, quien la presidirá
2. Un representante del Ministerio de Economía.
3. Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores.
4. Un representante del Ministerio de la Defensa.
5. Un representante del Instituto Guatemalteco de Turismo.
6. Un Secretario (a) nombrado por la Dirección General de Aeronautica Civil.

Cada entidad señalada deberá de nombrar un representante suplente, para las eventuales ausencias de los titulares.

*Los miembros de la Junta Consultiva de Aviación Civil y los suplentes, la integrarán durante el plazo de dos años o antes del mismo si dejan de ocupar los respectivos puestos en las entidades que representan, en cuyo caso la persona que lo sustituya terminará el período correspondiente.*

*La Junta Consultiva de Aviación Civil se reunirá en la sede de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ordinariamente una vez por mes y extraordinariamente las veces que sean necesarias, cuya citación la realizará el presidente de la misma, para conocer los asuntos sometidos a su consideración.*

*Las opiniones y recomendaciones se emitirán por mayoría de votos de los presentes.*

Son funciones de la Junta Consultiva de Aviación Civil:

1. Opinar y recomendar sobre los asuntos que sean sometidos a su conocimiento y en atención a lo recomendado por la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. Participar cuando sea requerido, como órgano consultor en reuniones con organismos internacionales y en negociaciones de acuerdos o convenios internacionales.
3. Llevar un control de los asuntos sobre los cuales tenga conocimiento,
4. Remitir a la Dirección General de Aeronáutica Civil, un informe anual de sus actividades.

Son funciones del presidente de la Junta Consultiva de Aviación Civil:

1. Presidir las sesiones, audiencias y debates.
2. Firmar la documentación que emane de la Junta.
3. Convocar a sesiones ordinarias y extraordinarias.
4. Ejercer doble voto en caso de empate.

## 5. Las demás atribuciones inherentes al cargo.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, deberá incluir dentro de su presupuesto anual, la asignación necesaria para cubrir los gastos administrativos para el funcionamiento de la Junta, quienes podrán gozar de las dietas respectivas por su asistencia a las reuniones de acuerdo a lo presupuestado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a los procedimientos ordenados en la ley orgánica del presupuesto y del reglamento general de viáticos.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, pondrá a disposición el recurso humano de asistencia secretarial y administrativa en las reuniones de la junta, quienes dependerán directamente del presidente de la misma y podrán participar como apoyo con voz pero sin voto.

La Junta Consultiva de Aviación Civil, cuando lo considere conveniente podrá asistirse de consultores externos para el cumplimiento de sus funciones.



## CAPÍTULO VII

### 7. Procedimiento administrativo

#### 7.1. Procedimiento

*El Acuerdo Gubernativo 384-2001 que contiene el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, señala de manera general el procedimiento interno que debe de seguirse, el cual se detalla con precisión:*

- **SOLICITUD**

El interesado en la prestación del servicio de transporte aéreo público de pasajeros, carga y correo, deberá de presentar su solicitud, dirigida a la Dirección General de Aeronáutica Civil, con la documentación e información requerida en los requisitos ya establecidos en el capítulo III de este trabajo.

- **ASESORÍA JURÍDICA**

Presentada la solicitud, sin mayor trámite, es trasladada a la asesoría Jurídica, quien se encarga de verificar el cumplimiento de los requisitos legales de la documentación aportada, si del análisis se desprende el incumplimiento de tales requisitos o la falta de alguno de ellos, de conformidad con la Ley de Aviación Civil, puede solicitar, amplíe y acompañe los documentos que dejaron de ser presentados.

Los documentos deberán de ser presentados en forma legalizada y si fueren provenientes del extranjero deberán de ser presentados en idioma español y con los pases internacionales de ley.

Satisfechos tales requisitos, el expediente es remitido al Departamento de Estándares de Vuelo.

- **DEPARTAMENTO DE ESTÁNDARES DE VUELO**

Al recibir la documentación este Departamento sus inspectores, efectúan una revisión a la documentación presentada incluyendo los manuales, de existir alguna discrepancia entre lo presentado y lo recomendado por la Organización de Aviación Civil y contemplado en las Regulaciones de Aviación Civil, se solicita al presentado efectúe la modificación o ampliación a sus manuales.

Posteriormente se procede a efectuar una inspección de campo, es decir una visita a las instalaciones de la empresa, para determinar la capacidad técnica de la misma, verificación de las aeronaves, el personal que labora para la empresa, las condiciones de seguridad en la prestación del servicio proyectado y la capacidad y experiencia de la tripulación con relación al tipo de aeronaves con las cuales operará. A estas verificaciones e inspecciones efectuadas, se le denomina proceso de certificación.

El proceso de certificación, puede durar de 3 a 6 meses, dependiendo el apoyo que la empresa solicitante preste en cada una de las inspecciones y verificaciones. Si transcurrido un año sin que se finalice este proceso de certificación por causas imputables al solicitante, de conformidad con el Artículo 133 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, se ordena el archivo de las actuaciones y deberá iniciarse nuevamente el proceso de certificación a solicitud de la empresa.

Si por el contrario, el proceso de certificación se concluye satisfactoriamente para la empresa, el Departamento de Estándares de



Vuelo recomienda a la Dirección General la emisión del Certificado de Operador Aéreo (COA) que acredita que la empresa ha cumplido con las normas relacionadas con la aviación. La empresa nacional, interesada en prestar el servicio a nivel internacional deberá de presentar ante las autoridades de aviación del país de que se trate, este certificado.

Como ha quedado señalado este proceso de certificación únicamente es requerido para empresas nacionales, pues las empresas extranjeras han sufrido este proceso en el país de origen

El Certificado de operador Aéreo deberá contener de conformidad con las Regulaciones de Aviación Civil –RAC 119:

- a) Identificación del Titular.
- b) Ubicación de la base principal de operaciones.
- c) Número del certificado.
- d) Fecha de emisión y vencimiento.
- e) Descripción de las especificaciones y limitaciones de operación o habilitación.
- f) Identificación del titular de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que lo emite.

En Certificado de Operador Aéreo constará de los siguientes documentos:

- a) “ Un certificado de una página para muestra pública firmada por la Dirección General.
- b) Un documento de múltiples páginas conteniendo los términos y condiciones aplicables al Certificado del titular

del Certificado de Operador Aéreo, relativo a las especificaciones y limitaciones de operación.

- c) La fecha de emisión y período de validez para cada página emitida.
- d) Una descripción del tipo de operaciones autorizadas.
- e) Los tipos de aeronaves autorizadas para uso.
- f) Las áreas de operación autorizadas, y
- g) Otras autorizaciones especiales, aprobaciones y limitaciones emitidas por la Dirección General en conformidad con los estándares que son aplicables a las operaciones y mantenimiento conducidos por el titular de Certificado de Operador Aéreo.”

