

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

**LA IMPORTANCIA DE REGULAR LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO EN  
SECO Y ARRENDAMIENTO EN MOJADO EN LA AVIACIÓN, DENTRO DEL  
CÓDIGO DE COMERCIO, DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
DE GUATEMALA**

**CHRISTOPHER ALFREDO MERLOS MORALES**

**GUATEMALA, JULIO DE 2013**

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

**LA IMPORTANCIA DE REGULAR LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO EN  
SECO Y ARRENDAMIENTO EN MOJADO EN LA AVIACIÓN, DENTRO DEL  
CÓDIGO DE COMERCIO, DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
DE GUATEMALA**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**CHRISTOPHER ALFREDO MERLOS MORALES**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, julio de 2013

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

<b>DECANO:</b>	Lic. Avidán Ortiz Orellana
<b>VOCAL I:</b>	Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi
<b>VOCAL III:</b>	Lic. Luis Fernando López Díaz
<b>VOCAL IV:</b>	Br. Víctor Andrés Marroquín Mijangos
<b>VOCAL V:</b>	Br. Rocael López González
<b>SECRETARIA:</b>	Licda. Rosario Gil Pérez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente:	Lic. Rigoberto Rodas Vásquez
Secretaria:	Licda. Diana Marisol Merlos Rodas
Vocal:	Lic. Jorge Gianni Canel Solares

**Segunda Fase:**

Presidente:	Lic. Héctor España Pinetta
Secretario:	Lic. Gamaliel Sentés Luna
Vocal:	Licda. Maida López

**RAZÓN:** “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la Tesis” (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).

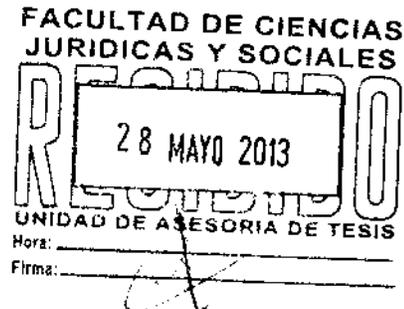
*Licenciado Isauro Dionel González Vásquez*  
*Abogado y Notario*  
*Colegiado No. 8081.*

---



Guatemala, 27 de mayo de 2013.

Dr. Bonerje Amílcar Mejía Orellana  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Su despacho.



Doctor Bonerje Amílcar Mejía Orellana:

De manera atenta y respetuosa me dirijo a usted, en atención a la resolución emanada por la Unidad de Asesoría de Tesis a su cargo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, de fecha dieciocho de marzo de dos mil trece, en la cual fui nombrado como asesor de tesis del bachiller Christopher Alfredo Merlos Morales, sobre el tema titulado **“LA IMPORTANCIA DE REGULAR LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO EN SECO Y ARRENDAMIENTO EN MOJADO EN LA AVIACIÓN, DENTRO DEL CÓDIGO DE COMERCIO, DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA”**. Con el sustentante de la tesis, luego de haber realizado varias sesiones de trabajo y habiendo evaluado los requisitos establecidos en el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, procedo a extender el presente dictamen, detallando los siguientes puntos:

- a) Sobre el contenido científico y técnico de la tesis: La investigación fue realizada utilizando los preceptos doctrinarios y legales existentes sobre la materia; así mismo se desarrollaron temas puntuales como: el derecho aeronáutico y su relación con el derecho civil, la contratación mercantil, los contratos de arrendamiento en la aviación y la clasificación de éstos; temas que permitieron realizar un análisis comparativo de los contratos y del porque es necesario que se regulen en la legislación guatemalteca.
- b) Metodología y técnicas de investigación utilizadas: Se utilizó el método científico, para realizar el análisis, comprobación y abstracción de elementos doctrinarios; el método analítico, para desarrollar la información en partes, en relación a lo que establece la doctrina, la legislación y la realidad nacional; y, el método sintético, para analizar el fenómeno objeto del estudio y descubrir la esencia del problema y la necesidad de su inclusión en el ordenamiento jurídico interno. En

*Licenciado Isauro Dionel González Vásquez*  
*Abogado y Notario*  
*Colegiado No. 8081.*

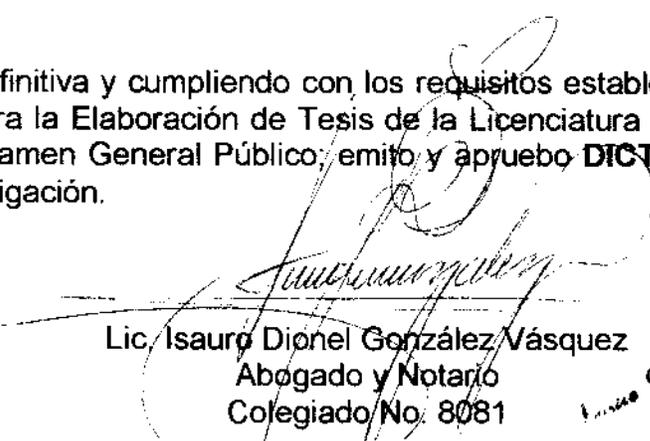


cuanto a las técnicas utilizadas se aplicaron las bibliográficas y las documentales para la recopilación de la información.

- c) Sobre la redacción: En relación a la redacción, ésta es clara, concisa y se adecúa a los requisitos académicos y técnicos; y a lo largo de la tesis se aprecia que se cumplieron los objetivos generales y específicos.
- d) Contribución científica del tema presentado: La citada investigación aporta una importante contribución científica y doctrinaria, ya que el tema es novedoso y de actualidad, tanto para profesionales del derecho como para el público en general; puesto que en materia de contratos de arrendamiento de aeronaves no hay legislación suficiente que regule su finalidad, desarrollo y efectos, por lo que el presente trabajo coadyuva en este aspecto.
- e) Acerca de las conclusiones y recomendaciones: Las conclusiones y recomendaciones a las que el autor ha llegado son acordes al contenido de la tesis, porque son concisas y precisan en señalar que existen elementos suficientes para la regulación legal de los contratos de arrendamiento en la aviación dentro del Código de Comercio.
- f) Respecto a la bibliografía utilizada: La bibliografía que se utilizó fue cuidadosamente recopilada siendo congruente, objetiva y actualizada, además de que incluye autores nacionales e internacionales.

Luego del respectivo estudio y análisis de la presente investigación, manifiesto que contiene aportes científicos y técnicos en cuanto al novedoso tema de la inclusión en el ordenamiento jurídico guatemalteco de los contratos de arrendamiento en mojado y seco en la aviación, ya que los mismos cada día tienen una mayor aplicabilidad en la realidad nacional; en tal virtud, recalco que el contenido de la tesis tiene el nivel científico y técnico adecuado.

Por lo que, en definitiva y cumpliendo con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público; emito y apruebo **DICTAMEN FAVORABLE** a la presente investigación.

