

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

INFORME DE EJECUCION PRESUPUESTARIA

A MAYO 22 2014

PRESUPUESTO DE INGRESOS

INTEGRACION GENERAL

Los ingresos percibidos al día 22 de mayo del presente año ascienden a Q.64,067,265.33. Dicho monto está integrado por: a) Q.21,514,988.56 que corresponden a la Fuente de Financiamiento 29 “Otros Recursos del Tesoro con Afectación Específica” y b) Q.42,552,276.77 que corresponden a la Fuente de Financiamiento 31 “Ingresos Propios”.

En retrospectiva, al cierre del mes de abril del Ejercicio Fiscal 2013 se presentó un margen de recaudación de Q.66,529,282.42, integrado por Q.26,719,000.63 que corresponden a la Fuente de Financiamiento 29 y Q.39,810,281.80 que corresponden a la Fuente de Financiamiento 31.

Derivado de la comparación anterior se evidencia que la variación neta al 22 de mayo entre los dos ejercicios es de -Q.2,462,017.10, manifestándose un comportamiento negativo con respecto del mes de mayo 2013, representando dicho decremento un -3.70%.

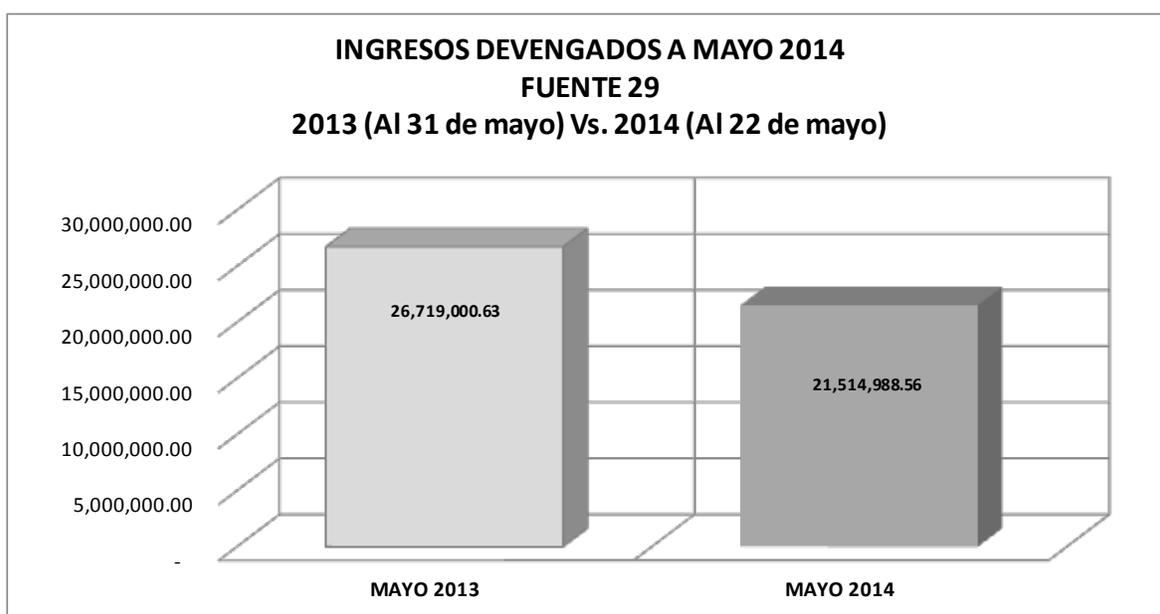
Ingresos recaudados Mayo 2013 Vs. Mayo 22 2014.

Tipo de Ingreso	2013	2014	Variación
<i>--Fuente 29</i>			
Impuesto por circulación de vehículos aéreos	1,613,054.55	1,523,822.95	-89,231.60
Impuesto por salida del país vía aérea	25,105,946.08	19,991,165.61	-5,114,780.47
Total Fuente 29	26,719,000.63	21,514,988.56	-5,204,012.07
<i>--Fuente 31</i>			
Ingresos no tributarios	37,821,055.97	40,620,548.80	+2,799,492.83
Vta. de bienes y servicios de la Adm. Pública	1,989,225.83	1,931,727.97	-57,497.86
Total Fuente 31	39,810,281.80	42,552,276.77	+2,741,944.97
Total General	66,529,282.43	64,067,265.33	-2,462,017.10

Fuente: Fuente 29: Portal de transparencia fiscal <http://transparencia.minfin.gob.gt/> / Fuente 31: Sistema de Contabilidad Integrada SICOIN-Web: <https://sicoin.minfin.gob.gt>

FUENTE DE FINANCIAMIENTO 29 “OTROS RECURSOS DEL TESORO CON AFECTACION ESPECIFICA”

Los ingresos percibidos en esta Fuente de Financiamiento al día 22 de mayo del presente año ascienden a Q.21,514,988.56. Dicho monto está integrado por el Impuesto por Circulación de Vehículos Aéreos¹ Q.1,523,822.95 y por el Impuesto por Salida del País Vía Aérea² Q.19,991,165.61. A esta misma fecha en el Ejercicio Fiscal 2013, el Impuesto por Circulación de Vehículos Aéreos presentaba una recaudación de Q.1,613,054.55 y por concepto del Impuesto por Salida del País Vía Aérea se recaudaron Q.25,105,946.08, totalizando Q.26,719,000.63. Dichos montos manifiestan un comportamiento negativo para el Ejercicio 2014, lo cual se traduce en un decremento de -Q.5,204,012.07



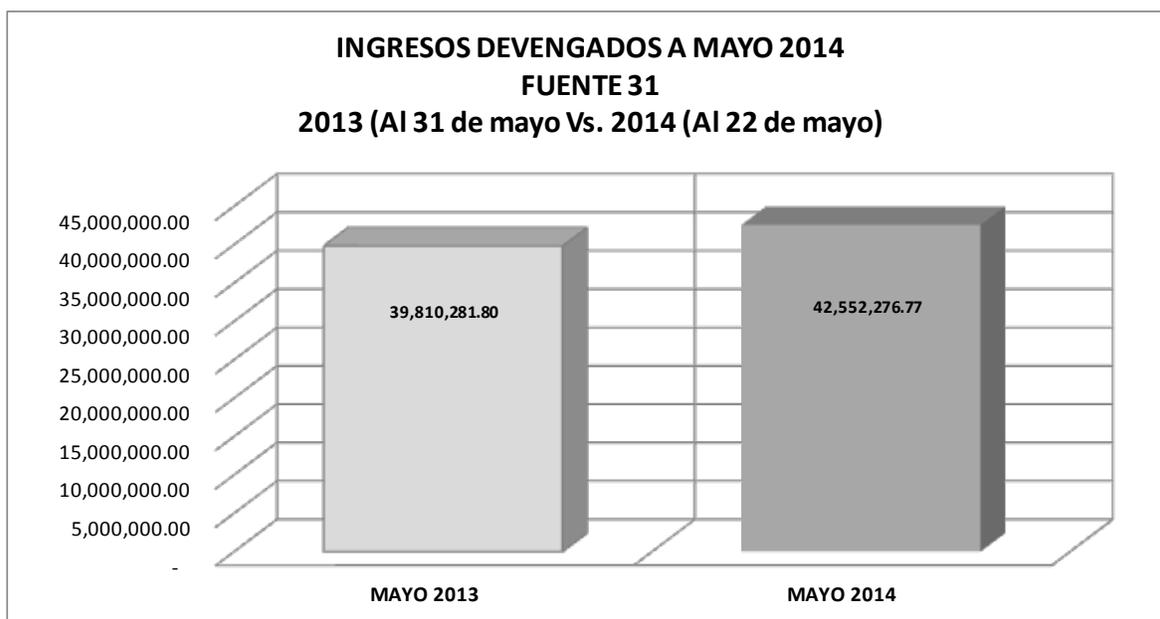
FUENTE DE FINANCIAMIENTO 31 “INGRESOS PROPIOS”

Los ingresos percibidos en esta Fuente de Financiamiento al día 22 de mayo del presente año ascienden a Q.42,552,276.77. Dicho monto está integrado por Ingresos No Tributarios con Q.40,620,548.80 y por Venta de Bienes y Servicios de la Administración Pública con Q.1,931,727.97. A esta misma fecha en el Ejercicio Fiscal 2013, los Ingresos No Tributarios

¹ La Dirección General de Aeronáutica Civil únicamente percibe el 50% de un total de 100% de este impuesto. El 50% restante lo percibe el Ministerio de Finanzas Públicas.

² Dicho impuesto se encuentra normado en el Arto. 22 del Decreto 1771 “Ley Orgánica del INGUAT”. A la Dirección General de Aeronáutica Civil le corresponde el 27% de un total de 100% recaudado. El resto de la clasificación se detalla así: 33%-INGUAT; 32%-Ministerio de Educación; 4%-Ministerio de Cultura y Deportes y el restante 4% para el CONAP.

presentaban una recaudación de Q.37,821,055.97 y por concepto de Venta de Bienes y Servicios de la Administración Pública se recaudaron Q.1,989,225.83, totalizando Q.39,810,281.80. Dichos montos manifiestan un comportamiento positivo para el Ejercicio 2014, lo cual se traduce en un aumento de Q.2,741,994.97.



PRESUPUESTO DE EGRESOS

POR TIPO DE GASTO

Para el Ejercicio Fiscal 2014, el Congreso de la República no aprobó el Proyecto de Presupuesto propuesto por el Ministerio de Finanzas Públicas, acción que derivó en que las asignaciones iniciales del Ejercicio 2013 vuelvan a encontrarse vigentes para el 2014. De esa cuenta para este Ejercicio se encuentran asignados Q.188,074,402.00, de los cuales Q.184,074,402.00 se consideran presupuesto de funcionamiento y los restantes Q.4,000,000.00 presupuesto de inversión.

No obstante al 22 de mayo de 2014 el Presupuesto de Egresos de la D.G.A.C. ha sido incrementado en un total de Q.37,000,000.00, lo cual nos deja un presupuesto vigente de Q.225,074,402.00.