Con la opinión de este Departamento, el expediente es trasladado a la Dirección General, como canal superior para que el mismo sea trasladado al Departamento de Transporte Aéreo.

- **DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE AÉREO**

*Habida la documentación en el Departamento de Transporte Aéreo, verifica los requisitos atinentes al área comercial, lo relacionado con la cobertura de seguros, rutas, horarios, frecuencias, itinerarios; análisis de los contratos de arrendamiento o fletamento de las aeronaves con que cuenta, si las mismas no fueran propiedad de la empresa solicitante.*

*Si fuera empresa extranjera como ha quedado apuntado deberá de verificar que haya acompañado el Certificado de Operador Aéreo, extendido de acuerdo a las formalidades del Estado de nacionalidad de la empresa solicitante.*

*Analiza en cuanto a las libertades del aire que se solicitan así como verificar la capacidad financiera de la empresa para prestar el servicio proyectado.*

*Si existiera a juicio de este departamento algún elemento que aclarar en la documentación correspondiente, podrá requerir al interesado la ampliación correspondiente, si por el contrario la documentación presentada cumpliera a cabalidad con las exigencias, remitirá el expediente ante la Dirección General, para la emisión del CONTRATO O CERTIFICADO DE EXPLOTADOR AÉREO. (21)*

La Dirección General, en un acto simultáneo emitirá y firmará juntamente con el representante de la empresa peticionaria los Certificados de Operador Aéreo y el contrato o Certificado de Explotador Aéreo.

---

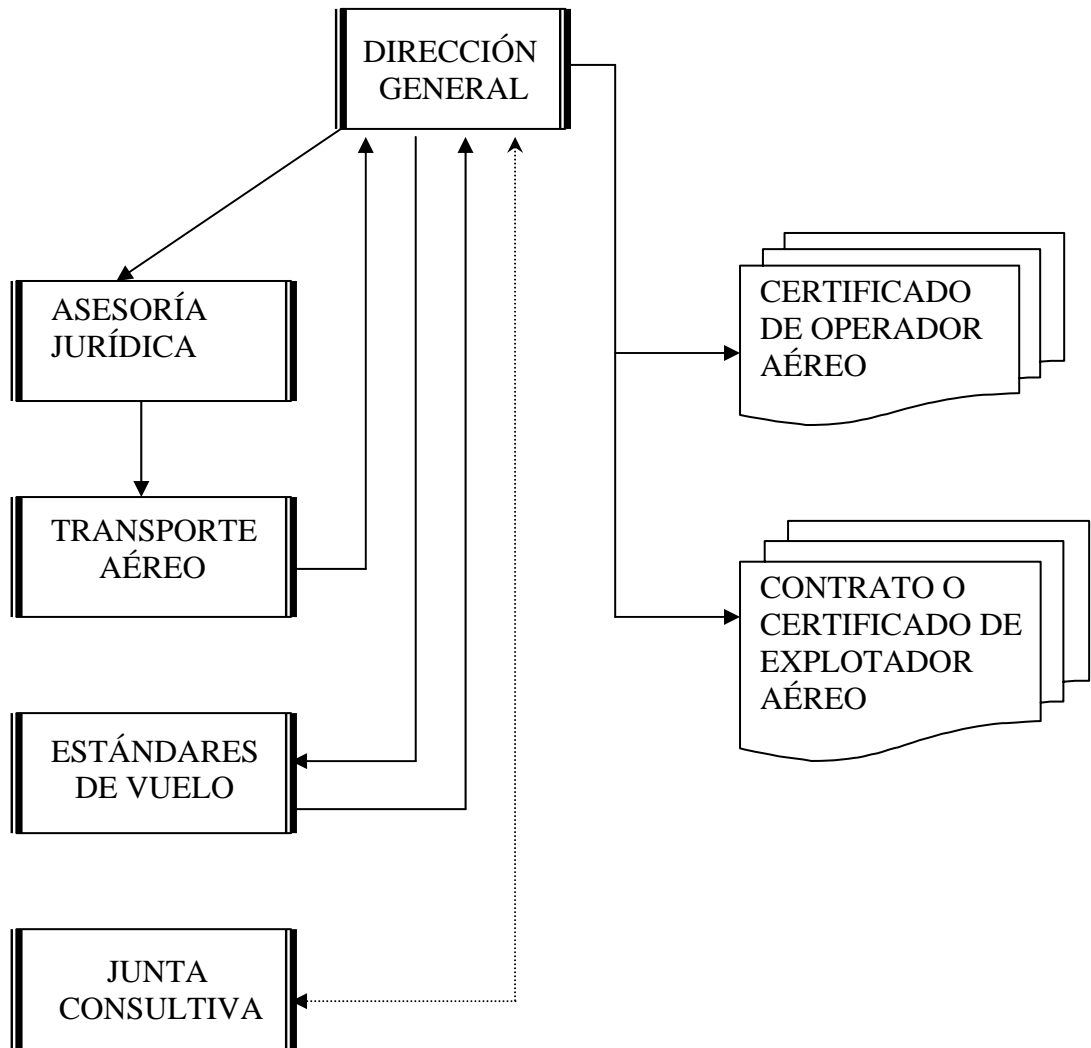
(21) Ley de Aviación Civil Decto. 93-2000

- **JUNTA CONSULTIVA DE AVIACIÓN CIVIL**

Como se ha señalado en párrafos anteriores, si la Dirección General de Aeronáutica Civil, para la emisión del Contrato o Certificado de Explotador Aéreo, considera oportuno, requerir la opinión de este órgano, convoca a sesión extraordinaria o lo somete en sesión ordinaria, para que sea conocido.

En la actualidad esta junta no está integrada, primordialmente por la intervención a que se encuentra sujeta la Dirección General de Aeronáutica Civil, pero antes de 1997, se reunía periódicamente era integrada por representantes de los distintos Ministerios de Estado.

## 7.2. Esquema del procedimiento





## CAPÍTULO VIII

### 8. Incumplimiento de las obligaciones y sus consecuencias jurídicas

#### 8.1. Generalidades

El tema de las sanciones frente al incumplimiento de las obligaciones que contrae el operador aéreo, así como el personal técnico aeronáutico, entendidos estos últimos como los pilotos, tripulantes de cabina, mecánicos, auxiliares, escuelas de instrucción aeronáutica, talleres de mantenimiento etc. Ha sido plasmado en las legislaciones que a lo largo de la historia de la aviación han cobrado vida jurídica.