  
Lic. Isauro Dionel González Vásquez  
Abogado y Notario  
Colegiado No. 8081

*Licenciado  
Isauro Dionel González Vásquez  
Abogado y Notario*



# USAC

## TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

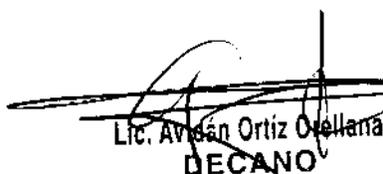
Edificio 5-7 Ciudad Universitaria  
Guatemala, Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 24 de junio de 2013.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante CHRISTOPHER ALFREDO MERLOS MORALES, titulado LA IMPORTANCIA DE REGULAR LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO EN SECO Y ARRENDAMIENTO EN MOJADO EN LA AVIACIÓN, DENTRO DEL CÓDIGO DE COMERCIO, DECRETO 2-70 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

CMCM/slh

  
Lic. Avdán Ortiz Ovellana  
DECANO



Rosario 



## DEDICATORIA

- A DIOS:** Por ser el poder superior que me guía y protege en todo momento y por sus infinitas bendiciones que me permiten alcanzar esta meta.
- A MIS PADRES:** Julio Alfredo Merlos Juárez e Ibet Lorena Morales de Merlos, por su amor, sacrificio, apoyo constante e incondicional y por darme la vida los amo.
- A MIS HERMANOS:** Bryan Stuardo y Luz María Merlos Morales, por su cariño y apoyo, y que este logro les sirva de ejemplo y estímulo para alcanzar sus metas.
- A MIS ABUELOS:** Víctor Manuel Merlos Morales, Luisa Mirian Juárez de Merlos, Gonzalo Morales Arriola (Q.E.P.D.) y María Perla García de Morales, por sus sabios consejos que me inspiran a seguir adelante.
- A MIS TÍOS, PRIMOS Y DEMÁS FAMILIA:** Por brindarme su apoyo, comprensión y consejos en todo momento.
- A MIS AMIGOS:** En especial a todos y a cada uno de ellos por ser fuente de inspiración en mí, por haber compartido muchos momentos especiales, y por su sincera y valiosa amistad incondicional que espero mantener durante toda la vida.
- A:** La tricentenaria, gloriosa y autónoma Universidad de San Carlos de Guatemala, por ser mi alma mater y en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por haber creado en mí el conocimiento, carácter y enfoque social que me caracterizará.



## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
Introducción .....	i

### CAPÍTULO I

1. El derecho aeronáutico y su relación con el derecho civil .....	1
1.1. Aspectos considerativos .....	1
1.2. El derecho aeronáutico .....	4
1.2.1. Definición de derecho aeronáutico.....	4
1.2.2. Características del derecho aeronáutico.....	6
1.2.3. Objeto del derecho aeronáutico .....	8
1.2.4. Fuentes del derecho aeronáutico.....	8
1.2.5. Tratados internacionales en materia de aviación .....	9
1.2.6. Legislación guatemalteca en materia de aviación .....	11
1.3. Derecho civil.....	13
1.3.1. Antecedentes del derecho civil .....	14
1.3.2. Definición de derecho civil.....	15
1.3.3. Principios del derecho civil.....	16



1.4. Relación entre el derecho aeronáutico y el derecho civil ..... 17

## CAPÍTULO II

2. Aspectos doctrinarios y legales de la contratación mercantil ..... 19

2.1. Evolución histórica de la contratación ..... 19

2.2. La contratación mercantil ..... 21

2.2.1. Principios que inspiran las actividades contractuales mercantiles ..... 21

2.3. Contrato ..... 22

2.3.1. Características de los contratos ..... 24

2.3.2. Clasificación de los contratos ..... 24

2.4. Distinción entre los contratos civiles y los mercantiles ..... 28

2.5. Perfeccionamiento de los contratos mercantiles ..... 33

2.6. Integración del Código Civil en materia de obligaciones y contratos  
mercantiles ..... 36

2.5. Contratos en el derecho aeronáutico ..... 36



### CAPÍTULO III

3. Naturaleza jurídica de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación .....	41
3.1. Del contrato de arrendamiento en general.....	41
3.1.1. Arrendamiento de naturaleza civil .....	42
3.1.2. Arrendamiento de naturaleza mercantil .....	43
3.1.3. Sujetos del contrato de arrendamiento .....	45
3.1.4. Clasificación del contrato de arrendamiento .....	47
3.1.5. Diferencias entre el arrendamiento operativo y el financiero.....	51
3.2. De los contratos de arrendamiento en la aviación .....	55
3.2.1. Definición de los contratos de arrendamiento en la aviación .....	57
3.2.2. Contrato de arrendamiento en mojado.....	59
3.2.3. Contrato de arrendamiento en seco.....	63
3.2.4. Naturaleza jurídica de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación .....	65
3.2.5. Similitudes y diferencias entre ambos.....	69



## CAPÍTULO IV

4. Análisis comparativo de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación respecto del contrato de leasing y la necesidad de que se regulen en el ordenamiento jurídico guatemalteco .....	73
4.1. Contrato de leasing .....	73
4.1.1. Antecedentes .....	74
4.1.2. Definición de contrato de leasing .....	75
4.1.3. Características del contrato de leasing .....	79
4.2. Análisis comparativo .....	81
4.3. Razones por las que deben regularse los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación en la legislación guatemalteca.....	84
4.4. Consecuencias de la falta de regulación.....	88
<b>CONCLUSIONES</b> .....	91
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	93
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	95



## INTRODUCCIÓN

El presente informe de investigación de tesis se elabora no solo con el propósito de dar cumplimiento a uno de los requisitos que se exigen en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala para optar al grado académico de Licenciatura, sino también con el interés de dar a conocer el tema del derecho aeronáutico y en especial de los contratos de arrendamiento en mojado y en seco en la aviación, debido a la evidente y constante evolución del derecho. Lo anterior, aunado a que en este ámbito de la aviación comercial poco se ha estudiado, y que la misma ha propiciado una serie de cambios a nivel mundial que trascienden a que se creen conflictos que deben ser regulados para normar la forma en que se resolverán, especialmente entre las partes contratantes que celebran los contratos.

En tal virtud el presente trabajo de investigación incluye los temas siguientes: En el capítulo I se desarrolla el derecho aeronáutico, el derecho civil y la relación que existe entre ambos, principalmente en materia de contratos; en el capítulo II se despliegan los aspectos doctrinarios y legales de la contratación mercantil, los principios que inspiran los contratos mercantiles, las características y clasificación de los contratos, así como las principales diferencias entre los contratos civiles y los mercantiles; en el capítulo III se analiza la naturaleza jurídica mercantil de los contratos de arrendamiento en la aviación, y se desarrollan tanto el contrato de arrendamiento en mojado y como el de arrendamiento en seco, y las similitudes y diferencias entre ambos; y, en el capítulo IV se realiza el análisis comparativo entre los contratos de arrendamiento en la aviación



con el de arrendamiento común y con el de *leasing*. Finalmente se exponen las razones fundamentales del porque los contratos de arrendamiento en la aviación deben regularse en la legislación guatemalteca, así como las consecuencias que se originarían por la falta de regulación.