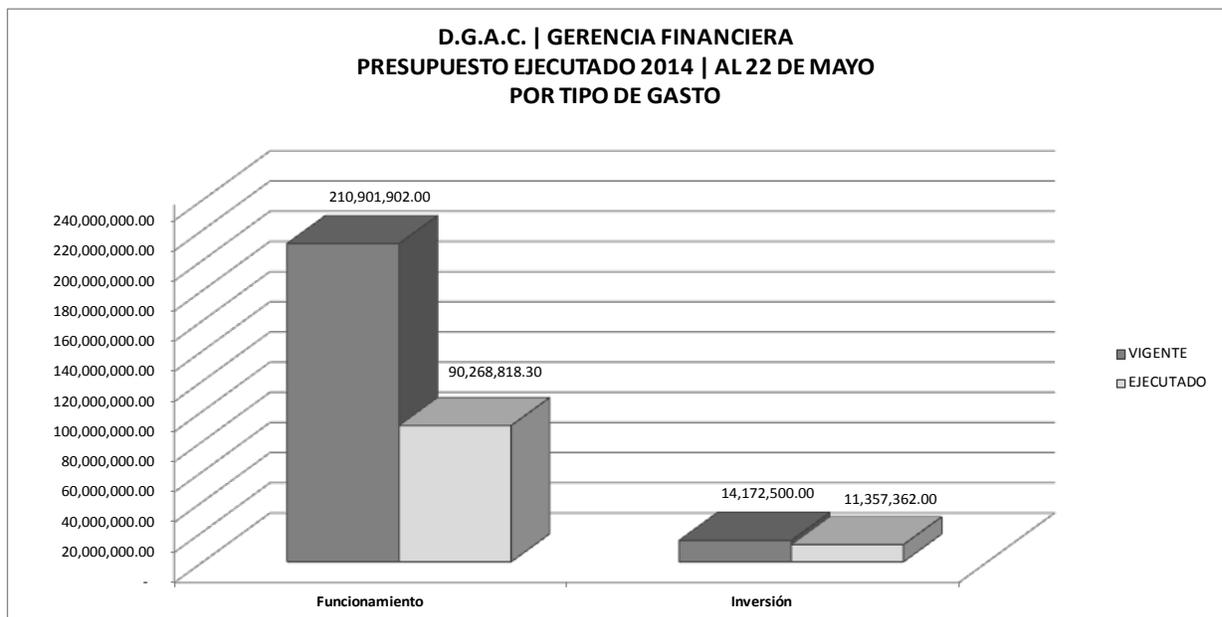
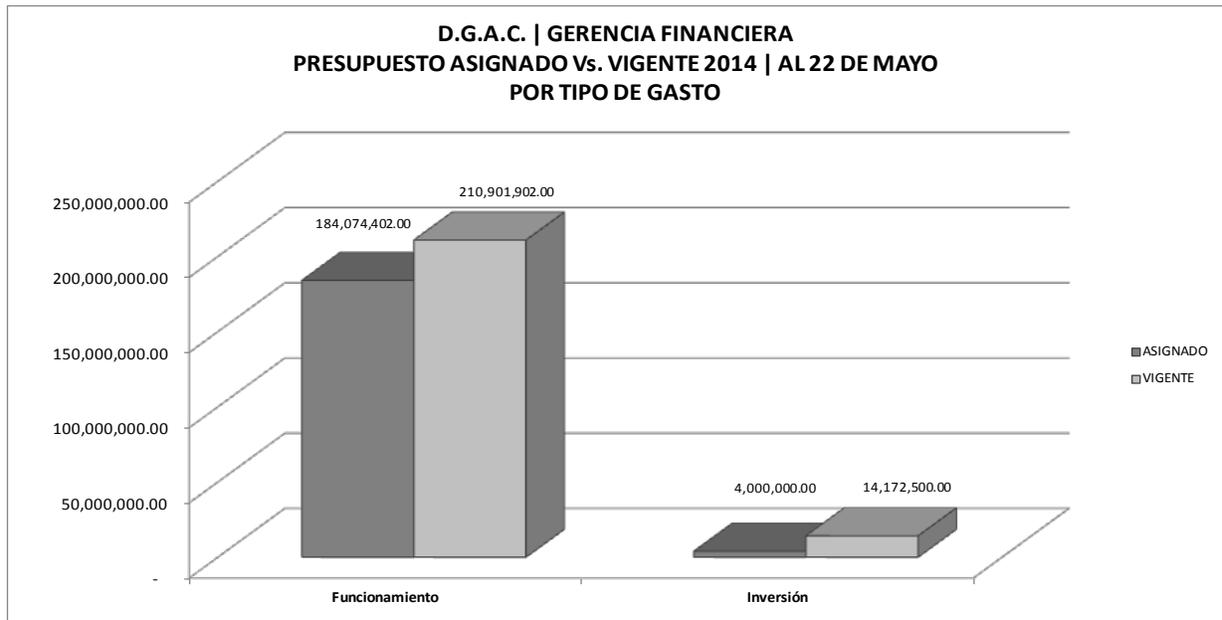
Del total vigente, al 22 de mayo 2014 se han ejecutado Q.101,626,180.30, equivalente a un 45.15% del monto total a ejecutar. De este monto Q.90,268,818.30 (40.10%) corresponden al área de funcionamiento y Q.11,357,362.00 (5.05%) al área de inversión. Comparativamente, al finalizar el mes de mayo del Ejercicio Fiscal 2013 se habían ejecutado Q.51,908,135.07 el cual en su momento fue equivalente a un 27.60% del presupuesto total asignado, presentando una mejora

positiva en la ejecución presupuestaria de este Ejercicio, perspectiva que se fortalece si tomamos en cuenta que en mayo de 2013 se contaba con un presupuesto vigente menor que el actual.

Ejecución presupuestaria por tipo de gasto / Al 22 de mayo 2014

TIPO DE GASTO	ASIGNADO 2014	VIGENTE MAYO 22 2014	EJECUTADO MAYO 22 2014	%	SALDO ABRIL 2014
Funcionamiento	184,074,402.00	210,901,902.00	90,268,818.30	40.10	120,633,083.70
Inversión	4,000,000.00	14,172,500.00	11,357,362.00	5.05	2,815,138.00
Total General	188,074,402.00	225,074,402.00	101,626,180.30	45.15	123,448,221.70

Fuente: Sistema de Contabilidad Integrada SICOIN-Web: <https://sicoin.minfin.gob.gt>



POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO

Al clasificar el Presupuesto de Egresos 2014 de la D.G.A.C. por Fuente de Financiamiento encontramos que al inicio del Ejercicio el mismo se encontraba financiado por la Fuente de Financiamiento 29 "Otros Recursos del Tesoro con Afectación Específica" con Q.70,477,402.00 asignados, lo que representaba un 37.47% del total presupuestado. De la misma forma la Fuente de Financiamiento 31 "Ingresos Propios" con Q.117,597,000.00 asignados, representando un 62.53% del presupuesto 2014. En términos absolutos lo anterior totalizó en su momento Q.188,074,402.00 lo cual implicaba un 100% del presupuesto asignado para el Ejercicio 2014.

No obstante a mayo 22 de 2014 se ha integrado la Fuente de Financiamiento 11 "Ingresos Corrientes" al presupuesto de egresos de la Institución³, dicha integración se realizó por medio de dos tipos de movimientos presupuestarios: a) Un débito de espacio presupuestario de las Fuentes 29 y 31 por Q.17,303,624.00 trasladando el mismo a la Fuente 11, con el propósito de solventar una deuda con la Empresa Siemens Innovaciones S.A. de C.V. y b) Una ampliación del presupuesto asignado por Q.37,000,000.00 con el propósito de efectuar el pago por la prima de seguro del Aeropuerto Internacional La Aurora, Aeropuerto Internacional Mundo Maya y Aeródromo de San José.

Derivado de lo anterior, el presupuesto vigente de la Dirección General de Aeronáutica Civil al 22 de mayo de 2014 asciende a un total de Q.225,074,402.00, dividido de la siguiente manera:

Presupuesto vigente por Fuente de Financiamiento / Al 22 de mayo 2014

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	ASIGNADO 2014	%	VIGENTE MAYO 22 2014	%	VARIACION
11 "Ingresos Propios"	0.00	0.00	54,303,624.00	24.13	+54,303,624.00
29 "Otros Recursos del Tesoro con Afectación Específica"	70,477,402.00	37.47	57,437,402.00	25.52	-13,040,000.00
31 "Ingresos Propios"	117,597,000.00	62.53	113,333,376.00	50.35	-4,263,624.00
Total General	188,074,402.00	100.00	225,074,402.00	100.00	+37,000,000.00

Fuente: Sistema de Contabilidad Integrada SICOIN-Web: <https://sicoin.minfin.gob.gt>

³ La integración de dicha Fuente de Financiamiento responde a los lineamientos emanados por el Señor Presidente Constitucional de la República en lo relacionado al Plan de Mejoramiento del Aeropuerto Internacional La Aurora.

FUENTE 11 “INGRESOS CORRIENTES”

Esta Fuente de Financiamiento es costeada con fondos que el propio aparato estatal recauda de los diferentes impuestos vigentes en el país, lo que quiere decir que la misma no depende del flujo de ingresos que la Dirección General de Aeronáutica Civil opera.

De los Q.54,303,624.00 vigentes en dicha fuente, al 22 de mayo 2014 se han ejecutado Q.47,989,900.00, los cuales con respecto del monto total vigente de la fuente representa un 88.37% ejecutado y con respecto de los Q.225,074,402.00 totales del Presupuesto de Egresos de la D.G.A.C. representa un 21.32%. Dentro de esta Fuente de Financiamiento se han erogado los gastos relativos al pago de deuda con SIEMENS Innovaciones S.A. de C.V. y la Prima de Seguro del Aeropuerto Internacional La Aurora.

FUENTE 29 “OTROS RECURSOS DEL TESORO CON AFECTACION ESPECIFICA”

Tal y como se mencionó anteriormente, esta Fuente de Financiamiento depende de las recaudaciones del Impuesto por Circulación de Vehículos Aéreos y del Impuesto por Salida del País Vía Aérea.

De los Q.57,437,402.00 vigentes en dicha fuente, al 22 de mayo 2014 se han ejecutado Q.15,753,060.66, los cuales con respecto del monto total vigente de la fuente representa un 27.43% ejecutado y con respecto de los Q.225,074,402.00 totales del Presupuesto de Egresos de la D.G.A.C. representa un 7.00%.

FUENTE 31 “INGRESOS PROPIOS”