De esa cuenta el Decreto 563 de fecha 28 de octubre de 1948, que constituyó la primera Ley de Aviación Civil, en su capítulo XI establecía que las infracciones u omisiones a sus disposiciones jurídicas, serían sancionadas atendiendo su gravedad o reincidencia. Las multas no serían menores de veinticinco quetzales (Q.25.00) ni mayores de quinientos quetzales (Q. 500.00) y las suspensiones podrían variar desde quince días hasta la suspensión definitiva o cancelación de las licencias.

Cabe resaltar dentro de estas multas, por el sobre vuelo de aeronaves en nuestro espacio sin contar con la autorización respectiva, debería de imponerse una multa no menor de cinco quetzales (Q.5.00) ni mayores de diez quetzales (Q. 10.00), como podrá determinarse las sanciones eran muy genéricas y con falta de poder coercitivo, posiblemente porque nuestra aviación no era como en la actualidad.

En la década de los ochenta y mediados de los noventa, se realizaron con la participación del titular de este trabajo, varios ensayos y proyectos de modificación de la citada Ley, sin frutos positivos, por la falta de voluntad política de los gobiernos de turno y visión estratégica de la

importancia de la aviación dentro del desarrollo de las actividades económicas del país.

En 1997, fueron contratados los servicios de la entidad de nominada CIEN, para que elaborara un proyecto de Ley de Aviación Civil, habiéndose promulgado el Decreto 100-97 que cobró vigencia en diciembre de 1997. desafortunadamente la misma por no haber contado con la participación de personal profesional y técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil, carecía en su contenido de las normas y recomendaciones mínimas de la Organización de Aviación Civil. Por aparte en su título XII, sin bien es cierto, se incrementaban las multas por infracciones, se establecía una moneda de pago un poco desconocida por establecieron el UMA ( Unidad de Multa Ajustada) que era equivalente a un dólar de los Estados Unidos de Norteamérica, pero las infracciones por las cuales podían imponerse eran limitadas pues solamente se aplicaba a 17 tipos de infracciones dentro de las cuales no aplicaba ninguna a los operadores aéreos, sino más bien a personal técnico aeronáutico.

La vida jurídica de esta Ley, fue bastante corta, pues a pocos meses de su vigencia se iniciaron gestiones para su modificación y ampliación por no responder a las necesidades técnicas y operativas de la aviación.

En febrero del año dos mil, se realizó por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional una auditoría a las operaciones aéreas del Estado de Guatemala, habiéndose recomendado, la modificación, adaptación o creación de un cuerpo normativo que contemplara las recomendaciones emanadas de ese organismo.

Consecuentemente, se realizó con esfuerzo interno de la Dirección General de Aeronáutica Civil, sobre la base del Convenio de Chicago y sus



anexos, nuestra participación en jornadas de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial, conferencias mundiales de transporte aéreo, y el estudio comparado de las legislaciones de América Latina, se elaboró el nuevo proyecto de ley de aviación civil, el que previo a enviarse por los canales administrativos e iniciarse el proceso legislativo fue revisado por juristas internacionales del derecho aeronáutico y expertos de la OACI, quienes dieron su aval.

Gracias a ello, se promulgó el Decreto 93-2000 que contiene la Ley de Aviación Civil que cobró vigencia el 3 de marzo del 2001, siendo a la fecha la más moderna y actualizada legislación en materia aeronáutica de la región latinoamericana, que se encuentra sirviendo de base, para la actualización de leyes de aviación civil de los países centroamericanos y Argentina que se encuentra realizando sus esfuerzos por emitir sus nuevas disposiciones de aviación.

Sobre ese marco general y retomando el tema del presente capítulo, se incluyó en el decreto 93-2000 el capítulo XV referido a las infracciones y sanciones facultándose a la Dirección General, de conformidad con la literal p) de su Artículo 7°. a aplicar las sanciones correspondientes, las cuales por su importancia se transcribe.

## **8.2. infracciones y sanciones**

**ARTÍCULO 118. Facultad de sancionar.** La Dirección deberá de conocer y sancionar las infracciones a la ley, sus reglamentos y regulaciones de aviación civil, independientemente del pago de los daños y perjuicios ocasionados y de las responsabilidades civiles y penales que pudieran deducirse.

**ARTÍCULO 119. Sanciones.** Las infracciones a la presente Ley, sus reglamentos y regulaciones serán sancionadas por la Dirección, dependiendo su gravedad con:

- Apercibimiento.
- Multa.
- Suspensión e inhabilitación temporal.
- Cancelación.
- Eliminación o destrucción de edificaciones e instalaciones no autorizadas.

**ARTÍCULO 120. Multas.** Las multas no serán menores de cien (100) ni mayores de veinticinco mil (25,000.00) Derechos Especiales de Giro, dependiendo la gravedad de la infracción y/o el peligro en que se haya puesto la seguridad aérea operacional y terrestre.

Las multas se impondrán sin que las infracciones sean exclusivas y limitativas de la siguiente manera:

- I) De 20,000.01 a 25,000.00 Derechos Especiales de Giro a las Empresas de Transporte Aéreo por:*
- a) Realizar operaciones con violación de las tarifas, itinerarios, frecuencias y horarios autorizados.
  - b) Negarse a transportar, persona o carga sin razón justificable para ello.
  - c) Obstaculizar la aproximación a cualquier aeronave, en un aeropuerto u aeródromo que haya sido abierto al uso público.
  - d) No efectuar de manera reglamentaria la conservación y mantenimiento de sus equipos de vuelo, motores, motores auxiliares

y demás servicios que se relacionen con la seguridad y eficiencia del transporte aéreo.

- e) No seguir las rutas aéreas y no aterrizar en los aeropuertos de acuerdo con lo fijado en el permiso de operación y plan de vuelo.
- f) Suspender sin causa justificada los vuelos programados, en detrimento del Estado o de los usuarios.
- g) Realizar operaciones de transporte aéreo sin contar con la autorización respectiva.
- h) Operar sin el certificado de Operador Aéreo Comercial.
- i) Obligar a la tripulación a realizar vuelos con naves que no reúnan las condiciones de aeronavegabilidad.
- j) No contar con la documentación nacional o internacional, requerida a bordo de la aeronave.
- k) No contar la aeronave con equipo de supervivencia actualizado.
- l) No tener actualizadas las directivas de aeronavegabilidad de la aeronave de acuerdo al fabricante.
- m) No tener actualizados los componentes de vida útil de la Aeronave de acuerdo al fabricante.
- n) Despachar aeronaves con información falsa o alterada de una reparación.
- o) No hacer del conocimiento de las autoridades competentes del área y a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en forma inmediata los accidentes o incidentes ocurridos a sus aeronaves.
- p) Impedir el libre acceso de los inspectores debidamente identificados, a sus aeronaves, instalaciones, talleres de mantenimiento, bodegas y documentos.