En el inicio se planteo la siguiente hipótesis: existen diferencias sustanciales entre el contrato de *leasing* y el contrato de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación, que tienen consecuencias jurídicas y sociales, y que amerita que se incluyan en el ordenamiento jurídico guatemalteco. Y en el desarrollo de la tesis se cumplió el objetivo fundamental que era determinar la naturaleza jurídica de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación, la realidad de los mismos en cuanto a su aplicación, la diferencia que existe entre éstos y el contrato de *leasing* y la importancia de que se regulen en el ordenamiento jurídico. De esta manera se concluye que el derecho aeronáutico en los últimos años ha tenido una gran evolución, principalmente en el ámbito de la aviación comercial internacional, no obstante, es evidente la obsoleta normativa jurídica de Guatemala en esta materia, la cual no se ajusta a la realidad nacional. Por lo que se recomienda que se reforme el Código de Comercio para la inclusión de los contratos de arrendamiento de aeronaves en mojado y en seco y facilitar así el tráfico comercial aéreo que forma parte de la realidad nacional, incluyendo un marco jurídico que se ajuste a la naturaleza jurídica propia y a su carácter oneroso y lucrativo. En cuanto a la bibliografía utilizada, ésta fue cuidadosamente recopilada, siendo congruente y actualizada con los objetivos de la investigación, además de que incluye autores nacionales e internacionales.



## CAPÍTULO I

### 1. El derecho aeronáutico y su relación con el derecho civil

Resulta de interés, estudiar los aspectos más importantes que comprende una de las actividades del hombre que tiene un gran auge actualmente, como es el caso de la aeronáutica, y determinar la relación que tiene con el derecho civil, por lo que para comprender de mejor forma esta materia, es necesario abordar los antecedentes históricos y evolución de la aviación, los cuales se desarrollan a continuación.

#### 1.1. Aspectos considerativos

Aunque el término derecho aeronáutico es relativamente nuevo, el tema de la aviación no lo es, puesto que los primeros experimentos por imitar el vuelo de las aves se remontan a la antigua Grecia; posteriormente estas leyendas griegas inspiraron otros intentos por volar a lo largo de la historia y evolución de la humanidad; ensayos que se empezaron a registrar a partir del siglo XVIII, y que consistían en inventos como cometas, planeadores y alas rígidas que iban impulsados por monoplanos, de esta manera se consiguió mejorar de forma significativa los conocimientos sobre aerodinámica y estabilidad del vuelo, y que originaron la invención de las primeras máquinas voladoras, tales como los globos elevados originalmente por el calor del humo y posteriormente por hidrógeno, hasta llegar al 24 de septiembre de 1852 cuando un francés Henru Giffard construyó la primer nave aérea conocida como dirigible o zeppelin.



“Con el invento del dirigible los países industrializados de Europa comenzaron a utilizarlos como instrumentos de guerra; subsiguientemente, en la última parte del siglo XIX y basados en los diseños de Leonardo Da Vinci, se iniciaron los intentos por construir un aeroplano, pero fue hasta el 17 de diciembre de 1903, que los hermanos Orville y Willbur Wright desarrollaron un aeroplano propulsado por un motor de doce caballos y cuatro cilindros, enfriado por agua y accionado por combustible, logrando en Estados Unidos el primer vuelo que transportó al primer pasajero de la historia. A raíz de este acontecimiento, se desarrollaron modelos más avanzados de avión, dándose cuenta de las posibilidades de su uso para el ejército, iniciando así el desarrollo de la aviación para su utilización en forma privada y para usos militares.

El inicio de las compañías aéreas de aviación, que prestaban un servicio regular como aviación comercial, arrancó en 1919 cuando se iniciaron vuelos de itinerario entre Londres y París, así como otros vuelos domésticos entre Manchester y varias ciudades de Inglaterra; además de numerosos vuelos en Francia, el atlántico del sur y Alemania. La aviación comercial a partir de ese año se desarrolló por todo el mundo estableciéndose como un nuevo, eficiente y seguro medio de transporte de pasajeros, carga y correo que permitiera recorrer mayores distancias en menor tiempo, satisfaciendo las necesidades de sus usuarios tanto en materia comercial como en viajes de carácter privado.”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Olivero Ros, Stefano Carlo. La naturaleza jurídica de los contratos de “wet lease” (arrendamiento mojado) y “dry lease” (arrendamiento seco) en la aviación comercial. Pág. 5-6.



Con la aviación comercial como novedoso, eficiente y seguro medio de transportes y de mercaderías, surge el tema central de la investigación que es desarrollar los contratos de la aviación, dentro de los cuales los más utilizados son los de compraventa, arrendamiento y fletamiento de aeronaves.

“En el año de 1960 las aeronaves y sus equipos asociados eran generalmente financiados por tres razones diferentes: a) flujo de efectivo del negocio; b) acciones que surgían sobre locaciones públicas y privadas; c) préstamos a corto plazo. Sin embargo, con el apareamiento de los jets estas razones eran insuficientes para alcanzar todas las necesidades de las aerolíneas, y nuevas razones tuvieron que ser desarrolladas debido a que el flujo de efectivo no era suficiente, los inversionistas no tenían fe en la industria aérea y los préstamos a corto plazo no cubrían los requisitos para periodos más largos de amortizaciones. Consecuentemente, el financiamiento de aeronaves toma una actitud más disciplinaria y se aproximaron serios planes sobre una base más profesional que los métodos *ad hoc* del pasado, y con el resultado que las nuevas estructuras financieras fue necesario desarrollar normas jurídicas que regularan el financiamiento y la aviación comercial”.<sup>2</sup>

Es así como surge el derecho aéreo, término asignado por la doctrina francesa, al que también se le denomina como derecho de aviación o derecho aeronáutico, locución que se aplica en forma generalizada a la aeronavegación, y que comprende todos los fenómenos relacionados con ella, entre los cuales se encuentra la transportación de pasajeros y mercancías, y todas las materias accesorias a éstas; excluyendo del

---

<sup>2</sup> Folchi Mario O. **Derecho aeronáutico y transporte aéreo**. Pág. 33



derecho aéreo las materias que se relacionan con el aire atmosférico y con el hecho de la utilización del aire, puesto que corresponden a otras disciplinas jurídicas. Todo lo anterior con el fin de regular la navegación aérea que para las disciplinas del derecho reviste de novedad.

## **1.2. El derecho aeronáutico**

Varios autores coinciden que el derecho aeronáutico es una rama autónoma del derecho, puesto que cuenta con sus propias normas jurídicas, principios, doctrinas e instituciones, por lo que para comprenderlo y analizarlo es factible desarrollar cada uno de sus elementos y características.