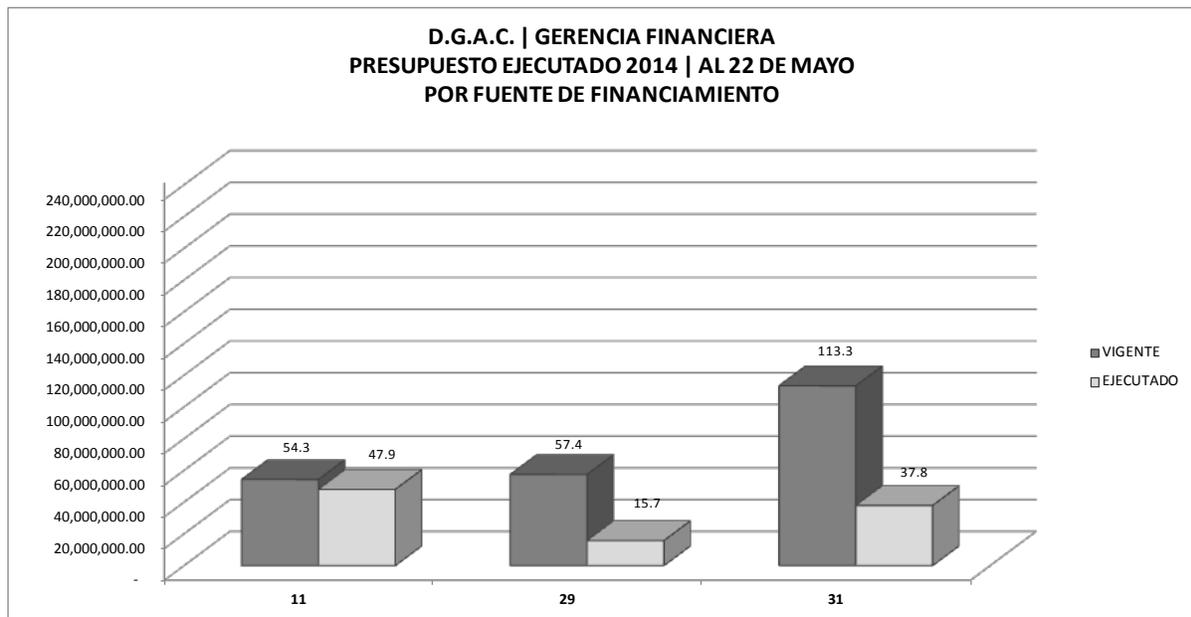
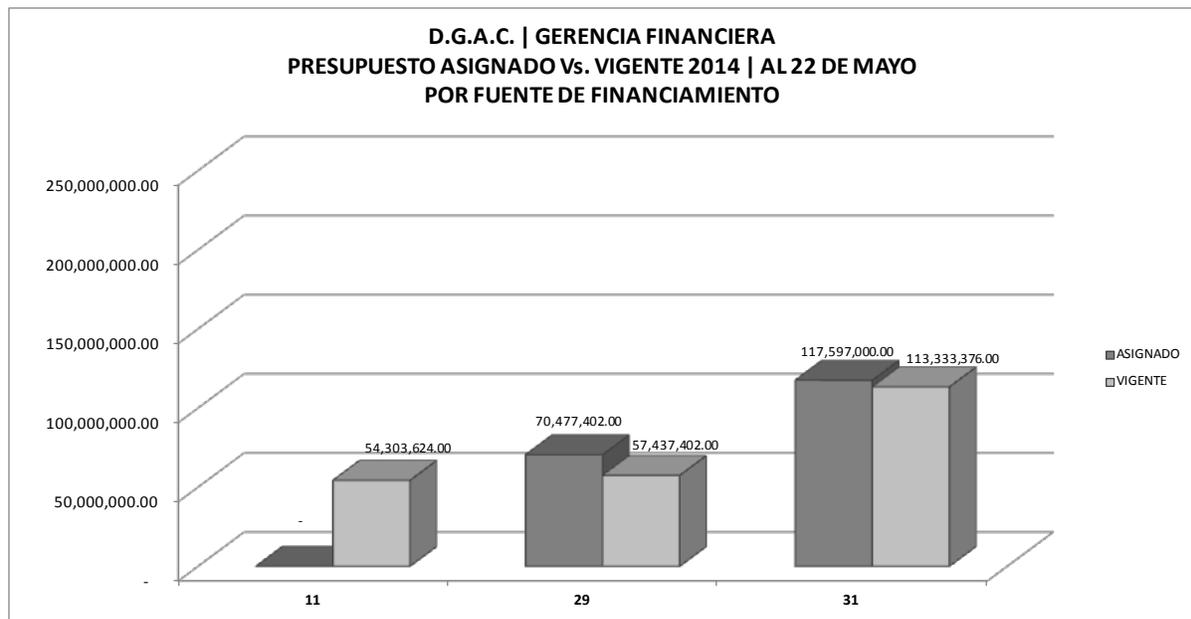
Tal y como se mencionó anteriormente, esta Fuente de Financiamiento depende de las recaudaciones de servicios y arrendamientos regulados por el Acuerdo Gubernativo 939-2002 y sus reformas.

De los Q.113,333,376.00 vigentes en dicha fuente, al 22 de mayo 2014 se han ejecutado Q.37,883,219.80, los cuales con respecto del monto total vigente de la fuente representa un 33.43% ejecutado y con respecto de los Q.225,074,402.00 totales del Presupuesto de Egresos de la D.G.A.C. representa un 16.83%.

Ejecución presupuestaria por Fuente de Financiamiento / Al 22 de mayo 2014

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	VIGENTE MAYO 22 2014	EJECUTADO MAYO 22 2014	%	SALDO A MAYO 22 2014
11 "Ingresos Propios"	54,303,624.00	47,989,900.00	88.37	6,313,724.00
29 "Otros Recursos del Tesoro con Afectación Específica"	57,437,402.00	15,753,060.34	27.43	41,684,341.66
31 "Ingresos Propios"	113,333,376.00	37,883,219.96	33.43	75,450,156.04
Total General	225,074,402.00	101,626,180.30	45.15	123,448,221.70

Fuente: Sistema de Contabilidad Integrada SICOIN-Web: <https://sicoin.minfin.gob.gt>



INTEGRACION DE INGRESOS Vs. GASTOS

El comportamiento de los ingresos y los egresos devengados durante el período enero-mayo (al día 22) permite establecer la variación entre estas dos vertientes del presupuesto de la D.G.A.C. La variación entre las diferentes fuentes que dan origen a los ingresos, así como los gastos efectuados con cargo a las mismas, se presenta en forma mensual y acumulada en el siguiente cuadro:

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL								
VARIACION DE INGRESOS - GASTOS 2014								
(CIFRAS EN QUETZALES)								
FF	DESCRIPCION	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO 22	FONDO ROTATIVO	TOTAL
29	Otros Recursos del Tesoro							
	Total Ingresos	2,983,241.89	6,926,475.37	2,020,121.40	5,397,868.60	4,187,281.30	-	21,514,988.56
	Total Gastos	2,969,148.54	3,244,151.88	3,329,672.06	3,137,118.18	3,072,969.68	-	15,753,060.34
	Variación	14,093.35	3,682,323.49	(1,309,550.66)	2,260,750.42	1,114,311.62	-	5,761,928.22
31	Ingresos Propios							
	Total Ingresos	9,871,582.39	7,560,630.11	7,610,768.85	9,110,943.40	8,398,352.02	-	42,552,276.77
	Total Gastos	10,434,081.82	5,968,955.92	8,256,429.29	6,870,917.03	6,352,835.90	2,000,000.00	39,883,219.96
	Variación	(562,499.43)	1,591,674.19	(645,660.44)	2,240,026.37	2,045,516.12	(2,000,000.00)	2,669,056.81
	TOTAL INGRESOS	12,854,824.28	14,487,105.48	9,630,890.25	14,508,812.00	12,585,633.32	-	64,067,265.33
	TOTAL GASTOS	13,403,230.36	9,213,107.80	11,586,101.35	10,008,035.21	9,425,805.58	2,000,000.00	55,636,280.30
	VARIACION TOTAL	(548,406.08)	5,273,997.68	(1,955,211.10)	4,500,776.79	3,159,827.74	(2,000,000.00)	8,430,985.03

Tal y como se ha mencionado con anterioridad, la Fuente de Financiamiento 11 “Ingresos Corrientes” no se incluye en la integración debido a que su flujo de recaudación no depende de la D.G.A.C.

En el caso de la Fuente de Financiamiento 29, la relación ingresos – gastos presenta una acumulación neta positiva de Q.5,761,928.22, por lo que se sugiere incrementar el índice de ejecución presupuestaria en la misma, tomando en cuenta desde ya que el saldo de esta fuente de recursos al finalizar el presente año, pasará a formar parte del fondo común, sin poder ser utilizado por esta Dirección en el siguiente ejercicio fiscal.

En lo relacionado a la Fuente de Financiamiento 31, la relación ingresos – gastos presenta una acumulación neta positiva de Q.2,669,056.81. No obstante es importante tomar en cuenta que a

esta Fuente de Financiamiento se le debitan automáticamente Q.2,000,000.00 que pertenecen al Fondo Rotativo Institucional de la D.G.A.C., no importando si dicho monto esté ejecutado en un 100%, ya que el mismo es tomado por la Unidad de Administración Financiera del MINCIV como un desembolso inmediato.

En resumen, tomando en cuenta la totalidad de ingresos y gastos, la relación entre estas dos vertientes del presupuesto de la Dirección General de Aeronáutica Civil correspondiente al período enero – mayo (al día 22) presenta un saldo positivo neto de Q.8,430,985.03, monto que constituye disponibilidad para cubrir egresos en lo que resta del mes de mayo y posteriores meses del Ejercicio Fiscal 2014.

POR GRUPO DE GASTO

La ejecución acumulada al 22 de mayo del presente año por grupo de gasto, presenta el comportamiento siguiente:

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL									
EJECUCION PRESUPUESTARIA A MAYO 22 2014									
POR GRUPO DE GASTO									
GRUPO	DESCRIPCION	ASIGNADO	MODIFICADO	VIGENTE	%	EJECUTADO	%	SALDO	%
0	Servicios Personales	106,172,633.00	-	106,172,633.00	47.17	38,329,208.62	36.10	67,843,424.38	63.90
1	Servicios No Personales	65,411,071.00	24,827,500.00	90,238,571.00	40.09	46,996,443.78	52.08	43,242,127.22	47.92
2	Materiales y Suministros	8,990,698.00	(748,760.00)	8,241,938.00	3.66	975,465.91	11.84	7,266,472.09	88.16
3	Equipo	4,000,000.00	10,172,500.00	14,172,500.00	6.30	11,357,362.00	80.14	2,815,138.00	19.86
4	Transferencias Corrientes	3,000,000.00	2,717,760.00	5,717,760.00	2.54	3,967,699.99	69.39	1,750,060.01	30.61
9	Asignaciones Globales	500,000.00	31,000.00	531,000.00	0.24	-	-	531,000.00	100.00
	TOTAL	188,074,402.00	37,000,000.00	225,074,402.00	100.00	101,626,180.30	45.15	123,448,221.70	54.85

GRUPO 0 “SERVICIOS PERSONALES”: Con un presupuesto vigente total de Q.106,172,633.00 equivalente a un 47.14 del presupuesto total de la D.G.A.C. es el Grupo de Gasto con mayor asignación actualmente, además de ser el Grupo en el que se ejecuta la mayor cantidad de asignaciones dentro del presupuesto de la D.G.A.C. Incluye el pago de sueldos, bonificaciones, jornales y honorarios del personal que labora en la Institución (011, 021, 022, 029 y 031). Al 22 de mayo de 2014 se han ejecutado Q.38,329,208.62, mismos que se traducen en un 36.10% del monto total vigente en este grupo.

GRUPO 1 “SERVICIOS NO PERSONALES”: Con un presupuesto vigente total de Q.90,238,571.00 equivalente a un 40.09 del presupuesto total de la D.G.A.C., incluye el pago por cualquier tipo de servicio o mantenimiento que se realice en la Institución, incluye el pago por energía eléctrica, telefonía, mantenimientos y reparaciones, etc. Al 22 de mayo de 2014 se han ejecutado Q.46,996,443.78, mismos que se traducen en un 52.08% del monto total vigente en este grupo. Dentro del mismo se registra el pago de la Prima de Seguro de los Aeropuertos Internacional La Aurora, Mundo Maya y Aeródromo de San José por un monto aproximado de Q.36.7 millones

GRUPO 2 “MATERIALES Y SUMINISTROS”: Con un presupuesto vigente total de Q.8,241,938.00 equivalente a un 3.66 del presupuesto total de la D.G.A.C., incluye el pago por la adquisición de todo tipo de materiales y suministros para el buen funcionamiento de la Institución, incluye gastos por compra de tintas, pinturas, combustibles y lubricantes, papel toalla e higiénico, útiles de limpieza, repuestos, materiales eléctricos, etc. Al 22 de mayo de 2014 se han ejecutado Q.975,465.91 mismos que se traducen en un 11.84% del monto total vigente en este grupo. Es el Grupo de Gasto con menor ejecución registrada, lo cual es indicativo de retrasos e inconvenientes en los procesos de compra de insumos, lo cual se traduce en que las distintas áreas y unidades de la D.G.A.C. no están viendo satisfechas sus necesidades. Si consideramos la fecha (casi sobrepasamos la mitad del tiempo en el que el Ejercicio Fiscal permite adquirir insumos, tomando en cuenta que los meses de noviembre y diciembre son fechas de cierre fiscal) y el porcentaje de ejecución de este Grupo de Gasto, es recomendable agilizar los procesos de compra directa y cotizaciones que se tengan pendientes y de esta manera optimizar la ejecución de los recursos asignados.