- q) Operar sin seguros vigentes.
- II) De 15,000.01 a 20,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietarios, arrendatarios o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:
- a) Permitir que la aeronave transite sin marcas de nacionalidad y matrícula.
  - b) Operar sin certificado de aeronavegabilidad y matrícula, o cuando tales documentos se encuentren vencidos.
  - c) Permitir que la aeronave sea tripulada por personas que carezcan de la licencia y habilitación correspondiente.
- III) De 10,000.01 a 15,000.00 Derechos Especiales de Giro, a las Empresas de Transporte Aéreo, propietario, arrendatario o que posea aeronave bajo cualquier otro concepto contractual por:
- a) Alterar o modificar las marcas de nacionalidad o matrícula
  - b) Matricular una aeronave en registro extranjero sin haber previamente cancelado la matrícula guatemalteca.
  - c) Ordenar a la tripulación a que realice actos que impliquen violación a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones.
  - d) Internar al país una aeronave extranjera o llevar una aeronave nacional al extranjero, sin cumplir con los requisitos establecidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.
  - e) Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la autorización o en contra de los procedimientos establecidos.

- f) Transportar cadáveres, enfermos contagiosos y mentales sin las autorizaciones respectivas.
  - g) Efectuar trabajos de fotografía aérea sin las autorizaciones correspondientes.
- IV) De 5,000.01 a 10,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:
- a) Volar una aeronave en condiciones no aeronavegables.
  - b) Tripular la aeronave sin portar la licencia, convalidación y su certificado médico vigente.
  - c) Desobedecer las ordenes que reciba con respecto al tránsito aéreo.
  - d) Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación, tomar parte en las operaciones de vuelo.
  - e) Tripular la aeronave bajo efectos de haber ingerido bebidas alcohólicas, cualquier droga o estupefaciente en cualquier cantidad, salvo las utilizadas por prescripción de un médico de vuelo.
  - f) Volar sobre zonas prohibidas o restringidas.
  - g) Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición sobre ciudades, centros de población o fuera de estos lugares sin la autorización respectiva.
  - h) Arrojar o permitir arrojar innecesariamente desde la aeronave, objetos o lastres.
  - i) Realizar vuelos de demostración o pruebas técnicas, sin el permiso respectivo.
- V) De 2,500.01 a 5,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los miembros de la Tripulación de una aeronave por:

- a) No aterrizar en los Aeródromos fijados en el permiso de operación.
  - b) No permitir el libre acceso a los inspectores plenamente identificados para efectuar las inspecciones a las aeronaves, tripulaciones y documentos.
  - c) Omitir dar información que requiera el control de tránsito aéreo para la seguridad del vuelo o proporcionare datos falsos.
  - d) Volar por debajo de las alturas mínimas que determine la autoridad de Tránsito Aéreo.
- VI) De 1,000.01 a 2,500.00 Derechos Especiales de Giro, a las personas individuales o jurídicas que presten servicios a terceros y/o desarrollen actividades conexas con la aviación y sus empleados o dependientes, por:
- a) Prestar los servicios sin contar con el certificado que lo autorice a operar.
  - b) Emplear personal que no esté calificado.
  - c) Emplear personal que no cuente con la licencia respectiva.
  - d) Desarrollar sus actividades en instalaciones que no reúnan condiciones físicas y técnicas.
  - e) No contar con los manuales correspondientes debidamente actualizados.
  - f) No contar con los manuales completos, hasta su última revisión.
  - g) No contar con equipo contra incendio de acuerdo a las regulaciones.
  - h) No realizar las reparaciones de conformidad con las recomendaciones del fabricante.

- i) No contar con los seguros respectivos.
  - j) Emplear equipo en malas condiciones.
  - k) Obstruir la labor de seguridad, o acciones de salvamento y contra incendio.
  - l) Utilizar vehículos sin los equipos o instrumentos requeridos.
  - m) Atravesar o circular la pista de aterrizaje o calles de rodaje sin la autorización correspondiente.
- VII) La Dirección impondrá una multa de 100.00 a 1,000.00 Derechos Especiales de Giro, a quien:
- a) Emitiere comunicaciones o señales aeronáuticas falsas o indebidas.
  - b) Sin autorización suprimiere señales aeronáuticas.
  - c) Omitiere efectuar las señales o comunicaciones debidas.
  - d) Interfiriere o interrumpiere las comunicaciones o señales aeronáuticas.
  - e) Colocare obstáculos en la pista de aterrizaje sin causa o razón.
  - f) Efectúe construcciones o instalaciones excediendo los límites máximos permitidos.

**ARTÍCULO 121. Suspensiones, inhabilitaciones temporales.** Las Suspensiones e inhabilitaciones temporales, serán de tres meses hasta tres años. De ser reincidente, si la infracción se considera grave, podrá imponérsele multa en forma simultanea.

**ARTÍCULO 122. Cancelación.** *La Cancelación de la licencia, certificado, autorización, concesión u otra otorgada por la*

*Dirección, se impondrá atendiendo la reincidencia o gravedad de la infracción independientemente de la multa correspondiente.*

**ARTÍCULO 123.** *La Dirección deberá como medida inmediata y simultánea a las sanciones, ordenar las medidas correctivas o preventivas para evitar que los actos pongan en peligro la seguridad aérea, hasta ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de la aeronave.*

Si en la realización de un hecho se involucra la comisión u omisión de varias infracciones o fueren continuadas, podrá sancionarse cada una en forma separada.

**ARTÍCULO 124.** Las infracciones a la presente ley, sus reglamentos y regulaciones que no tengan contemplada una sanción específica, serán sancionadas de conformidad con el contenido del artículo 119 dependiendo la gravedad de la misma.

**ARTÍCULO 125. Pago.** Las multas deberán pagarse en la Dirección, dentro de un plazo de cinco (5) días contados a partir del día siguiente de la fecha en que se le notifique la resolución que sanciona al infractor.

**ARTÍCULO 126. Intereses moratorios.** Por cada día de atraso en el pago, después del plazo antes mencionado, el sancionado deberá pagar un interés moratorio equivalente a la tasa de interés promedio ponderado para operaciones activas que rija en el mercado bancario guatemalteco.