### **1.2.1. Definición de derecho aeronáutico**

“Derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas de derecho público y privado, nacional e internacional, que rigen las relaciones jurídicas derivadas de las actividades de transporte aéreo civil”.<sup>3</sup>

Por su parte Prieto Gogliolo lo define de la siguiente manera: “el derecho aeronáutico es el conjunto de normas de Derecho Público y Privado, que regulan la navegación aérea, y, en general, el movimiento de las aeronaves, y otros aparatos que se mueven en el aire, en relación con las cosas, con las personas y la tierra”.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Videla Escalada, Federico N. **Manual de derecho aeronáutico**. Pág. 9.

<sup>4</sup> Prieto Gogliolo. **Código Aeronautico**. Pág. 19



Estas definiciones doctrinarias a pesar de que abarcan los elementos básicos y fundamentales del derecho aeronáutico son cortas y se limitan únicamente a establecer que regula la navegación aérea civil. Por ende es necesario plantear definiciones más complejas que expliquen de mejor manera esta asignatura jurídica.

Desde otro punto de vista, el diccionario jurídico lo define como “la parte del derecho que regula los problemas nuevos creados por el vuelo de máquinas, incluyendo las relaciones jurídicas con o sin fines de lucro, a que puede dar lugar una aeronave, el régimen del transporte aéreo, las normas, los conflictos privados o públicos internacionales y el trabajo del personal aeronáutico”.<sup>5</sup>

Finalmente, se plantea la siguiente que a mi criterio es la más completa, pues abarca los aspectos más importantes, definiéndolo de la manera siguiente: “El derecho aeronáutico es aquel conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea y el establecimiento y uso de sus infraestructuras, sea con fines civiles (comerciales o no) o militares. Dichas normas pueden ser tanto de origen nacional o interno (esto es, adoptadas unilateralmente por cada estado), como de origen internacional (esto es, surgidas de acuerdos bilaterales o multilaterales entre varios estados o de organizaciones constituidas por éstos, como la Organización Internacional de Aviación Civil), siendo este último tipo de normas aeronáuticas muy numerosas y relevantes por el frecuente alcance supranacional de los vuelos.”<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Goldstein, Mabel. **Diccionario jurídico, consultor magno**. Pág. 206.

<sup>6</sup> Gómez Puente, Marcos. **Derecho administrativo aeronáutico**. Pág. 10.



Luego de analizar las definiciones anteriores se extraen los elementos más importantes de cada una y con los cuales se concluye que el derecho aeronáutico es el conjunto de normas jurídicas que regulan la navegación aérea de carácter civil o comercial, ésta normativa puede ser tanto nacional como internacional que regulan el transporte aéreo, la aviación comercial y los conflictos que pudieran surgir entre particulares.

### **1.2.2. Características del derecho aeronáutico**

Las características más importantes del derecho aeronáutico que lo identifican como una corriente propia del derecho y que lo diferencian de las otras ramas del derecho son las siguientes:

- a) **Es un ordenamiento de constante cambio y movimiento.** Porque se adapta a las necesidades, problemas y funciones que requiere el hombre; y su movilidad no debe causar inseguridad jurídica al derecho que lo envuelve, sino que al contrario, debe adaptarse a lo que se requiere de ella. Y es dinámico porque adapta principios estables que proporcionan a los usuarios, la seguridad de no ser afectados por cambios radicales que se puedan presenciar.
  
- b) **Es de carácter internacional.** Constituye una característica esencial, porque requiere ser aplicado dentro de todos aquellos Estados que posean la capacidad de operar el tráfico aéreo. Se rige por principios universales regulados de manera uniforme en los distintos países, sin que cada uno de éstos pierda la



autonomía plena de regir sus propias leyes, pero que se adoptan las reglas internacionales válidamente aceptadas por los Estados para la libre circulación de las aeronaves tanto a nivel privado como comercial.

- c) **Es normado y reglamentario.** Normado, porque debe existir un ordenamiento positivo que regule todo lo relacionado con la materia, vinculado a un constante cambio ya que requiere de modificaciones para adaptarse a las necesidades de la actualidad. Y reglamentario, porque sus normas deben estipular todas las condiciones y requisitos necesarios para el funcionamiento de las naves, los cuales deben de ser cumplidos.
  
- d) **Es integrador.** Puesto que las relaciones que contempla esta disciplina combinan normas de derecho interno y normas de derecho internacional, además, que se vincula con la característica de internacionalidad, pues involucra a los Estados y a los distintos organismos internacionales en esta materia.
  
- e) **Es un derecho autónomo.** Su relación con numerosas doctrinas y sus propias normas de orden nacional e internacional, principios e instituciones, lo convierten en una corriente con independencia propia. Además de que la materia que trata es única y su contenido es fácilmente distinguible de cualquier otra rama, tanto del Derecho Público como del Derecho Privado.



### **1.2.3. Objeto del derecho aeronáutico**

El principal objeto es el estudio y la elaboración de leyes que marquen los derechos y obligaciones de los usuarios, así como los derechos y deberes de las empresas, que da como resultado la creación de relaciones jurídicas entre éstos con la intervención del Estado.

También tiene como objeto la creación y formulación de normas jurídicas que regulen la actividad de los Estados a través del transporte aéreo, provocando la suscripción de convenios bilaterales y multilaterales entre las partes contratantes.

### **1.2.4. Fuentes del derecho aeronáutico**

Las fuentes del derecho constituyen todas las causas, hechos y fenómenos que lo producen. Existen varios estudios que desarrollan las fuentes del derecho, pero el más completo es el expuesto por Leonel Armando López Mayorga, que las clasifica en: “fuentes históricas (son todos los acontecimientos que a lo largo de la historia inspiran la creación de las normas jurídica), fuentes reales (son todos los factores políticos, sociales, económicos y culturales que determinan el contenido de las normas jurídicas) y fuentes formales (es el procedimiento legal y formal para la creación de la ley, que es emitida por un órgano con potestad legislativa).”<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> López Mayorga, Leonel Armando. *Introducción al estudio del derecho I*. Pág. 77



Esta clasificación es en cuanto a las fuentes del derecho en general; pero de manera específica, las fuentes directas del derecho aeronáutico son las siguientes:

- a) Los tratados internacionales en materia de aviación
- b) La ley o legislación nacional
- c) Los reglamentos de derecho aeronáutico
- d) La costumbre internacional

#### **1.2.5. Tratados internacionales en materia de aviación**

Los tratados internacionales son acuerdos de voluntades entre dos o más Estados, y de conformidad con el ordenamiento jurídico interno, una vez aceptados y ratificados tienen carácter de ley, son de orden público y obligatorios para todos los habitantes de la nación.

En cuanto a las fuentes del derecho aeronáutico, es preciso determinar, si dichos tratados son multilaterales: si abarcan un amplio número de estados; o bilaterales: si únicamente incluyen relaciones específicas entre dos estados.