GRUPO 3 “EQUIPO”: Con un presupuesto vigente total de Q.14,172,500.00 equivalente a un 6.30% del presupuesto total de la D.G.A.C., incluye el pago por la adquisición de equipos para el buen funcionamiento de la Institución, incluye gastos por compra de sillas, escritorios, aires acondicionados, computadoras, impresoras, etc. Al 22 de mayo de 2014 se han ejecutado Q.11,357,362.00 mismos que se traducen en un 80.14% del monto total vigente en este grupo. Dentro del mismo se registra el pago de la deuda contraída con la Empresa SIEMENS Innovaciones, S.A. de C.V. por un monto aproximado de Q.11.2 millones.

GRUPO 4 “TRANSFERENCIAS CORRIENTES”: Con un presupuesto vigente total de Q.5,717,760.00 equivalente a un 2.54% del presupuesto total de la D.G.A.C., incluye el pago por el Programa de Retiro Voluntario de la Institución, así como también el pago por vacaciones no gozadas e indemnizaciones a ex trabajadores de la Institución. Al 22 de mayo de 2014 se han ejecutado Q.3,967,699.99 mismos que se traducen en un 69.39% del monto total vigente en este grupo.

GRUPO 9 “ASIGNACIONES GLOBALES”: Con un presupuesto vigente total de Q.531,000.00 equivalente a un 0.24% del presupuesto total de la D.G.A.C., incluye el pago por sentencias judiciales procedentes de demandas con sentencia firma de Juez Competente en contra de la Institución. Al 22 de mayo de 2014 no se tiene ejecución registrada en este Grupo de Gasto, por lo tanto su porcentaje es del 0.00%.

DECRETO NUMERO 93-2000

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que con fecha siete de noviembre de mil novecientos noventa y siete, el Congreso de la República emitió el Decreto Numero 100-97, que contiene la Ley de Aviación Civil de Guatemala.

CONSIDERANDO:

Que las disposiciones contenidas en el referido cuerpo legal no concuerdan con el avance acelerado de la Aviación Nacional y con las normas internacionales de aviación ratificadas por Guatemala y contenidas en el Convenio de Chicago, cuya observancia y cumplimiento es obligatoria, lo que las hace inaplicables, restando el poder coercitivo del Estado para garantizar el ordenado y seguro desarrollo de la aviación.

CONSIDERANDO:

Que para obtener el control efectivo de las actividades de aviación y contar con el marco jurídico que le permita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, ser la entidad rectora en la materia y establecer las normas del programa para la vigilancia de seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional, es necesario la aprobación de una nueva disposición jurídica, que contemple los lineamientos normativos correspondientes.

POR TANTO:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 171 literal a) de la Constitución Política de la República de Guatemala.

DECRETA:

La siguiente:

LEY DE AVIACION CIVIL

**TITULO I
AERONAUTICA CIVIL**

**CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTICULO 1. Objeto. La presente ley tiene como objetivo normar el ejercicio de las actividades de aeronáutica civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala, los reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias.

ARTICULO 2. Ambito de aplicación. La presente ley es aplicable a todas las personas individuales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que realicen actividades de aviación civil dentro del territorio nacional y su espacio aéreo.

ARTICULO 3. Soberanía del Espacio Aéreo. La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. El uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de conformidad con lo estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados por Guatemala, las leyes ordinarias, lo prescrito en esta ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias.

ARTICULO 4. Definiciones. Para efectos de interpretación y aplicación de la presente ley, los términos técnicos en materia de aeronáutica tendrán los significados reconocidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTICULO 5. Normas Internacionales. El Gobierno de Guatemala adopta las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional, para las actividades previstas en esta ley.

CAPITULO II AUTORIDAD AERONAUTICA

ARTICULO 6. Dirección General de Aeronáutica Civil. La Dirección General de Aeronáutica Civil, en adelante la Dirección, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la presente ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales.

ARTICULO 7. Funciones. Son funciones de la Dirección, además de otras señaladas en esta ley, las siguientes:

- 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.

ARTICULO 8. Fondo Privativo. Los ingresos que, en el ejercicio de sus funciones y de acuerdo con las leyes ordinarias, acuerdos gubernativos y convenios, obtenga la Dirección, constituirán ingresos específicos que deberán depositarse en un fondo privativo abierto a favor de la misma, por el Ministerio de Finanzas Públicas, de conformidad con lo que establece la Ley Orgánica del Presupuesto.

Los ingresos del fondo privativo provendrán de:

- a) Asignaciones presupuestarias que el Gobierno haga a su favor.
- b) Arrendamiento de bienes muebles e inmuebles.
- c) Multas por infracciones.
- d) Intereses que generen sus recursos financieros.
- e) Donaciones de otras entidades o personas.
- f) Cobro de cargos y tasas por los servicios prestados por la Dirección, de acuerdo a lo estipulado en esta ley.

- g) Las autorizaciones y permisos que otorgue la Dirección a personas individuales o jurídicas, en la prestación de servicios a terceros, así como los traspasos y anotaciones que se realicen en el Registro Aeronáutico.

Los recursos del fondo privativo serán destinados a financiar:

- a) Gastos de operación y funcionamiento de la Dirección, así como para la capacitación de su recurso humano.
- b) Gastos de mantenimiento de las instalaciones a cargo de la Dirección.
- c) Costos de inversión en el desarrollo de infraestructura de aeronáutica civil.

ARTICULO 9. Presupuesto. El presupuesto de la Dirección se financiará con los recursos provenientes de su fondo privativo, ingresos corrientes y específicos. En materia de presupuesto la Dirección deberá cumplir con lo que establecen la Constitución Política de la República y las demás leyes aplicables.

ARTICULO 10. Fiscalización. La fiscalización de las operaciones financiero-contables de la Dirección estará a cargo de la Contraloría General de Cuentas de la Nación, sin perjuicio de que la Dirección pueda establecer sus propios mecanismos de control interno.

ARTICULO 11. Régimen Laboral. La Dirección estará dotada y deberá contratar el personal necesario para cumplir sus funciones. Las relaciones laborales de la Dirección se regirán por las leyes aplicables en la materia, quedando facultada para mejorar o superar las prestaciones contempladas en las mismas a favor de los trabajadores.

ARTICULO 12. Recursos. Contra las resoluciones emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil se podrán interponer los recursos administrativos y judiciales previstos en la ley.

CAPITULO III DIRECTOR GENERAL Y SUBDIRECTORES

ARTICULO 13. Director General. El Director General de Aeronáutica Civil es la máxima autoridad de la Dirección y ejercerá sus funciones con estricto apego a lo que establece esta ley y demás disposiciones de observancia general.

ARTICULO 14. Nombramiento. El Director General de Aeronáutica Civil será nombrado por el Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y concluirá su gestión administrativa por:

- a) Renuncia debidamente aceptada,
- b) Impedimento o incapacidad legal, y
- c) Remoción o fallecimiento.

ARTICULO 15. Requisitos e impedimentos. Para ocupar el cargo de Director General de Aeronáutica Civil se requiere ser guatemalteco de origen, persona de reconocida capacidad administrativa, honorabilidad, experiencia aeronáutica, profesional universitario y/o piloto aviador, mayor de treinta años de edad, así como estar solvente de obligaciones económicas con el Estado y de responsabilidades civiles y penales.

ARTICULO 16. Ausencia del Director. En caso de la ausencia temporal del Director General de Aeronáutica Civil, asumirá el cargo, con las responsabilidades propias del Director, el Subdirector que

determine la Dirección, de conformidad con sus disposiciones internas.

ARTICULO 17. Para el desarrollo de las actividades administrativas y técnico-operativas, la Dirección contará con dos subdirectores, uno en cada área.

ARTICULO 18. Los Subdirectores serán nombrado por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a propuesta del Director de Aeronáutica Civil, y tendrá las funciones que establezcan sus disposiciones internas, debiendo el subdirector técnico-operativo, poseer licencia de transporte aéreo y el subdirector administrativo, profesional universitario, con experiencia administrativa y aeronáutica.

CAPITULO IV JUNTA CONSULTIVA DE AVIACION CIVIL

ARTICULO 19. Junta Consultiva de Aviación Civil. La Junta Consultiva de Aviación Civil, es un órgano consultivo de la Dirección, emite opinión y formula recomendaciones sobre asuntos sometidos a su consideración.

ARTICULO 20. La reglamentación establecerá su integración, nombramiento y funciones.

TITULO II CIRCULACION AEREA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 21. Las Aeronaves deben despegar y aterrizar en aeródromos públicos o privados. No rige esta obligación en caso de fuerza mayor o cuando se trate de aeronaves públicas en ejercicio de sus funciones específicas. Sin embargo, en caso de fuerza mayor deberá de notificarse inmediatamente a la autoridad aeronáutica más próxima.

ARTICULO 22. Excepto en caso de fuerza mayor, ninguna aeronave debe aterrizar en aeródromos privados sin autorización de su propietario. El aterrizaje en aeródromos privados no autoriza al propietario a impedir la continuación del vuelo, si le produjere perjuicio este hecho, tendrá derecho a indemnización.

ARTICULO 23. La Dirección General de Aeronáutica Civil podrá establecer o disponer excepciones al régimen de ingreso de aeronaves públicas o privadas extranjeras cuando se trate de operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento o de vuelos que correspondan a razones sanitarias o humanitarias.

ARTICULO 24. Las personas que desempeñen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer, para el ejercicio de las mismas, certificados, licencias o equivalentes aceptados por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales en que la República de Guatemala sea parte y en condiciones de reciprocidad.

ARTICULO 25. No podrá efectuarse el desplazamiento de una aeronave sino en caso de necesidad para asegurar el salvamento o cuando lo determine la Dirección General de Aeronáutica Civil. Sin autorización de esta última no se removerán del lugar del aterrizaje las mercancías, equipajes y suministros, a menos que sea necesario removerlos para evitar su pérdida o destrucción.

ARTICULO 26. Si una Aeronave extranjera hubiese penetrado en territorio guatemalteco sin autorización o hubiese violado prescripciones relativas a la circulación aérea, deberá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida.

Para tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios admitidos en el derecho internacional, teniendo cuidado de no poner en peligro la vida de los ocupantes de la aeronave ni la seguridad de ésta, sin perjuicio de los derechos y obligaciones otorgados por la Carta de las Naciones Unidas.