De no hacer efectivo el pago de la multa, al ser requerida, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá a su elección deducir el monto de la garantía que ha sido prestada, si fuere el caso, o suspender, o cancelar la licencia, convalidación, permiso, autorización, certificación u otra otorgada



por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que lo habilite para la prestación del servicio.

**ARTÍCULO 127. Fuerza pública.** En el ejercicio de las facultades que le otorga esta ley, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá requerir el auxilio de la fuerza pública y ésta estará obligada a prestarla a fin de obtener la comparecencia de los presuntos infractores o la inmovilización de las aeronaves que pusieren en peligro la seguridad de la aviación, personas o cosas.

**ARTÍCULO 128. Procesos judiciales y medidas cautelares.** La autoridad policial o judicial que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculada a una aeronave o a una actividad aeronáutica, deberá proceder a comunicar de inmediato el hecho a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

**ARTÍCULO 129. Envío de información.** Si durante la investigación de un accidente o una infracción a las disposiciones establecidas por esta ley, reglamentos y regulaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil, determina la comisión de una infracción, falta o delito, remitirá la documentación pertinente y demás elementos de juicio, a la autoridad competente.”

Como podrá apreciarse, por una parte, en torno al pago de las multas se estableció el Derecho Especial de Giro, que es un valor monetario, de mayor utilización a nivel mundial, y más estable, por estar determinado por el promedio de las cinco monedas más fuertes del mundo, y por la otra, se han contemplado una gama de infracciones que no son limitativas y si en algún momento se infringiera la Ley, Reglamento y Regulaciones y

disposiciones de aviación, y cuya infracción no estuviere taxativamente señalada, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 119.

Casi en forma simultánea al trabajo de formación de la citada ley, se elaboró el proyecto de su Reglamento, el cual fue aprobado mediante Acuerdo Gubernativo 384-2001 cuya vigencia inició el 8 de diciembre del 2001 y contiene el desarrollo del procedimiento de la Ley.

En el citado reglamento en concordancia con el artículo 12 de la constitución Política de la República, contempla que previo a imponer la Dirección General de Aeronáutica Civil deberá de otorgarse audiencia al presunto infractor por el plazo de tres días y con su contestación o sin ella la Dirección General determinará lo procedente, emitiendo la resolución, misma que es notificada al infractor.

### **8.3. Procedimiento interno**

La detección de infracciones ya sean por comisión u omisión a la Ley, reglamento, regulaciones o disposiciones, es realizada por las inspecciones periódicas a los operadores aéreos y a quienes se dedican a actividades conexas con la aviación, incluyendo los que prestan servicios de tierra. De determinarse una infracción, por parte de los inspectores, es informada la Dirección General, quien remite lo actuado al Departamento Jurídico, quien analiza los informes presentados y de determinar de conformidad con la Ley que efectivamente tales acciones u omisiones son lesivas a sus disposiciones,

Por otra parte actualmente dentro de la detección de infracciones, se mantienen informes cruzados en red computarizada mediante el cual, la Sección de Aeronavegabilidad, que contiene los registros de certificados

de aeronavegabilidad, y cobertura de seguros de las aeronaves, informa a la Sección del Servicio de Información Aeronáutica, que es quien autoriza los planes de vuelo, para las aeronaves que despegan y aterrizan en los aeropuertos, de que aeronaves no están en condiciones aeronavegables por falta de algunos requisitos técnicos .

Por su parte la Sección de Licencias al Personal Técnico Aeronáutico, mediante el mismo sistema, informa a la Sección del Servicio de Información Aeronáutica de los pilotos cuyas licencias se encuentran vencidas.

La Sección del Servicio de Información Aeronáutica, al comprobar que se realizó una operación mediante la cual la aeronave o su tripulación no reúnen las condiciones para realizarla, informa al departamento jurídico.

Al recibir el Departamento Jurídico el informe analiza el expediente y de determinar que efectivamente se dio una violación a las normas jurídicas que rigen las operaciones, notifica por conducto de la Dirección al infractor, confiriéndole la audiencia respectiva, para que dentro del plazo previsto se pronuncie sobre el particular.

Vencido el plazo para la evacuación de la audiencia, es analizada la justificación o aceptación de la infracción, para adecuarla a las infracciones y sanciones previstas en la Ley, emitiendo la resolución respectiva, ya sea sanción pecuniaria o de suspensión, la cual es firmada y notificada por la Dirección otorgándole el plazo de 5 días para su cumplimiento, en caso fuera económica o fijándole el plazo de suspensión o inhabilitación.

La resolución, es notificada a la Sección del Servicio de Información Aeronáutica, Departamento de Estándares de Vuelo, a las Cajas recaudadoras, para su control y registro.

Cancelada la multa o cumplida la suspensión, la unidad recaudadora informa al Departamento jurídico de la Cancelación de la multa y este a su vez, informa al Departamento de Estándares de Vuelo, para que tome nota de la misma y archivándola en su record.

No obstante el procedimiento para la aplicación de sanciones ya señalada, considero de manera particular, por las acciones prácticas, que el mismo debiera de invertirse, es decir, que la Dirección General de Aeronáutica Civil, cumpla más con una función preventiva de incidentes o actos infractores que con una función correctiva, como actualmente se desarrolla, puesto que si se permite la operación de aeronaves sabiendo, que se cuenta con los certificados o licencias vencidas estaría avalando el hecho infractor, en cambio la Sección del Servicio de Información Aeronáutica, con fundamento en los reportes remitidos por las Secciones de Aeronavegabilidad y licencias al personal técnico aeronáutico, al detectar que en el plan de vuelo, se establece que la aeronave no cumple con las condiciones para su operación o que no cuenta con los seguros y pagos respectivos al día o bien que la licencia del piloto se encuentra vencida, no se autorice el referido plan de vuelo, hasta que no se solvete su situación. Esto por las consecuencias jurídicas que conlleva, ya que si una aeronave se siniestra, las aseguradoras esgrimen como argumento que la documentación correspondiente no estaba vigente.

#### **8.4. Impugnación de las resoluciones**

Como todo acto de la administración pública, las resoluciones que emite la Dirección General de Aeronáutica Civil, están sujetas a las impugnaciones, como lo establece el artículo 12 de la Ley de Aviación Civil, y cuyo trámite se encuentra normado por la Ley de lo Contencioso Administrativo, siendo los más frecuentes dentro de la Dirección General, el recurso de revocatoria y eventualmente la acción constitucional de amparo.