“El derecho aeronáutico internacional se inició con el convenio de Paris en 1919. Este convenio fue el primer documento normativo que reguló aspectos importantes que se comenzaban a dar en la aviación, abarcaba toda aquella reglamentación relacionada con la navegación aérea internacional, como: la nacionalidad de aeronaves, reglas para



el despegue y aterrizaje, la certificación de navegabilidad de las naves aéreas, específicamente imponiendo las medidas obligatorias cuanto a la tripulación y el estado de la aeronave, surgiendo así los requisitos mínimos que debía cumplir la empresa que prestaba el servicio aéreo.

Luego del convenio de Paris, surgió la primera convención de derecho aeronáutico privado, la cual fue ratificada en Varsovia en 1929, cuyos avances fueron notorios. En 1944 se elaboró el convenio de Chicago sobre la Aviación Civil Internacional, este cuerpo normativo se elaboró con el fin de crear una estructura que permitiera afianzar la regulación de la actividad aeronáutica; los temas más importantes que aborda son: la nacionalidad de las aeronaves, las regulaciones sobre medidas para facilitar la navegación aérea y las condiciones que deben cumplir las aeronaves, la soberanía de los estados y su territorio, así como lo relativo a los aeropuertos y demás instalaciones; además de regular lo relacionado a seguros, penas y sanciones, y lo más importante, figuras que faciliten el comercio de las aeronaves, específicamente los contratos de utilización o de arrendamiento de aeronaves. Pero sin duda el aporte más importante fue la creación de la Organización Internacional de Aviación Civil, cuyo principal objetivo es regular y mejorar la actividad aérea de sus estados partes.

Estas convenciones no son las únicas recopilaciones de legislación internacional con relación al derecho aeronáutico internacional. Otros convenios importantes son: Los Convenios de Roma de 1933 y 1952, el de Bruselas de 1938 y la de Ginebra de 1949.



El Protocolo de La Haya de 1955, el de Guatemala de 1971 y el de Montreal de 1975 que vinieron a complementar el Convenio de Varsovia.”<sup>8</sup>

Cada una de estas convenciones contribuyó a la evolución de la aviación comercial internacional. Puesto que se fueron desarrollando nuevas figuras que aportan eficiencia dentro del marco evolutivo de la utilización de aeronaves en la aviación; y debido a que una de las características del derecho aeronáutico es su constante cambio y movilidad la legislación debe de estar en constante cambio y adecuación para afrontar las necesidades que se presenten.

#### **1.2.6. Legislación guatemalteca en materia de aviación**

“En Guatemala, el inicio de la regulación del derecho aeronáutico fue el Decreto 562 del Congreso de la República de fecha 28 de octubre de 1948, Ley de Aviación Civil, que constituye la primera ley que regulaba la aviación civil en Guatemala; dicha ley fue promulgada para llenar el vacío que abarcaba la constante necesidad de una regulación aeronáutica en el país y como consecuencia de la ratificación del convenio de Chicago de 1944, además de poder cumplir con determinados estándares que se requerían para el desarrollo de la aviación en Guatemala. Algunos ejemplos de su contenido son: La regulación por primera vez de los deberes que le correspondían a la Dirección General de Aeronáutica Civil, la creación de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, el establecimiento de requisitos mínimos para obtenerlos y las condiciones y requisitos para la obtención de licencias; además de regular los

---

<sup>8</sup> Olivero Ros, Stefano Carlo. *Ob. Cit.* Pág. 12-13.



requisitos que debían cumplir las sociedades y demás personas jurídicas deducidas al servicio del transporte aéreo; aunque no regulaba ni mencionaba los contratos de aeronaves.

El 16 de octubre de 1997 se promulgó la Ley de Aviación Civil, por medio del Decreto 100-987 del Congreso de la República. Esta ley nace como resultado de actualizar y modernizar la normativa anterior, agregando todo lo relativo a las políticas de cielos abiertos de necesaria aplicación adaptándose a la corriente con la que se promulgaban los convenios internacionales de la aviación; básicamente reguló lo mismo que la ley anterior, pero con mayor exactitud y en forma específica los temas relacionados, aunque tampoco incluía lo relativo a la contratación de aeronaves.”<sup>9</sup>

Como ya se ha mencionado la evolución constante y acelerada de la aviación comercial ha obligado la creación de normas que se acoplen y adapten a las necesidades presentes, para permitir que el país se mantenga dentro del tráfico comercial mundial y no se aislé del mismo que es tan importante.

Es así como en el año 2000 se promulgó la Ley de Aviación Civil, por medio del Decreto número 93-2000 del Congreso de la República, (que es la ley vigente y positiva en materia de aviación en el país).

Esta nueva ley hace un análisis de la razón por la cual se deroga la antigua ley de aviación civil, exponiendo en su segundo considerando: “Que las disposiciones

---

<sup>9</sup> *Ibid.* Pág. 14.



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". Por lo que este cuerpo legal pretende regular todo lo relacionado con la aviación en Guatemala, incluyendo lo relativo a los aeropuertos, registro de aeronaves y personal aeronáutico, además de incluir por primera vez en el ordenamiento guatemalteco los contratos de arrendamiento de aeronaves, regulación que incluye la definición, variaciones o modalidades y el arrendamiento con o sin tripulación en sus artículos 49, 50 y 51, y que posteriormente se desarrollarán de manera específica.

Esta ley se complementó el 14 de septiembre del año 2001, cuando se promulgó el Acuerdo Gubernativo número 384-2001, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, que como todo reglamento jurídico en nuestra legislación, desarrolla las bases, procedimientos y requisitos que se deben de cumplir para aplicar la ley ordinaria.

### **1.3. Derecho civil**

El derecho civil o derecho común ha existido desde el momento de la coexistencia humana, siendo un derecho en donde el hombre se organiza socialmente, que se vasa en la idea general del respeto y la justicia, y que afecta las relaciones personales,



sociales, económicas y patrimoniales de cada persona, y que tiene como primicia el respeto a la vida, además del desarrollo y respeto de otros derechos incipientes.

### **1.3.1. Antecedentes del derecho civil**

De forma resumida y concreta los antecedentes históricos más significativos del derecho civil se remontan a la época del imperio romano, en donde el derecho romano lo catalogaba como una rama del derecho privado, que antepone los intereses de los particulares sobre los del estado, y lo dividía en *Ius Civile*: que era el derecho propio de los ciudadanos romanos y en *Ius Gentium*: que se designaba como el derecho común de cada pueblo conquistado y que se aplicaba a los ciudadanos extranjeros. Posteriormente el derecho civil se complementó y adquirió su estructura actual con la declaración de Justiniano de las 12 tablas o principios básicos del derecho.

En Guatemala, en el período de la conquista, originalmente para aplicar el derecho civil se utilizaba el derecho español, y no fue sino hasta 50 años después de la independencia; cuando en el gobierno de Justo Rufino Barrios en 1877 se creó y entró en vigencia el primer Código Civil. Posteriormente el segundo código entró en vigor en 1926 con el gobierno de Manuel Estrada Cabrera. Subsiguientemente el tercer código entró en vigencia en 1933 promulgado por el presidente Jorge Ubico. Y finalmente el cuarto y actual Código Civil Decreto Ley 106, entró en vigencia en 1964 bajo el gobierno de facto de Enrique Peralta Azurdía.