También podrá ser obligada a aterrizar y podrá ser detenida la aeronave privada extranjera que sobrevuela territorio guatemalteco, cuando la autoridad de aplicación tenga motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del Convenio de Chicago de 1944 y otros convenios en los cuales la República de Guatemala sea parte.

Así mismo la Dirección General de Aeronáutica Civil puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin al acto de violación ocurrido.

ARTICULO 27. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tomará las medidas adecuadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves privadas matriculadas en la República de Guatemala u operadas por un explotador que tenga su domicilio principal o residencia permanente en el territorio guatemalteco, para cualquier propósito incompatible con los fines del Convenio de Chicago de 1944.

TITULO III INFRAESTRUCTURA

CAPITULO I AEROPUERTOS Y AERODROMOS

ARTICULO 28. Aeródromo. El aeródromo es el área definida de tierra o agua que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie.

Los aeródromos públicos son los destinados al uso público, los demás son aeródromos privados. La condición del propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado.

ARTICULO 29. Aeropuerto. El aeropuerto es el aeródromo de uso público, que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su rampa, donde se prestan normalmente servicios de aduana, sanidad, migración y otros complementarios. Las áreas que lo conforman son inembargables, inalienables e imprescriptibles y las áreas circundantes son zonas de dominio restringido.

ARTICULO 30. Funcionamiento. El funcionamiento de todo aeródromo deberá ser autorizado por la Dirección General de Aeronáutica Civil de conformidad con las disposiciones reglamentarias.

ARTICULO 31. La Dirección General de Aeronáutica Civil puede suspender, restringir o cancelar el tránsito aéreo en cualquier aeródromo o zona del territorio nacional, cuando medien razones de seguridad o emergencia

CAPITULO II LIMITACIONES A LA PROPIEDAD PRIVADA

ARTICULO 32. Se denominan superficies limitadoras de obstáculos, a los planos imaginarios, oblicuos y horizontales que se extienden sobre cada aeródromo y sus inmediaciones, tendientes a limitar la altura de los obstáculos a la circulación aérea.

ARTICULO 33. Superficies limitadoras de obstáculos. En las áreas cubiertas por la proyección de las superficies limitadoras de obstáculos de los aeródromos, así como en las áreas de aproximación por instrumentos y circuitos de espera correspondientes a los mismos, las construcciones, plantaciones, estructuras e instalaciones, ya sean permanentes o transitorias, no podrán tener una altura mayor que la limitada por dichas superficies, ni podrán ser de naturaleza tal que acrecienten los riesgos potenciales de un eventual accidente de aviación.

ARTICULO 34. Determinación. La Dirección General de Aeronáutica Civil determinará las superficies limitadoras de obstáculos de cada aeródromo público existente o que se construya o modifique.

ARTICULO 35. Reducción o eliminación de obstáculos. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo público se comprueba la infracción a las normas a que se refiere el presente capítulo, la Dirección General de Aeronáutica Civil exigirá al infractor la reducción o eliminación de los obstáculos.

En caso de incumplimiento, la Dirección General de Aeronáutica Civil, requerirá judicialmente la reducción o eliminación de los obstáculos. Los gastos que demanden serán a costa del infractor, el cual no tendrá derecho a reembolso ni indemnización.

ARTICULO 36. Si con posterioridad a la autorización de funcionamiento de un aeródromo privado se construyen obstáculos que afectan sustancialmente las operaciones que allí se efectúen, a petición de parte y a cargo de ésta, la Dirección General de Aeronáutica Civil determinará si éstos constituyen un riesgo para la circulación aérea

De determinar la Dirección General de Aeronáutica Civil que los obstáculos constituyen un riesgo para la circulación aérea, el propietario del aeródromo privado tendrá derecho a solicitar judicialmente su reducción o eliminación. La resolución judicial podrá autorizar al propietario del aeródromo a reducir o eliminar los obstáculos por cuenta y costo del infractor.

ARTICULO 37. Obligación de señalar. La señalización de los obstáculos que constituyan peligro para la circulación aérea es obligatoria y se efectuará de acuerdo con la reglamentación respectiva. Los costos de instalación y funcionamiento de las señales que correspondan están a cargo del propietario.

CAPITULO III FACILITACION

ARTICULO 38. Comisión Nacional de Facilitación. La Dirección General de Aeronáutica Civil constituirá la Comisión Nacional de Facilitación, que será la encargada de los procedimientos y coordinación que requiere la facilitación de la entrada, tránsito y salida de Aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, en aplicación de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

La reglamentación establecerá la integración, funciones y atribuciones de la Comisión.

TITULO IV AERONAVES

CAPITULO I CONCEPTO Y CLASIFICACION

ARTICULO 39. Definición. Se considera Aeronave toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas.

La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables.

ARTICULO 40. Clasificación. Las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles

a) Aeronaves de Estado: Las aeronaves que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros.

b) Aeronaves Civiles: Todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar. Estas se clasificarán de acuerdo a su uso en:

Aeronaves Comerciales: Las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo.

Aeronaves de Aviación General: Las utilizadas en cualquier otra actividad.

CAPITULO II MATRICULA, CONDICIONES TECNICAS DE LA AERONAVE

ARTICULO 41. Se considera de nacionalidad guatemalteca toda aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico Nacional. La marca de matrícula de las aeronaves civiles consistirá en la letra T asignada a Guatemala como marca de nacionalidad y la letra G como contramarca, ambas con mayúscula seguidas de un grupo de tres letras mayúsculas del alfabeto que deberá fijarse en el exterior de la aeronave.

No se permitirá que una aeronave nacional tenga dos o más matrículas. Las aeronaves con matrícula de otro país podrán adquirir matrícula guatemalteca, previa cancelación de la matrícula anterior y el cumplimiento de los requisitos de registro establecidos en el Reglamento, así como de las obligaciones fiscales a que esté afectada.

Cualquier empresa guatemalteca podrá adquirir en arrendamiento para uso dentro y fuera del país, aeronaves propiedad de empresas extranjeras e inscribirlas en el Registro Aeronáutico por el plazo que dure el arrendamiento, adquiriendo matrícula guatemalteca provisional, sin más trámite que el cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento y sin tener que cancelar los impuestos de importación.

ARTICULO 42. Certificado de Aeronavegabilidad. El certificado de Aeronavegabilidad es el documento en el que se hace constar que las aeronaves guatemaltecas han cumplido con las normas, regulaciones y el control técnico prescritos por la Dirección. Cuando se trate de aeronaves extranjeras, la Dirección les exigirá también el certificado de Aeronavegabilidad, extendido por la autoridad competente del país de su nacionalidad, para permitirles volar en el espacio aéreo guatemalteco.

La Dirección, para el efecto, deberá extender el certificado de Aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección de la respectiva aeronave y cumpla con los requisitos contenidos en esta ley, sus reglamentos y regulaciones.

Cuando una aeronave se haya accidentado o se haya reportado en una situación de emergencia, su propietario deberá solicitar un nuevo certificado de Aeronavegabilidad antes de ponerla nuevamente en servicio, o solicitar una inspección de la aeronave en el segundo caso.

El certificado de Aeronavegabilidad es válido por un (1) año, a menos que sea suspendido o cancelado, pero puede ser prorrogado sucesivamente por períodos iguales, previa inspección de la aeronave, efectuada por el personal técnico de la Dirección. La Dirección para el efecto deberá prorrogar el certificado de Aeronavegabilidad en un plazo no mayor de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que se finalice la inspección y se cumpla con las condiciones de Aeronavegabilidad.

Las aeronaves de matrícula extranjera están sujetas a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para garantizar sus condiciones operativas y de aeronavegabilidad.

ARTICULO 43. Documentos de a Bordo. Toda aeronave nacional o extranjera debe llevar a bordo los documentos siguientes:

- a) Certificado de matrícula.
- b) Certificado de Aeronavegabilidad.
- c) Las licencias apropiadas de cada miembro de la tripulación.
- d) Diario de a bordo.
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarque y destino.
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga.

CAPITULO III REGISTRO AERONAUTICO NACIONAL

ARTICULO 44. Registro Aeronáutico Nacional. La Dirección General de Aeronáutica Civil organizará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Nacional, que será administrado y dirigido por un funcionario denominado Registrador nombrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, el que velará porque las operaciones y desarrollo del Registro se desarrolle de conformidad con la ley, reglamentos y regulaciones. En el Registro se inscribirán:

- a) Aeronaves Civiles y sus motores.
- b) Personal Técnico Aeronáutico.
- c) Escuelas de Instrucción Aeronáutica.
- d) Infraestructura Aeroportuaria.
- e) Operadores de Transporte Aéreo Comercial autorizados.
- f) Operadores de Servicios de apoyo a la navegación aérea.
- g) Talleres Aeronáuticos.
- h) Inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos.
- i) Enajenaciones y arrendamientos de aeronaves, así como los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral de acuerdo a nuestra legislación.

Toda la información contenida en el Registro Aeronáutico Nacional será pública.

ARTICULO 45. Requisitos. Las personas que tengan que inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional deberán de cumplir con los requisitos exigidos en el reglamento respectivo.

CAPITULO IV

PERDIDA, DESTRUCCION, INUTILIZACION, ABANDONO E INCAUTACION DE AERONAVES

ARTICULO 46. De la declaración. La Dirección General de Aeronáutica Civil, declarará:

- a) La pérdida de una aeronave, cuando hayan transcurrido treinta (30) días desde su desaparición, previa investigación.
- b) La destrucción de una aeronave, cuando resulte imposible o económicamente inviable ponerla nuevamente en condiciones de aeronavegabilidad.
- c) La inutilización de una aeronave cuando, se encuentren inoperativas por más de un (1) año, y,
- d) El abandono de una aeronave a favor del Estado, luego de transcurrido un plazo de seis (6) meses de producido el requerimiento legal cuando:
 - 1) La aeronave y sus partes inmovilizadas en el territorio guatemalteco no sean reclamadas o reparadas por sus propietarios o explotadores.
 - 2) La aeronave permanezca en un aeródromo inmovilizada sin que exista persona con capacidad legal suficiente que se haga cargo de las responsabilidades derivadas de su propiedad, operación o explotación.
 - 3) La aeronave carezca de matrícula o se ignore el nombre del propietario o el lugar de su procedencia, o
 - 4) Lo solicite por escrito el propietario de la aeronave.

ARTICULO 47. De la Inscripción. Las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización, abandono de aeronaves se inscribirán de oficio en el Registro Aeronáutico Nacional. La inscripción conlleva la cancelación automática de la matrícula.

El reglamento determinará la forma y procedimiento para efectuar las declaraciones respectivas.

ARTICULO 48. Del remolque de aeronaves. Cuando una aeronave, sus partes o despojos representen un peligro para la navegación aérea, la infraestructura o los medios de comunicación; cuando signifique un obstáculo al desarrollo de las actividades aeroportuarias; o cuando la permanencia en el lugar de inmovilización o accidente pueda producir un deterioro del bien, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá disponer su inmediato remolque. Los gastos de reparación, conservación y remolque de la aeronave serán por cuenta del propietario o explotador.