## CONCLUSIONES

1. La actual Ley de Aviación Civil, contenida en el Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, no sólo a la fecha es la más reciente de las legislaciones aeronáuticas promulgadas, sino que cumple con las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, que le permitirán ser el soporte jurídico para el desarrollo de la aviación nacional.
2. La Dirección General de Aeronáutica Civil, si bien es cierto cuenta con asidero legal que le permite normar, vigilar y supervisar las actividades aeronáuticas, también lo es que tiene una tarea ardua, de certificar a los nuevos operadores o bien de recertificar a aquellos operadores que fueron certificados con disposiciones anteriores.
3. La Dirección General de Aeronáutica Civil, de acuerdo con la nueva Ley de Aviación Civil, al concesionar la explotación del espacio aéreo guatemalteco, puede hacerlo mediante el otorgamiento del contrato o certificado de explotación que contenga las condiciones relacionadas con las operaciones y la actividad aérea a desarrollar.
4. La Ley de Aviación Civil y su Reglamento, han establecido los requisitos exigibles y el procedimiento para el otorgamiento del contrato o certificado de explotación aérea, que permitirá hacer más fluido el trámite para su otorgamiento.

5. Con el objeto de garantizar la seguridad y continuidad en la prestación del servicio de transporte aéreo, ninguna empresa puede iniciar operaciones, sin que antes haya obtenido el certificado de operador aéreo, que garantiza que la empresa está apta para la prestación del servicio y el Certificado de Explotador Aéreo que le autoriza a explotar el servicio.
6. Actualmente las normas jurídicas contemplan sanciones bastante severas para quien infrinja la Ley de Aviación Civil, su Reglamento y Regulaciones, lo que obliga a los operadores a observar rigurosamente las disposiciones técnicas, operativas y legales.
7. De hacerse cumplir los procedimientos, disposiciones aplicables a la actividad aeronáutica, nuestra aviación, será la vanguardista de la región, y las operaciones Aéreas del Estado de Guatemala, podrán situarse en categoría I.
8. La soberanía del Estado de Guatemala se extiende al espacio aéreo que se encuentra sobre su territorio, pero de acuerdo con la tendencia moderna y la incursión del sistema satelital para el control de tráfico aéreo, se verá vulnerada pues se estudia la conveniencia mundial de fijar un límite.



## RECOMENDACIONES

1. La Dirección General de Aeronáutica Civil, como máxima autoridad aeronáutica, tiene la tarea de velar fielmente por el cumplimiento de la Ley, el Reglamento, Regulaciones y disposiciones complementarias, para asegurar que las operaciones aéreas que se realicen en nuestros aeródromos sean seguras.
2. No obstante estar publicadas y en vigencias las normas jurídicas que rigen la actividad aviatoria, sería recomendable promover seminarios que den a conocer los procedimientos y requisitos exigibles en cada caso particular, para que al momento de presentar sus solicitudes para la realización del Servicio de Transporte Aéreo Público, no encuentren reparos ni mayores obstáculos, lo que obligará a la autoridad aeronáutica a resolver en términos breves.
3. Si bien es cierto, se ha modificado el sistema tradicional de contrato para las autorizaciones de explotación; considero necesario adoptar el Certificado de Explotación Aérea, como se propone en el anexo respectivo, y que no sólo contiene las condiciones generales del otorgamiento, sino que es empleado en muchos países de la región latinoamericana y cuya adopción no requiere modificaciones a la Ley de Aviación Civil, vigente, pues ya se encuentra previsto.
4. Siendo el proceso de certificación de operadores, un paso necesario para garantizar el correcto desarrollo de la aviación nacional, la

Dirección General de Aeronáutica Civil, debe no sólo capacitar a su personal técnico, sino incrementarlo, para poder atender a los operadores y el parque de aviación general, que es el más grande de la Región Centroamericana.

5. Que los operadores y Personal Técnico Aeronáutico, deben de atender rigurosamente las disposiciones normativas para el desarrollo de sus actividades en virtud que las sanciones previstas por su incumplimiento, son bastante severas.

# ANEXOS:

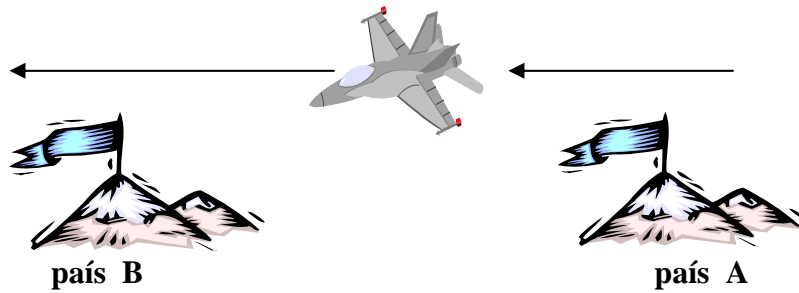
## ANEXO A

### LIBERTADES DEL AIRE

#### LIBERTADES TÉCNICAS

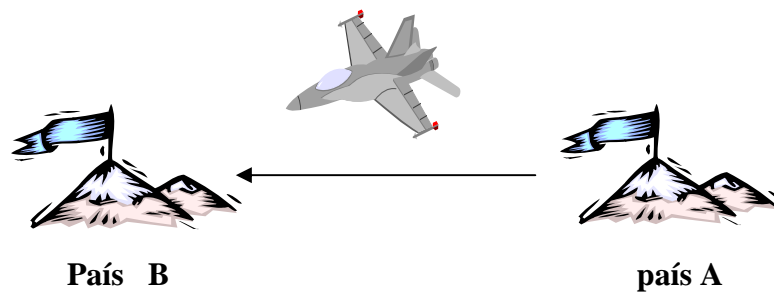
##### 1º. LIBERTAD

*El derecho que tiene una aeronave de sobre volar el espacio aéreo de otro Estado miembro de la OACI sin aterrizar en él.*



##### 2º. LIBERTAD

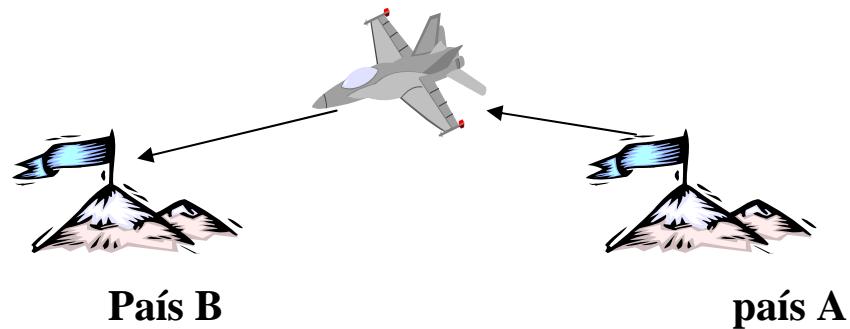
El derecho que tiene una aeronave de aterrizar en cualquier Estado miembro de la OACI por razones técnicas.