### 1.3.2. Definición de derecho civil

Son muchos los profesionales del derecho que han estudiado el derecho civil, Federico Puig Peña indica que: “El derecho civil es, el conjunto de normas de carácter privado que disciplinan las relaciones más generales de la vida, en las que las personas que intervienen aparecen como simples particulares independientes de su profesión, clase social, condiciones o jerarquía”.<sup>10</sup>

Diego Espín Cánovas lo define como el “conjunto de normas reguladoras de las relaciones ordinarias y más generales de la vida en que el hombre se manifiesta como tal sujeto de derecho, y miembro de una familia, para el cumplimiento de los fines individuales de su existencia dentro del concierto social”.<sup>11</sup>

Estas definiciones clasifican al derecho civil como una rama del derecho privado, que regula las relaciones de los particulares, en donde prevalen sus derechos sobre los del estado; pero se limitan a abarcar únicamente el derecho de familia; y respecto al tema central que nos interesa deja por un lado el derecho de obligaciones y los, por lo que se presenta la siguiente definición que es más completa.

Por su parte Sánchez Román, manifiesta que el derecho civil es: “el conjunto de preceptos que determinan y regulan las relaciones de asistencia, autoridad y

---

<sup>10</sup> Puig Peña, Federico. **Tratado de derecho civil**. Pág. 22.

<sup>11</sup> Espín Cánovas, Diego. **Manual de derecho civil español**. Pág. 7



obediencia entre los miembros de una familia, y los que existen entre los individuos de una sociedad para la protección de intereses particulares”.<sup>12</sup>

En éste orden de ideas , se afirma que el derecho civil es una rama del derecho privado, compuesta por un conjunto de normas jurídicas, principios, doctrinas e instituciones, que regulan a la persona y la familia, sus bienes, la propiedad y su modo de adquirirla, y el negocio jurídico que comprende: las obligaciones en general y contratos en particular.

### **1.3.3. Principios del derecho civil**

Los principios son los lineamientos y directrices fundamentales que inspiran la creación, interpretación y aplicación de las normas jurídicas, en materia civil son:

- a) Principios axiológicos del derecho civil.** También son considerados como principios generales del derecho, y están contenidos en el preámbulo de la Constitución Política de la República de Guatemala, y estos son: legalidad, seguridad, justicia, igualdad, libertad y paz.
  
- b) Principios propios del derecho civil.** Estos son: protección a la propiedad privada, protección a la familia, regulados en la Constitución Política de la República de Guatemala en los Artículos 39 y 49 respectivamente; y la autonomía de la voluntad,

---

<sup>12</sup> Sánchez, Román. *Derecho civil*. Pág. 7

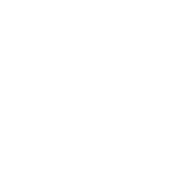


regulado en el Artículo 1256 del Código Civil, que es el principio rector en materia de obligaciones y contratación civil.

#### **1.4. Relación entre el derecho aeronáutico y el derecho civil**

Como ya se estableció, el derecho civil o derecho común fue una de las primeras corrientes del derecho en dividirse y regularse como autónomo, porque regula las normas más generales y elementales de las personas dentro de la sociedad, y que inspiró la separación de otras ramas del derecho ya que sus normas son integradoras y suplementarias para estas otras ramas, tales como: derecho administrativo, derecho laboral, derecho mercantil, entre otras, y de conformidad con el preferente trabajo de manera muy especial con el derecho aeronáutico.

El derecho aeronáutico originalmente se fundamentó en las normas del derecho civil, que sirvieron para inspirar y crear sus principios, doctrinas e instituciones, convirtiéndose así en una rama del derecho autónoma; primordialmente nos interesa la materia de contratación aérea comercial, específicamente en lo referente al arrendamiento de aeronaves, ya que ante la ausencia de sus propias reglas que regule esta materia, se deberán de aplicar las normas propias del derecho civil, especialmente normas referentes al contrato de arrendamiento, normado en el Código Civil, Decreto Ley 106, del Artículo 1880 al 1941, tal y como se expondrá más adelante.





## CAPÍTULO II

### **2. Aspectos doctrinarios y legales de la contratación mercantil**

En el presente capítulo se desarrolla el tema de la contratación mercantil, la cual consiste en el acuerdo de voluntades entre dos partes que se comprometen a cumplir derechos y obligaciones recíprocos y que para su celebración y perfeccionamiento necesitan cumplir con requisitos doctrinarios y legales que se exponen a continuación.

#### **2.1. Evolución histórica de la contratación**

La contratación como tal, es relativamente nueva, ya que en la edad antigua, no existió ninguna regulación legal de forma específica y concreta para los contratos, en contraparte como sucede en la actualidad. Antiguamente el contrato sólo se manifestaba como una solución pacífica; la manifestación de voluntad, era sólo un simple acuerdo por sí mismo y no generaba ninguna acción ni vínculo obligacional.

Cosa distinta sucedió en el derecho romano en donde se reconoció válidamente el contrato celebrado y se obligaba la ejecución por parte de uno de los contratantes mediante la transcripción de los libros que para el efecto llevaba todo padre de familia; posteriormente se admitió excepcionalmente que para ciertos contratos (compraventa, arrendamiento, sociedad y mandato) bastaba el sólo acuerdo de voluntades.



Con la evolución del derecho romano, posteriormente se optó por ir eliminando estrictamente lo formal de la institución, prueba de ello es la degeneración de las formas solemnes para determinados contratos, la creación de la categoría de los contratos innominados, etc. En el sistema de gobierno denominado por el absolutismo, se puede decir que el monarca era el que dictaba todas las normas tendientes a regular la actuación de los súbditos, por lo que para que las personas pudieran celebrar un contrato, se tenían que regir a lo que el monarca había establecido para el efecto.

Abordando la evolución de los contratos a través del tiempo, conviene hacer una reflexión de lo que sucedía en el caso de la época de la Revolución Francesa, en donde, por la influencia de diversos factores doctrinarios y políticos, se llega a la concepción caracterizada por la obligatoriedad y fuerza vinculante del contrato, nacida única y exclusivamente del convenio o acuerdo de voluntades; por la soberanía absoluta del mismo en todos los órdenes de la vida privada; por la abstención del estado frente a los diversos tipos de contratos creados por la autonomía de la voluntad.

Ya en el Siglo XX, se encuentran una variedad de normas jurídicas que han sido promulgadas por los estados, en las cuales las personas tienen libertad de contratar dentro de la normatividad, por lo que existe una gran tendencia al intervencionismo del estado, limitando de esta forma el principio de la autonomía de la voluntad, que en materia de contratación es el principio rector.