TITULO V

CONTRATOS DE UTILIZACION DE AERONAVES

CAPITULO I ARRENDAMIENTO

ARTICULO 49. Del arrendamiento de aeronaves. El contrato de arrendamiento de aeronave es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso y posesión de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras

modalidades y para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica. Este contrato debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.

ARTICULO 50. Cesión y subarrendamiento. No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse sin el consentimiento expreso del arrendador.

ARTICULO 51. Arrendamiento con o sin tripulación. El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 62 de la presente ley.

En caso que el arrendatario de la aeronave asuma la responsabilidad de equiparla y tripularla, la obligación del arrendador se reduce a hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización.

ARTICULO 52. Obligaciones. El arrendatario está obligado a cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia y a utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica indicada en el contrato, así mismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que los producidos por el uso legítimo y el transcurso del tiempo.

La obligación del arrendatario comprende la de mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato de arrendamiento.

ARTICULO 53. Inmovilización y restitución. Procede la inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de la entrega, bajo la responsabilidad del arrendatario.

La inmovilización de la aeronave procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Aeronáutico Nacional. En este último caso la Dirección General de Aeronáutica Civil a petición de parte podrá disponer la inmovilización.

CAPITULO II FLETAMENTO

ARTICULO 54. Definición. El contrato de fletamento de aeronaves es aquel mediante el cual el fletante, que conserva la posesión de la aeronave y su carácter de explotador, se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un período de tiempo, en beneficio del fletador, el cual se obliga a ejecutar una contraprestación.

ARTICULO 55. Obligaciones. El fletante debe poner a disposición del fletador la capacidad legal total o parcial de la aeronave, debidamente equipada y tripulada, provista de los documentos de abordaje y en estado de aeronavegabilidad. Así mismo, debe cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador, en las condiciones y tiempo convenidos.

CAPITULO III INTERCAMBIO DE AERONAVES

ARTICULO 56. Definición. El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos.

CAPITULO IV ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO EXTRANJERO

ARTICULO 57. Transferencia. Cuando una aeronave con matrícula guatemalteca sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica civil, podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula de la aeronave. La Dirección General de Aeronáutica Civil quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera.

ARTICULO 58. Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio guatemalteco, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá asumir, previa autorización del Estado de matrícula, todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.

TITULO VI PERSONAL AERONAUTICO

CAPITULO UNICO DEL PERSONAL

ARTICULO 59. Licencias para Pilotos y demás Personal Técnico Aeronáutico. Ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radio-operador de a bordo, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad de aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva.

Al personal militar, pilotos y mecánicos, se les extenderán licencias civiles, a su solicitud en la categoría que les corresponda de acuerdo con su experiencia, conocimientos, horas de vuelo y tipos de aeronave voladas en la Fuerza Aérea Guatemalteca. Para la extensión de licencia de transporte aéreo público, deberán llenar todos los requisitos aplicables establecidos por esta ley, reglamentos y regulaciones, estarán exentos de algunos requisitos, quienes demuestren ser capitanes calificados en aeronaves de transporte de pasajeros.

ARTICULO 60. Las personas que realicen funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves extranjeras deben poseer certificados de aptitud o licencias aeronáuticas, aceptadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil o expedidos de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes. El personal extranjero se encuentra sujeto a las inspecciones y verificaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En el reglamento respectivo se establecerán los requisitos correspondientes.

ARTICULO 61. Del comandante. Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante quien tendrá la autoridad. Su designación corresponde al explotador, de quien será su representante.

ARTICULO 62. Nacionalidad del personal. En las operaciones que realicen los explotadores nacionales, salvo caso de la aviación general, el personal que desempeña funciones aeronáuticas a bordo debe ser guatemalteco. Por razones técnicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá autorizar personal extranjero por un lapso que no excederá de tres (3) meses, contados desde la fecha de la autorización, prorrogables por inexistencia comprobada de ese personal capacitado, en Guatemala.

ARTICULO 63. Personal de aeródromos. En todo aeródromo público existe un responsable quien será la máxima autoridad en lo que respecta a la dirección y régimen interno. El reglamento determinará los requisitos necesarios para desempeñarse en el cargo así como las facultades y obligaciones del responsable y personal aeronáutico que se desempeñe en los aeródromos públicos.

ARTICULO 64. En los Aeródromos privados debe haber un responsable, pudiendo dicha función estar a cargo del propietario o explotador del aeródromo o de otra persona designada por éstos, conforme a los requisitos que establezca la Dirección General de Aeronáutica Civil

TITULO VII AERONAUTICA COMERCIAL

CAPITULO I TRANSPORTE AEREO NACIONAL E INTERNACIONAL

ARTICULO 65. Los servicios aéreos, se clasifican de la siguiente manera:

1. Servicios de transporte aéreo.
 - a) Atendiendo a la frecuencia en: regular y no regular.
 - b) Atendiendo a su actividad en: comercial y no comercial, privado o de aviación general.
 - c) Atendiendo al ámbito territorial en: nacional o internacional.
2. Trabajos aéreos y servicios no contemplados en la presente Ley.
3. Servicios auxiliares.

Toda empresa para poder iniciar operaciones en Guatemala debe contar con un certificado de operador aéreo y un certificado de explotación, documentos sin los cuales no podrá realizar el servicio de transporte aéreo.

El reglamento y regulaciones respectivas normaran su desarrollo y requerimientos de operación.

ARTICULO 66. Política de cielos abiertos. El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 1º del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944 y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transportar pasajeros, carga y/o correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa.

De existir convenios que especifiquen limitaciones referente al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio a efecto de que ambos países amplíen los derechos de explotación eliminando las limitaciones existentes.

ARTICULO 67. Autorización para Prestar Servicios de Transporte Aéreo. Para prestar servicios de transporte aéreo comercial, de pasajeros, carga y/o correo, o servicios combinados se requiere la autorización escrita de la Dirección. Tal autorización deberá ser otorgada dentro los treinta (30) días, contados a partir de la fecha en que hayan concluido los procedimientos de certificación aérea de operación y cumplido todos los requisitos para optar al servicio propuesto.

Si en un plazo de un (1) año contado a partir de la solicitud del interesado, no se concluye el proceso de certificación del operador el mismo se dará por concluido, ordenándose su archivo y deberá iniciarse nuevamente a solicitud de la parte interesada.

Si una aeronave ingresa a territorio guatemalteco sin la autorización debida o viola disposiciones relativas a la circulación aérea, será obligada a aterrizar, disponiéndose su inmovilización. A tales efectos, las autoridades competentes harán uso de todos los medios permitidos por el derecho interno e internacional.

ARTICULO 68.Suspensión y revocación. Las autorizaciones que la Dirección emita al tenor de lo preceptuado en este título finalizan, por el vencimiento del plazo establecido en ellos.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, en cualquier momento, podrá suspender o revocar total o parcialmente la autorización cuando:

- 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.

ARTICULO 69. Los explotadores están obligados a entregar la información o documentación técnica, legal, estadística y económica-financiera relacionada con sus actividades aeronáuticas que le sea requerida formalmente, debiendo la Dirección General de Aeronáutica Civil, preservar la confidencialidad de la misma, de acuerdo a la Ley.

ARTICULO 70.Mercancías peligrosas. El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea sólo se realizará de acuerdo a la reglamentación correspondiente.

El reglamento determinará los requisitos que deban de cumplirse para el otorgamiento de las autorizaciones.

CAPITULO II AVIACION COMERCIAL

ARTICULO 71.Aviación comercial nacional. La Aviación comercial nacional se encuentra reservada a personas individuales o jurídicas guatemaltecas y deberá entenderse como todo transporte aéreo realizado por aeronave de Transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración o alquiler.

Para el efecto se conceptúa como persona jurídica guatemalteca a aquella que cumpla con los siguientes requisitos:

- a) Tener su domicilio principal en el territorio de la República.
- b) Que por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad, sean guatemaltecos o residan permanentemente en el país.
- c) Que el cincuenta y uno por ciento (51%), del capital social de la empresa, por lo menos, sea de propiedad guatemalteca y esté bajo el control real y efectivo de accionistas o socios de nacionalidad guatemalteca.

No obstante lo que indica la anterior literal, los accionistas extranjeros podrán aportar o invertir en el capital social de personas jurídicas que se dediquen a dicha actividad, de conformidad con las disposiciones siguientes:

- 1) A partir del uno de enero del año 2001, con la aportación máxima del cincuenta y uno por ciento (51%) del capital social respectivo, y
- 2) A partir del uno de enero del 2004, con una aportación del cien por ciento (100%) del capital social total.

ARTICULO 72. Transporte aéreo regular y no regular. Por la periodicidad de sus operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser regular y no Regular.

Transporte aéreo regular: es normalmente el que puede ser utilizado por el público y que se realiza ajustándose a un horario publicado o mediante vuelos regulares o frecuentes como para constituir una serie que puede reconocerse fácilmente como sistemático

El servicio de transporte aéreo no regular: es todo aquel que se realiza en condiciones que no sean las del transporte aéreo regular.

ARTICULO 73. Transporte aéreo nacional e internacional. Por el ámbito territorial donde se realicen las operaciones, el servicio de transporte aéreo puede ser nacional o internacional.

El transporte aéreo nacional: es el servicio aéreo explotado exclusivamente dentro del territorio guatemalteco.

El transporte aéreo internacional: es el realizado entre el territorio guatemalteco y el de un Estado extranjero o entre dos (2) puntos del territorio guatemalteco cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

ARTICULO 74. Representante. Las personas jurídicas extranjeras autorizadas para prestar servicio de transporte aéreo internacional, en forma directa o indirecta, deben designar domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación, quien deberá tener su domicilio permanente en Guatemala.

ARTICULO 75. De las tarifas. La fijación de las tarifas y fletes en las actividades de la aviación comercial y en especial en el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros, carga y correo es efectuada libremente por los explotadores, de acuerdo a las condiciones del mercado y según los criterios de la oferta y la demanda de los servicios. Excepcionalmente y por razones de interés nacional o de necesidad pública, el Estado podrá fijar las tarifas mínimas y máximas, para el transporte aéreo nacional o internacional. Esta intervención tiene carácter extraordinario, las tarifas mínimas y máximas se fijarán de acuerdo al informe técnico de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

CAPITULO III AVIACION GENERAL

ARTICULO 76. Autorización. Para realizar actividades de aviación general en cualquiera de sus modalidades, las personas individuales o jurídicas deberán obtener permiso de operación o un permiso de vuelo, debiendo de satisfacer los requisitos establecidos en el reglamento.

ARTICULO 77. De las normas aplicables. La aviación general se rige por las disposiciones de la presente ley, reglamentos, regulaciones y normas complementarias, que le sean aplicables.

TITULO VIII CONTRATO DE TRANSPORTACION AEREA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 78. Del contrato. El contrato de transporte aéreo de pasajeros debe constar por escrito. El billete o boleto de pasaje acredita la existencia del contrato y puede ser un documento de transporte individual o colectivo, que puede ser reemplazado por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros, el cual necesariamente debe contener la información y demás condiciones.