# LIBERTADES COMERCIALES

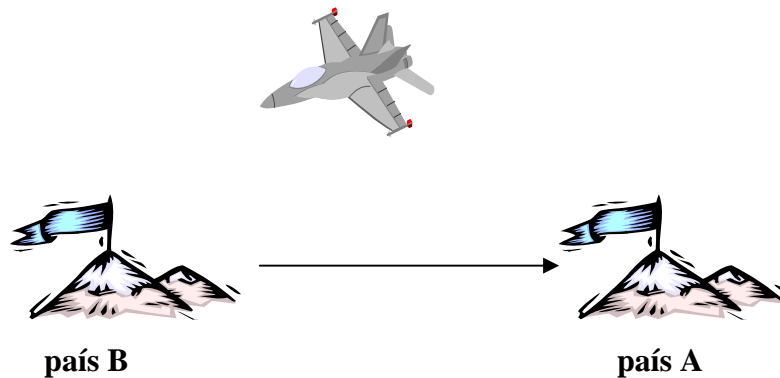
## 3°. LIBERTAD

El derecho que tienen las aeronaves comerciales de levantar pasajeros, carga y correo, del país A (su propio país) y desembarcarlo en el país B (otro país)



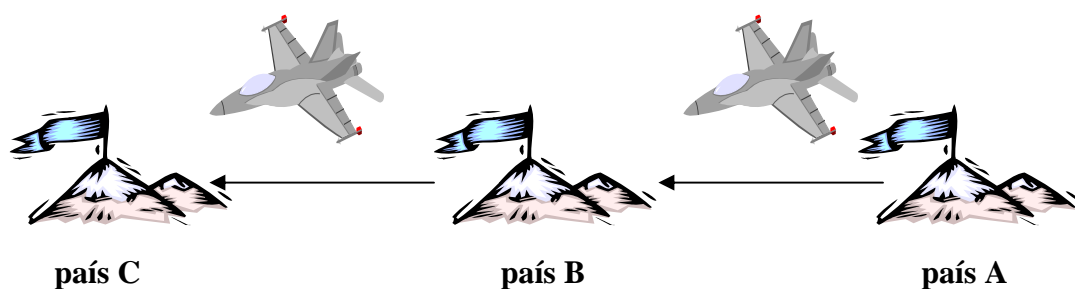
## 4°. LIBERTAD

Derecho que tiene toda aeronave comercial de un país A de levantar pasajeros, carga y correo del país B y desembarcarlo en el país A.



## 5°. LIBERTAD

Derecho Que se le concede a una aeronave comercial del país A de levantar pasajeros, carga y correo del país B y desembarcarlo en el país C o viceversa.



**ANEXO B**  
**CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO**

**Este certifica que:**

\_\_\_\_\_

**Ubicado en:**

\_\_\_\_\_

Ha cumplido con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, satisfecho los requisitos operativos contenidos en la Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000, Regulaciones de Aviación Civil, Normas de Operación correspondientes a los Anexos 6 y 8 de OACI y con los estándares de seguridad de Vuelo pertinentes al servicio a explotar. En virtud lo cual se emite el presente CERTIFICADO que lo autoriza a realizar operaciones de transporte aéreo comercial, bajo las condiciones y limitaciones contenidas en las operaciones específicas aprobadas. Este certificado cubre las siguientes modalidades: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Este certificado no es transferible y la Dirección General de Aeronáutica Civil lo puede suspender, cancelar o revocar en cualquier momento, cuando el operador no cumpla con las condiciones estipuladas.

Certificado No. \_\_\_\_\_

Director General D.G.A.C.

f) \_\_\_\_\_

Nombre \_\_\_\_\_

Período de vigencia de \_\_\_\_\_ hasta \_\_\_\_\_

Fecha de emisión \_\_\_\_\_ fecha vencimiento \_\_\_\_\_



## ANEXO C

### CONTRATO DE EXPLOTADOR AÉREO

CONTRATO NÚMERO \_\_\_\_\_

FECHA DE EXPEDICIÓN: \_\_\_\_\_

FECHA DE VENCIMIENTO: \_\_\_\_\_

#### CONTRATO DE EXPLOTACIÓN;

*El Director e Interventor de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con fundamento en lo prescrito en el artículo 7º. Del Decreto 93-2000 que contiene la Ley de Aviación Civil.*

#### RESUELVE:

Conceder autorización a la empresa \_\_\_\_\_

Para que se dedique a la actividad de \_\_\_\_\_

---

---

De acuerdo a las condiciones y limitaciones que se especifican en los anexos I y II que forman parte del presente contrato.

f) \_\_\_\_\_

DIRECTOR INTERVENTOR  
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

#### ACEPTADO:

f) \_\_\_\_\_

EMPRESA.

\_\_\_\_\_  
EMPRESA

## **ANEXO I**

### **DEL CONTRATO DE EXPLOTACIÓN**

Guatemala, \_\_\_\_\_

1. Rutas y frecuencias \_\_\_\_\_
2. Aeronaves autorizadas con sus respectivas matriculas \_\_\_\_\_
3. Limitaciones \_\_\_\_\_
4. *Este contrato de explotación no podrá ser enajenado o traspasado de ninguna forma a persona natural o jurídica sin autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.*
5. *Las autoridades del gobierno que correspondan debidamente acreditadas, tienen el libre acceso a las dependencias y aeronaves de la Empresa, Esta queda obligada a proporcionar a tales autoridades, todos los datos, incluyendo los estadísticos y facilidades que le soliciten relacionadas con la aviación civil, de conformidad con las leyes respectivas.*
6. La Empresa queda sujeta al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley de Aviación Civil, normas de operación por Guatemala, Decretos, Reglamentos, Convenios internacionales aprobados por Guatemala y las demás leyes de la República de Guatemala.
7. La Empresa no hará uso de la intervención diplomática respecto a los deberes y derechos de las partes provenientes de este contrato. Todas las diferencias que surgieren con motivo de la aplicación de este contrato, serán resueltas por los funcionarios y tribunales nacionales y de acuerdo con lo que establecen las leyes y reglamentos de la República de Guatemala.
8. El presente Contrato podrá ser cancelado, sin responsabilidad alguna para el Estado por cualquiera de las causas siguientes:
  - a) Por incumplimiento de las condiciones pactadas en este contrato;
  - b) Si la empresa no cumpliera con las Leyes, Reglamentos y disposiciones vigentes en la República de Guatemala, la Dirección General de Aeronáutica civil, podrá como paso previo, ordenar la suspensión del presente contrato.
  - c) Por convenir a los intereses del Estado.