Finalmente en la actualidad, hay una tendencia hacia restablecer y permitir una mayor autonomía de la voluntad en la celebración de los, y se busca que el estado intervenga lo menos posible en los actos y contratos en que intervengan particulares, limitando su participación al momento en que exista litis o controversia entre las partes.

## **2.2. La contratación mercantil**

Al referirse a la contratación, ésta tiene naturaleza *sui generis* pues concretamente se puede decir que se refiere a un acuerdo entre dos partes esencialmente que se comprometen a cumplir obligaciones y les asisten determinados derechos de conformidad con la legislación vigente.

Existen varias clases de contratación, se encuentra la laboral, la civil, la mercantil, entre otras; pero en este caso, para la presente investigación y tomando en consideración que en los contratos de arrendamiento de aeronaves predomina la intención de lucro, se estudiará la contratación mercantil.

### **2.2.1. Principios que inspiran las actividades contractuales mercantiles**

Los principios que inspiran el derecho mercantil son: "La buena fe; la verdad sabida; toda prestación se presume onerosa; la intención de lucro; y ante la duda deben favorecerse las soluciones que hagan más segura la circulación."<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Villegas Lara René Arturo. **Derecho Mercantil Guatemalteco**. Tomo I. Pág. 32.



Desde el punto de vista doctrinario éstos son los principios que rigen al derecho mercantil, los cuales además fundamentan las disposiciones del Código de Comercio, incluso en materia de contratación mercantil y que son respetados a nivel nacional e internacional en la doctrina y en la práctica.

Por otra parte desde una perspectiva legal, el Código de Comercio de Guatemala en su Artículo 669 prescribe: “las obligaciones y contratos mercantiles se interpretarán, ejecutarán y cumplirán de conformidad con los principios de verdad sabida y buena fe guardada, a manera de conservar y proteger las rectas y honorables interpretaciones arbitrarias sus efectos naturales.”

Por lo tanto, la contratación mercantil se regirá por los principios filosóficos de verdad sabida y buena fe guardada, pero integrando siempre los demás principios del derecho mercantil, especialmente el de intención de lucro, ya que en todo contrato mercantil existe una prestación de servicios que tiene como finalidad generar un beneficio o ganancia.

### **2.3. Contrato**

La etimología de la palabra contrato surgió durante la época del derecho romano, con el vocablo *consensus*, que significaba concurso de voluntades, y que consecuentemente creaba un vínculo si se actuaba de acuerdo con la formalidad prescrita a las causas civiles.



Doctrinariamente contrato es: “un pacto o convenio entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada y a cuyo cumplimiento pueden ser obligatorias.”<sup>14</sup>

También se le define como: “Acuerdo de varias personas que se establece sobre una declaración de voluntad común, destinada a reglar sus derechos”.<sup>15</sup>

Es decir que contrato es el acuerdo de voluntades entre dos o más personas, que surge a la vida jurídica cuando se exterioriza adecuadamente, y que además necesita que el contrato exista. Regularmente las partes, cuando piensan en un contrato lo hacen pensando en solventar una necesidad y, esperando que éste dé ventajas y previendo inconvenientes, teniendo presente estas situaciones deciden celebrarlo.

“El contrato, como acto jurídico, constituye el medio para que se de el movimiento en el tráfico comercial; y aun cuando las obligaciones mercantiles no necesariamente devienen de él, sigue siendo una categoría para el surgimiento de obligaciones de origen contractual”<sup>16</sup>.

En otras palabras, el contrato sea cual fuere su naturaleza, es un acto jurídico pues depende de la voluntad de las personas que exteriorizan su consentimiento y anuencia materialmente a través de un documento y específicamente con su firma, pues la firma es la representación gráfica del consentimiento.

---

<sup>14</sup> Ossorio Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 341

<sup>15</sup> Goldstein, Mabel. **Ob. Cit.** Pág. 163.

<sup>16</sup> Villegas Lara René Arturo. **Ob. Cit.** Tomo III. Pág. 31.



Por su parte El Código Civil, dedica el capítulo primero del título quinto del libro quinto, a establecer una amplia reglamentación de los contratos. En el Artículo 1517 lo define en el sentido que hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación.

### **2.3.1. Características de los contratos**

Relacionado con el concepto antes citado, se pueden deducir las siguientes:

- a) En el contrato hay siempre dos o más sujetos que declaran su voluntad, un consentimiento común que no adolece de vicio y un objeto lícito.
  
- b) El contrato tiene siempre como consecuencia la creación, modificación o extinción de una obligación que tiene fuerza de ley entre las partes contratantes; de esta idea procede la configuración que se podría llamar tradicional o clásica, que considera al contrato como un acuerdo de voluntades entre dos o más personas dirigido a crear, modificar o extinguir obligaciones entre ellas.

### **2.3.2. Clasificación de los contratos**

La clasificación legal de los contratos está regulada en el Código Civil a partir del Artículo 1587, en donde los divide de la forma siguiente:



- a) **Unilaterales y bilaterales:** Para esta clasificación se toma en cuenta las obligaciones que se pactan, ya sean para una sola de las partes o recíprocamente para ambas. El Artículo 1587 del Código Civil establece que los contratos son unilaterales, si la obligación recae solamente sobre una de las partes contratantes; son bilaterales, si ambas se obligan recíprocamente.
- b) **Consensuales, reales y formales:** El Artículo 1588 del mismo cuerpo legal regula que son consensuales cuando basta el consentimiento de las partes para que sean perfectos; reales cuando se requiere para su perfección la entrega de la cosa; y formales cuando para su perfección se requiere cumplir los formalismos establecidos en la ley.
- c) **Principales y accesorios:** El Artículo 1589 del Código Civil instituye que son principales cuando subsisten por si solos; y accesorios cuando tienen por objeto el cumplimiento de otra obligación o dependen de un contrato principal.
- d) **Onerosos y gratuitos:** Oneroso según la compensación o equivalente que de una parte a la otra; y gratuito cuando no se da compensación alguna. El Código Civil en el Artículo 1590 estipula que es contrato oneroso aquel en que se estipulen provechos y gravámenes recíprocos; y gratuito, aquel en que el provecho es solamente de una de las partes. Por su parte los contratos onerosos se subdividen en: conmutativos y aleatorios, al respecto el Artículo 1591 del código ya citado, establece que el contrato oneroso es conmutativo, cuando las prestaciones que se



deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato; y es aleatorio, cuando la prestación debida depende de un acontecimiento incierto que determina la ganancia o pérdida, desde el momento en que el acontecimiento se realice.

**e) Condicionales y absolutos:** Al respecto, el Artículo 1592 del mismo cuerpo legal, norma que son condicionales los contratos cuya realización o cuya subsistencia depende de un suceso incierto o ignorado por las partes; y absolutos, aquellos cuya realización es independiente de toda condición.