ARTICULO 79. La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

ARTICULO 80. Transporte de equipaje. El transporte de equipaje registrado se prueba con el talón de equipaje que el transportador deberá expedir, siempre y cuando no esté combinado con un documento de transporte que cumpla con los requisitos que establece la reglamentación. No se incluirá en dicho documento, los objetos personales que el pasajero conserve bajo su custodia.

El transportador no puede liberarse de su responsabilidad, si acepta el equipaje sin entregar el talón o si ésta no contiene la indicación del número del billete de pasaje o del documento de transporte y del peso y la cantidad de los bultos, sin perjuicio de la validez del contrato.

ARTICULO 81. Transporte de carga. La carta de porte o guía aérea es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador. La carta de porte debe expresar que se trata de transporte aéreo y será extendida nominativamente.

La carta de porte debe contener la información que señale la reglamentación y los instrumentos internacionales vigentes.

ARTICULO 82. La ausencia, irregularidad o pérdida de la carta de porte, así como el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior no invalida la existencia del contrato de transporte aéreo, el que puede acreditarse con cualquier otro medio de prueba, bajo responsabilidad del transportador.

TITULO IX COOPERACION COMERCIAL Y CODIGO COMPARTIDO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 83. De los Acuerdos. El Acuerdo de Cooperación Comercial es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos acuerdan establecer una o más formulas de trabajo en conjunto, con la finalidad de lograr mejores oportunidades comerciales.

ARTICULO 84. Código Compartido. El Acuerdo de Código Compartido es aquel mediante el cual dos o más transportistas aéreos comercializan uno o más vuelos que son operados por uno sólo de ellos en las rutas autorizadas, utilizando conjuntamente sus códigos internacionales de designación e individualización.

ARTICULO 85. Formalidades. Los Acuerdos de Cooperación Comercial, cualquiera que sea su modalidad y de Código Compartido deben constar por escrito y ser remitido y registrado en la Dirección General de Aeronáutica Civil, antes de su ejecución.

La Dirección General de Aeronáutica Civil, mantendrá la confidencialidad que surja de los acuerdos, de conformidad con la ley. Los requisitos de aprobación se determinan en el reglamento respectivo.

ARTICULO 86. Calidad y responsabilidad. La calidad de explotador de la aeronave en los Acuerdos de Código Compartido la tiene la parte que realiza efectivamente los vuelos de que se trate. Las partes responden indivisible y solidariamente frente a los pasajeros y carga transportados, sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el respectivo contrato.

TITULO X DE LOS SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 87. Definición. El sistema computarizado de reserva es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

- a) Se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asiento o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo.
- b) Se puede hacer reservas de toda clase de servicios aéreos o servicios conexos y emitir los documentos respectivos.
- c) Se puede emitir el billete de pasaje, o
- d) Se coloca todo o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios.

ARTICULO 88. Terminales. Las disposiciones del presente título, así como las de su respectiva reglamentación, se aplicarán a todas las terminales de sistemas computarizados de reservas u otros medios de acceso utilizados en el territorio guatemalteco, cualquiera que sea la nacionalidad del proveedor del sistema o la colocación geográfica de la fuente de la información utilizada.

Las disposiciones del presente título se aplicarán también a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de sistemas computarizados de reservas en territorio guatemalteco.

ARTICULO 89. Competencia y confidencialidad. La utilización de los sistemas computarizados de reservas en Guatemala, se hará de forma imparcial, transparente y no discriminatoria por las partes involucradas en su operación, quienes deben proteger el carácter confidencial de los datos personales que en ellos se reciban y se transmitan. Cuando no se cumpla con la confidencialidad, la parte afectada tendrá derecho a ser indemnizada.

ARTICULO 90. De la propiedad. Las personas individuales o jurídicas extranjeras pueden ser propietarias de sistemas computarizados de reservas, utilizados en Guatemala; siendo libre el intercambio de información para el debido funcionamiento de los sistemas, efectuado a través de las fronteras de la República de Guatemala.

ARTICULO 91. Responsabilidad. Los proveedores de sistemas, los transportistas participantes o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios por todo hecho doloso o culposo que les sea imputable, originado en la utilización de un sistema computarizado de reserva.

TITULO XI RESPONSABILIDAD

CAPITULO I DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS Y TRIPULACION

ARTICULO 92. Responsabilidad por muerte o lesiones físicas. El transportador es responsable de los daños y perjuicios causados por muerte o lesión sufrida por un pasajero, cuando el accidente que los ocasionó se produjo a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

Las operaciones de embarque comienzan en el momento en que el pasajero deja las instalaciones del aeródromo para ingresar a la aeronave y las operaciones de desembarque terminan cuando el pasajero, después de salir de la aeronave, ingresa a las instalaciones del aeródromo. En cualquier caso, las operaciones de embarque y desembarque estarán determinadas en función del control que sobre los pasajeros asuma el transportista.

ARTICULO 93. Responsabilidad por la tripulación. La responsabilidad del transportador con respecto al personal aeronáutico de abordaje se rige de acuerdo a las condiciones especiales que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil, conforme a la reglamentación correspondiente.

ARTICULO 94. Responsabilidad por los pasajeros. En el transporte de personas, el monto de la responsabilidad del transportador con relación a cada pasajero por la muerte, lesión, daños y perjuicios sufridos, será la que establezca la reglamentación respectiva, salvo resolución judicial, transacción o laudo arbitral que fije un monto mayor.

En caso de muerte, el transportador tendrá la obligación de abonar a los herederos de la víctima legalmente declarados, en el plazo máximo de treinta (30) días desde la fecha del requerimiento y sin condiciones, el monto que se establezca en la reglamentación respectiva. La indicada suma no será reembolsable ni supondrá ningún tipo de reconocimiento de responsabilidad y podrá ser deducida del monto de la indemnización final que corresponda.

Toda cláusula que tienda a limitar o reducir la responsabilidad del transportador en caso de daños y perjuicios a las personas es nula, pero la nulidad de tales cláusulas no acarrea la nulidad del contrato.

CAPITULO II DAÑOS CAUSADOS A EQUIPAJE, CARGA Y COSAS

ARTICULO 95. Responsabilidad por equipaje y carga. El transportador es responsable de los daños y perjuicios en caso de destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados y carga, cuando el hecho causante del daño se haya producido durante el transporte aéreo, tal período comprende el lapso durante el cual los equipajes o carga se encuentran bajo custodia del transportador.

ARTICULO 96. En el transporte de carga y equipaje, el monto de la responsabilidad del transportador será establecido por la reglamentación respectiva, salvo declaración especial hecha por el expedidor o el pasajero al transportador en el momento de la remisión o entrega de los bultos y mediante el eventual pago de un precio adicional. En este caso, el transportador está obligado a pagar el valor declarado, salvo que pruebe que el valor de la carga o equipaje era menor al declarado.

ARTICULO 97. Del reclamo. En caso de destrucción, pérdida total o parcial, avería o retraso en la entrega del equipaje o carga, el destinatario debe interponer su reclamo al transportador por escrito o en la carta de

porte y de manera fehaciente. La recepción de equipaje y carga sin protesta por el destinatario, hace presumir que fueron entregados en buen estado y conforme lo estipulado en el contrato de transporte, salvo prueba en contrario.

ARTICULO 98. Plazos. En caso de avería o pérdida parcial, el destinatario debe dirigir al transportador su reclamo dentro del plazo de cinco (5) días para los equipajes y diez (10) días para la carga, contados desde la fecha de entrega. Tratándose de pérdida o destrucción el reclamo deberá ser hecho en los mismos plazos pero contados a partir de la fecha en que el transportador comunique al propietario del equipaje, al remitente o al destinatario de la carga, que se ha producido la pérdida, o en la fecha en que el equipaje o la carga debieron ser puestos a disposición del destinatario.

En caso de retraso en la entrega, el reclamo deberá ser hecho en los mismos plazos, contados de la manera siguiente:

- a) Equipajes transportados en la misma aeronave que el pasajero, a partir de la fecha de arribo del pasajero al aeródromo de destino, y
- b) Equipajes no acompañados o carga, a partir de la fecha en que el transportador informe al propietario o destinatario al arribo de los equipajes o de la carga.

CAPITULO III DAÑOS CAUSADOS A PASAJEROS, TRIPULACION, EQUIPAJE, CARGA Y COSAS

DISPOSICIONES COMUNES

ARTICULO 99. Derechos especiales de giro. El monto de la responsabilidad en caso de muerte de pasajeros, de daños causados a equipajes o carga transportadas se determinará en la reglamentación respectiva, teniendo como valor de referencia los derechos especiales de giro.

ARTICULO 100. Las sumas expresadas en derechos especiales de giro, se refieren al Derecho Especial de Giro establecido por el Fondo Monetario Internacional.

ARTICULO 101. Indemnizaciones. El transportista no será responsable por indemnizaciones superiores a las establecidas en la reglamentación respectiva, en la medida que pruebe:

- a) Que el daño no fue causado por culpa inexcusable, acción u omisión dolosa del transportador o sus dependientes en el ejercicio de sus funciones; o,
- b) Que el daño se debió únicamente a la culpa inexcusable o a otra acción u omisión dolosa de un tercero.

CAPITULO IV INCUMPLIMIENTO TOTAL O PARCIAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTACION AEREA

ARTICULO 102. Responsabilidad del transportador. En caso de cancelación del vuelo, el pasajero tiene derecho al reembolso inmediato del íntegro precio del pasaje.

ARTICULO 103. Si el transporte se interrumpe, el pasajero tiene derecho:

- a) Al reembolso inmediato de la parte proporcional del precio del pasaje por la ruta no realizada; o,
- b) El pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamiento que sean necesarios mientras dure la interrupción.

Si el transporte se inicia antes de la hora programada, el pasajero que habiendo llegado en el horario previsto no puede embarcarse, tendrá derecho:

- a) Al reembolso inmediato íntegro o proporcional al precio del pasaje, según corresponda; o,
- b) Al pago de gastos ordinarios de alojamiento, alimentación, comunicaciones y desplazamientos necesarios, cuando opte por realizar el transporte en el primer vuelo disponible por cuenta del transportador responsable, incluso por otro transportador.

Si el transportador ha realizado un número de reservas o ventas de pasaje para un vuelo que excede la capacidad de plazas de la aeronave, negándose el embarque al pasajero que tenía reserva previamente confirmada, éste tendrá los derechos establecidos en las literales a) y b) anteriores.

En todos los casos, el pasajero tendrá derecho a reclamar daños y perjuicios, si se hubieren causado.

CAPITULO V TRANSPORTE SUCESIVO Y TRANSPORTE DE HECHO

ARTICULO 104. Responsabilidad en el transporte sucesivo. El transporte por vía aérea que se realiza sucesivamente por varios transportadores es considerado como una sola operación aérea, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. En este caso, el usuario sólo puede accionar contra el transportador que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiese producido el incumplimiento, interrupción, retraso, incidente o accidente, salvo que uno de ellos hubiese asumido expresamente la responsabilidad por todo el viaje.

En caso de transportes sucesivos o combinados efectuados en parte por aeronaves y en parte por cualquier otro medio de transporte, las disposiciones de la presente ley se aplican solamente al transporte aéreo.