f) \_\_\_\_\_

DIRECTOR INTERVENTOR  
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

ACEPTADO:

f) \_\_\_\_\_

EMPRESA

\_\_\_\_\_  
EMPRESA



***ANEXO II***  
***DEL CONTRATO DE EXPLOTACIÓN***

Guatemala, \_\_\_\_\_

1. Tarifas autorizadas. \_\_\_\_\_
2. Itinerarios y horarios \_\_\_\_\_

f) \_\_\_\_\_  
DIRECTOR INTERVENTOR  
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

ACEPTADO:

f) \_\_\_\_\_  
EMPRESA



**EL ESTADO DE GUATEMALA**

Por conducto de la



**Dirección General de Aeronáutica Civil**

OTORGA

**CERTIFICADO DE EXPLOTACIÓN AEREA**

**A:**

---

**PARA EXPLOTAR EN LA REPUBLICA DE GUATEMALA**

El servicio de Transporte Aéreo Público \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ al haber cumplido con los  
requerimientos contenidos en el Decreto 93-2000 del Congreso de la  
República, Ley de Aviación Civil; Acuerdo Gubernativo 384-2001 que  
contiene su Reglamento y Regulaciones de Aviación Civil, bajo las  
condiciones consignadas en el reverso.

Guatemala, \_\_\_\_\_

f) \_\_\_\_\_  
Director General de Aeronáutica Civil

## CONDICIONES GENERALES

- 1.- Rutas y Frecuencias \_\_\_\_\_
- 2.- Aeronaves \_\_\_\_\_
- 3.- Limitaciones \_\_\_\_\_
- 4.- Este Certificado de Explotación no podrá ser enajenado o traspasado de ninguna forma a persona natural o jurídica, sin autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 5.- Los funcionarios de aviación debidamente acreditados, tienen libre acceso a las dependencias y aeronaves de la Empresa. Esta queda obligada a proporcionar a tales autoridades, todos los datos, incluyendo los estadísticos y facilidades que soliciten relacionadas con la aviación civil de conformidad con las leyes respectivas.
- 6.- La Empresa queda sujeta al estricto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley de Aviación Civil, Decretos, reglamentos, convenios internacionales aprobados por Guatemala, normas y regulaciones de aviación y demás leyes aplicables.
- 7.- La Empresa no hará uso de la intervención diplomática respecto a los deberes y derechos de las partes, provenientes de este Certificado. Todas las diferencias que surgieren de su aplicación serán resueltas en forma conciliatoria por funcionarios de aviación de la Dirección General de Aeronáutica Civil y de no llegarse a un acuerdo se someterán a los tribunales de justicia.
- 8.- El presente certificado podrá ser cancelado, sin responsabilidad alguna para el Estado, por cual quiera de las causas siguientes:
  - a) Por el incumplimiento de las condiciones pactadas en este certificado,
  - b) Por la inobservancia de lo dispuesto con las leyes, reglamentos y disposiciones vigentes en la República de Guatemala, pudiendo como paso previo, ordenar la suspensión del presente certificado.
  - c) Por convenir a los intereses del Estado.
- 9.- Tarifas autorizadas \_\_\_\_\_
- 10.- Itinerarios y horarios \_\_\_\_\_
- 11.- VIGENCIA: \_\_\_\_\_

ACEPTADO:

(f) \_\_\_\_\_  
**LA EMPRESA**

## BIBLIOGRAFÍA

## **Libros:**

CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Derecho Administrativo**. Impresiones Gráficas. 1993. Guatemala.

UGARTE ROMANO, Luis. **Tratado de Derecho Aeronáutico**, III edición, Lagavel Impresores. 2000, México.

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Apuntes de Derecho Internacional Público**. 1982. Guatemala.

PINO MUÑOZ, Jacinto Héctor. **Legislación Aérea de México y Centroamérica**. Editorial Galanchez. Universidad Autónoma de México. 1978. México.

SEARA VÁSQUEZ, Modesto. **Derecho Internacional Público**. Editorial Porrúa. S.A. Séptima Edición 1981. México.

TAPIA SALINAS, Luis. **La Regulación Jurídica del Transporte Aéreo**. Manual de Derecho Aéreo. México.

VIDELA ESCALADA, Federico. **Derecho Aeronáutico**. Tomo II Buenos Aires Argentina. Editorial fidenter.

## **Diccionarios:**

CABANELLAS G. Alcalá-Zamora L. **Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual**. Editorial Heliasta, 14º. Edición, 1980. Buenos Aires Argentina.

**Real Academia de la Lengua Española**. Diccionario de la Lengua Española XXI edición, Talleres UNIGRAF S.L. 1992. España.

## ***Documentos:***

**Convenio Sobre Aviación Civil**, los primeros 40 años de la Secretaria General de la OACI. 1948.

**Convenio de Chicago**. OACI, 1947.

**Conferencia Mundial de Transporte Aéreo** 1996.

**Conferencia Mundial de Derecho Aéreo y Espacial**. 1998.

**XXV y XXVI Jornadas de Derecho Aeronáutico** ALADA 2001, 2002.

**Corporación Centro Americana de Servicios a la Navegación Aérea**. Convenio Constitutivo.

**Corporación Centro Americana de Servicios a la Navegación Aérea**. Estatutos.

**Anexo 6 Operación de Aeronaves**. OACI.

**Convenio Sobre Transporte Aéreo Internacional**. OACI. 1944

### ***Tesis:***

MANCHAME VÁSQUEZ, Carlos Ulises. **Reestructuración de la Ley de Aviación Civil de Guatemala**, 1975.

MIRON GIRÓN, Ernesto Alfredo. **Legislación Guatemalteca, los vuelos Charter y Pool Aéreo**. Tipografía Nacional 1978.

VIÑALS BARRACHINAS, Jorge. **Derecho Aéreo Público**. 1971.

### ***Legislación:***

**Constitución Política de la República de Guatemala.** Asamblea Nacional Constituyente 1986

**Ley de Aviación Civil.** Decreto 100-97 del Congreso de la República. (Derogada)

**Ley de Aviación Civil.** Decreto 93-2000 del Congreso de la República. (vigente)

**Ley de lo Contencioso Administrativo.** Decreto 119-96 Del Congreso de la República.

**Ley del Organismo Judicial.** Decreto 2-89 del Congreso de la República.

**Código de Comercio.** Decreto 2-70 del Congreso de la República.

**Reglamento de la Ley de Aviación Civil.** Acuerdo Gubernativo 384-2001.

**Regulaciones de Aviación Civil.** DGAC. 1987