ARTICULO 105. Responsabilidad del transportador contractual y del transportador de hecho. Si el contrato de transporte aéreo es celebrado con un transportador y prestado por otro, la responsabilidad frente al usuario que contrató el servicio es mancomunada y solidaria y serige por las disposiciones del presente título.

En tal sentido, el usuario puede dirigir su reclamo o demandar a cualquiera de ellos de manera independiente o simultánea.

Las reclamaciones entabladas contra uno de los transportadores no serán obstáculo para las que posteriormente se dirijan contra el otro transportador, mientras no resulte pagada la deuda por completo.

CAPITULO VI DAÑOS EN EL TRANSPORTE GRATUITO

ARTICULO 106. Responsabilidad. En caso de transporte gratuito de personas o cosas, inclusive si no se realiza en un servicio de transporte aéreo público, la responsabilidad del transportador es la prevista en el presente título.

CAPITULO VII DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS A TERCEROS EN LA SUPERFICIE

ARTICULO 107. Responsabilidad. La persona que sufra daños y perjuicios en la superficie tiene derecho a la indemnización correspondiente, en las condiciones fijadas en este capítulo, con sólo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de una persona o cosa caída o arrojada de la misma. No procede la indemnización si no existe una relación de causalidad adecuada entre los daños y perjuicios y el acontecimiento que los ha originado.

ARTICULO 108. Responsabilidad del explotador. La responsabilidad por daños y perjuicios a terceros en la superficie corresponde en forma integral al explotador de la aeronave. El que utiliza una aeronave sin el consentimiento del explotador, responde por los daños y perjuicios causados a terceros en la superficie. En este caso, el explotador es responsable solidario, salvo que pruebe que tomó las medidas adecuadas para evitar el uso ilegítimo de la aeronave.

La responsabilidad del explotador por daños y perjuicios a terceros en la superficie puede ser atenuada o eximida en cuanto acredite que el daño fue causado o contribuyó a causarlo la negligencia o la acción u omisión indebida de la víctima.

CAPITULO VIII RESPONSABILIDAD EN LA AVIACION GENERAL

ARTICULO 109. Responsabilidad. El que realice actividades de aviación general es responsable por los daños que cause como consecuencia de sus operaciones. Será igualmente responsable por los daños que cause a terceros en la superficie como consecuencia de sus actividades.

Son aplicables a las actividades de la aviación general, las normas contenidas en el presente título, en lo que le sean aplicables.

TITULO XII SEGUROS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 110. Seguros Obligatorios. El explotador está obligado a constituir los seguros por los daños previstos en el Título VIII de la presente ley y para garantizar el fiel cumplimiento de sus obligaciones.

ARTICULO 111. Seguros del personal. El explotador está obligado a asegurar a su personal, contra los accidentes susceptibles de ocurrir en el cumplimiento del servicio.

ARTICULO 112. Seguros de aeronaves extranjeras. No se autoriza a la circulación en el espacio aéreo guatemalteco de ninguna aeronave extranjera que no acredite tener asegurados los daños que pudieran causar a las personas o cosas transportadas o a los terceros en la superficie.

En los casos en que la responsabilidad del explotador se rija por acuerdos o instrumentos internacionales, el seguro debe cubrir los límites de responsabilidad en ellos previstos.

ARTICULO 113. Del Asegurador. En los seguros obligatorios establecidos por la presente Ley, el asegurador responde frente a los damnificados aún cuando los daños ocurridos provengan del dolo o culpa grave del transportador o del explotador, sin perjuicio de la acción del asegurador contra aquellos.

TITULO XIII BUSQUEDA, ASISTENCIA Y SALVAMENTO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 114. Competencia. La búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas o en peligro, así como de sus tripulantes y pasajeros, son de interés público y será la Dirección General de Aeronáutica Civil la encargada de la organización y dirección de las acciones que conduzcan a la ubicación de aeronaves y al socorro de tripulantes y pasajeros.

ARTICULO 115. Reembolso de gastos. La Dirección General de Aeronáutica Civil, tendrá derecho al reembolso de los gastos e indemnización por la utilización de sus unidades vehiculares y personal en la búsqueda, asistencia y salvamento de las aeronaves accidentadas, su tripulación y pasajeros.

Las retribuciones o indemnizaciones deberá efectuarlas el propietario o explotador de la aeronave socorrida y no podrá exc eder en conjunto, al valor de reposición que tendría la aeronave antes de ocurrido el hecho.

TITULO XIV INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACION

CAPITULO UNICO

ARTICULO 116. Investigación. La Dirección está obligada a investigar y coordinar administrativa y técnicamente los accidentes e incidentes de aeronaves en Guatemala y a participar en los que ocurran a aeronaves guatemaltecas en aguas o territorios de otro Estado, para determinar sus causas y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición, procediendo a sancionar si correspondiere, a los infractores.

En accidente de aeronave con matrícula extranjera se permitirá la colaboración del Estado en que se encuentre matriculada para la investigación.

Toda persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente de aviación o la existencia de restos o despojos de una aeronave, deberá comunicarlo a la autoridad más próxima por el medio más rápido y en el tiempo mínimo que las circunstancias lo permitan. La autoridad que tenga conocimiento del hecho o intervenga en él lo comunicará de inmediato a la autoridad aeronáutica más próxima al lugar, debiendo destacar o gestionar una guardia hasta el arribo de ésta.

La autoridad policial más cercana al área del accidente será la responsable de prestar la vigilancia y seguridad de los restos o despojos del accidente, sin interferir con la labor de investigación aeronáutica. La remoción y liberación de la aeronave o sus restos, solo podrá realizarse con la autorización de la autoridad aeronáutica.

La investigación de un accidente en que se encuentre involucrada una aeronave militar nacional o extranjera, será responsabilidad militar.

La intervención de la autoridad aeronáutica no impide la acción judicial ni la intervención policial en los actos de accidentes vinculados con hechos ilícitos, sin embargo deberán de coordinarse para efectos de cada una de las investigaciones, debiendo de dirigir tal coordinación los inspectores e investigadores de Aeronáutica Civil.

ARTICULO 117. Toda persona esta obligada a declarar ante la autoridad aeronáutica, en todo cuanto se relacione con la investigación de accidentes de aviación.

De producirse un accidente mortal, deberá de realizarse una necropsia completa incluyendo examen de toxicología, de los fallecidos y tomará, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, las disposiciones necesarias para que un patólogo, preferentemente con experiencia en accidentes las efectúe.

La investigación de los accidentes e incidentes de aviación se sujetará a las normas y procedimientos establecidos en convenios internacionales ratificados por Guatemala y su fin es la prevención de los mismos.

Las personas individuales o jurídicas e instituciones tendrán la obligación de elaborar y entregar los informes que les requiera la Dirección General de Aeronáutica Civil, así como permitir el examen de la documentación y de los antecedentes necesarios a los fines de la investigación.

TITULO XV INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPITULO UNICO

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

TITULO XVI ZONA DE TRATAMIENTO ESPECIAL AERONAUTICO

CAPITULO UNICO

ARTICULO 130. Concepto. El ingreso de material aeronáutico a la zona de tratamiento especial aeronáutico no da lugar al nacimiento de obligación tributaria alguna, encontrándose no afecto al pago de derechos e impuestos aduaneros, en tanto permanezca bajo control aduanero. Esta zona está ubicada dentro de zona primaria de aeropuertos internacionales. En el supuesto que estos no estén en condiciones de otorgar las facilidades necesarias, pueden ser ubicadas en zonas consideradas primarias fuera de los límites del aeropuerto, conforme a las disposiciones que establezca la reglamentación sobre la materia.

ARTICULO 131. Beneficios. Gozan del beneficio de la referida zona, respecto de los bienes necesarios para sus operaciones, las personas individuales y jurídicas nacionales o extranjeras que realicen o exploten actividades de aviación comercial o general, del ámbito nacional o internacional y que cuenten con sus respectivos certificados de operación y explotación; las que presten servicios de atención en tierra a aeronaves, servicios de aprovisionamiento o estaciones reparadoras, que se encuentren debidamente autorizadas. Las personas que se acojan al presente régimen deben llevar un sistema de control de entradas y salidas del material aeronáutico.

ARTICULO 132. Control. La Dirección General de Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, coordinarán para establecer las directivas y procedimientos necesarios y adoptar las medidas para la debida aplicación del presente régimen, controlando la recepción, ingreso y salida del material aeronáutico y señalando la documentación correspondiente, debiendo considerar los requerimientos de las actividades y servicios aéreos.

TITULO XVII MEDIO AMBIENTE

CAPITULO UNICO

ARTICULO 133. Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o despeguen en territorio nacional, así como las personas individuales o jurídicas que realicen actividades aeronáuticas y aeropuertos, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente, particularmente con relación a la homologación de ruido y emisión de contaminantes, en atención a lo dispuesto por disposiciones nacionales sobre la materia, el reglamento correspondiente y lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

TITULO XVIII OTRAS ACTIVIDADES AERONAUTICAS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 134. Club aéreo. Se considera Club aéreo a toda asociación civil que tiene como fin la difusión de la práctica del vuelo con fines recreativos, deportivos o de instrucción y sin fines de lucro.

ARTICULO 135. Autorización y regulación de otras actividades aeronáuticas. La Dirección General de Aeronáutica Civil, autorizará, reglamentará, regulará y supervisará las siguientes actividades aeronáuticas:

- a) Aeronaves agrícolas.
- b) Paracaidismo, ultralivianos y planeadores.
- c) Globos aerostáticos y dirigibles.
- d) Trabajos aéreos.
- e) Otras actividades aeronáuticas.

TITULO XIX DISPOSICIONES TRANSITORIAS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 136. Derechos Existentes. Todas las personas, individuales o jurídicas, que al momento de entrar en vigencia esta ley posean certificados de aeronavegabilidad, licencias de piloto de cualquier categoría o de personal aeronáutico, derechos de explotación de servicios aeroportuarios y de servicios de transporte aéreo, o cualquier otro derecho relacionado con esta actividad y otorgado legalmente continuarán en el pleno goce del mismo hasta su vencimiento o antes de él si es solicitada modificación de la condiciones.

TITULO XX DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO UNICO

ARTICULO 137. Derogación. Se deroga el Decreto Número 100-97 del Congreso de la República, Ley de Aviación Civil, el Acuerdo Gubernativo 34-99 que contiene el Reglamento de la Junta Consultiva de Aviación Civil y toda disposición de carácter ordinaria o reglamentaria que se oponga a lo establecido a la presente ley.

ARTICULO 138. Reglamento. El Organismo Ejecutivo deberá emitir el reglamento de la presente ley, en un plazo no mayor de treinta días posteriores a la vigencia de este decreto.

ARTICULO 139. Vigencia. El presente decreto entrará en vigencia a los treinta (30) días después de su publicación en el diario oficial.

PASE AL ORGANISMO EJECUTIVO PARA SU SANCION, PROMULGACION Y PUBLICACION.

DADO EN EL PALACIO DEL ORGANISMO LEGISLATIVO, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA, A LOS DIECIOCHO DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL.

**JOSE EFRAIN RIOS MONTT
PRESIDENTE**

**CARLOS WOHLERS MONROY
SECRETARIO**

**SULEMA FRINE PAZ DE RODRIGUEZ
SECRETARIO**