Esta clasificación legal se complementa con la división doctrinaria de los contratos, en donde además de las categorías anteriores se incluyen las siguientes:

**a) Típicos y atípicos:** Los contratos serán típicos cuanto están regulados en la ley; y atípicos cuando no están regulados en ninguna norma y se celebran por costumbre.

**b) Nominados e innominados:** Nominados cuando la ley les otorga un nombre; e innominados cuando su nombre no lo otorga la ley porque no los regula, por lo que las partes que lo celebra le incorpora un nombre.

**c) De libre discusión y de adhesión:** Contrato de libre discusión es aquel en el que las partes contratantes lo discuten libremente y acuerdan sus estipulaciones; contrato de adhesión, es aquel en el que una de las partes pacta las condiciones del servicio y la otra parte se adhiere o acepta las condiciones impuestas.



**d) De tracto único y de tracto sucesivo:** De tracto único cuando se crea una sola obligación, y de tracto sucesivo cuando se crean varias obligaciones sucesivas e independientes una de otra.

**e) Individuales y colectivos:** Individuales cuando intervienen sólo dos personas, y cada una de ellas forma una parte de la relación contractual; colectivos cuando intervienen en una parte dos o más personas, que se comprometen en forma simple o mancomunada.

Por último, el tratadista Federico Puig Peña, menciona una posición nueva, e interesante y cataloga a los contratos en:

**a) Contratos traslativos de dominio:** Son aquellos contratos en los que una de las partes transfiere la propiedad de una cosa a otra persona y ésta lo recibe o paga por ella un precio cierto en dinero. Entre éstos se encuentran la compraventa, permuta, donación entre vivos, cesión de derechos, etc.

**b) Contratos traslativos de uso y disfrute:** Son aquellos en virtud de los cuales una de las partes se obliga a dar para su uso, goce o disfrute determinado bien, para cierto tiempo, a cambio o no de un precio o compensación. Entre éstos están: el arrendamiento y el comodato.



## 2.4. Distinción entre los contratos civiles y los mercantiles

Entre las principales características que identifican y diferencian a los contratos mercantiles de los civiles, el doctor René Arturo Villegas Lara, concretamente señala las siguientes:

- a) **“En cuanto a la mora:** En las obligaciones civiles, la mora es el retraso culpable en el cumplimiento de la obligación, la cual debe de estar previamente pactada, y para constituirla debe de requerirse el pago de la misma; esta es una característica propia del derecho civil. En cambio en las obligaciones mercantiles, se incurre en mora sin necesidad de cobro o requerimiento, es automática, bastando únicamente que el plazo haya vencido o sean exigibles. Existe una excepción a esta regla que son los títulos de crédito y cuando exista pacto en contrario.
  
- b) **En relación al pago de daños y perjuicios:** En lo civil el pago de los daños y perjuicios, se debe probar fehacientemente que los mismos se ha causado, no siendo suficiente la simple reclamación o pretensión, a menos que se tratara de la cláusula indemnizatoria. En cambio en lo mercantil sucede lo contrario, hay un mandato para el deudor moroso de pagar daños y perjuicios, salvo pacto en contrario, cuando la obligación tuviere por objeto una cosa cierta y determinada o determinable; daños y perjuicios que se cuantifican en relación al interés legal sobre el precio pactado en el contrato; y a falta de éste por el que tenga en la plaza al

surgimiento de la población o el de su cotización en la bolsa si se trata de títulos de crédito.

**c) Respecto a la capitalización de intereses:** En las obligaciones mercantiles, si se pueden capitalizar los intereses; lo que significa que, cuando el deudor deja de pagarlos, la cantidad que se adeude por concepto de intereses aumentará el monto del capital, de manera que a partir de la capitalización, los intereses acrecientan porque se elevó la suma del capital; este fenómeno se encuentra comprendido en el Artículo 591 del Código de Comercio; este tema, es uno de los aspectos negativos criticables al Código de Comercio, porque va en contra de los derechos de las grandes masas que consumen bienes y servicios. En contraparte, en las obligaciones civiles se prohíbe la capitalización de intereses, a excepción de las instituciones bancarias, aspecto regulado en el Artículo 1949 del Código Civil.

**d) En cuanto al derecho de retención:** El derecho de retención en lo mercantil, es la facultad que se le otorga en ciertos casos al acreedor para retener bienes muebles o inmuebles propiedad de su deudor, que se hallan en su poder; o los que tuviere por medio de un título representativo cuando al ser exigida la obligación el deudor no cumple, o bien hasta que el deudor cumpla, tal como lo regula el Artículo 582 del Código de Comercio. En la ley mercantil, la institución está sistematizada en la parte general que el código dedica a las obligaciones, sin perjuicio de que aparezca también en algunos contratos en particular. La retención funciona como una garantía en favor del acreedor que desea hacer efectiva la obligación. El derecho de



retención opera bajo el régimen de los artículos siguientes del Código de Comercio 684, 685, 686 y 687.

**e) En relación al plazo:** El plazo se aplica a aquella obligación cuya eficacia y debido cumplimiento se postergan a una fecha cierta o incierta en que debe ocurrir un suceso necesariamente futuro. El Código Civil en los Artículos 1041, 1139, 1283, dispone que el plazo solamente fija el día o la fecha de la ejecución o extinción del acto o negocio jurídico y que no puede exigirse el cumplimiento de la prestación antes del vencimiento del plazo, si en dado caso el negocio jurídico no señalare plazo, el juez fijará su duración. En lo mercantil no es necesario que la obligación especifique el plazo, ya que en este caso la misma será exigible inmediatamente, salvo que el plazo sea consecuencia de la propia naturaleza de éste, esto se encuentra regulado en el Artículo 675 del Código de Comercio.

**f) Respecto a la solidaridad:** La solidaridad se refiere a la actuación o responsabilidad total en cada uno de los titulares de un derecho o de los obligados por razón de un acto. En lo civil, la solidaridad puede ser activa o pasiva; cuando una obligación tiene del lado pasivo o activo a varias personas se denomina mancomunada. Esta mancomunidad puede ser simple o solidaria: Simple cuando cada uno de los sujetos responde de una parte de la obligación; y Solidaria cuando cualquiera de ellos responde de la totalidad frente al sujeto del derecho; es decir, que la solidaridad en las obligaciones civiles no se presume, debe de ser expresa para que los deudores se consideren solidarios, los Artículos del Código Civil que



regulan lo preceptuado son: 1345, 1348, 1352, 1353. Con relación a la solidaridad en las obligaciones mercantiles mancomunadas, en lo que al deudor o fiador se refiere, está regulada en el Artículo 574 del Código de Comercio, el cual estipula que si en la obligación mercantil hay varios deudores su mancomunidad es solidaria en virtud de la ley es decir que la solidaridad se presume.

**g) Con relación al incumplimiento de las leyes fiscales:** Los actos jurídicos sobre todo los que se refieren al tráfico patrimonial están sujetos a cargas impositivas a favor del Estado. En materia civil, el hecho de que los sujetos tratantes omitieren la tributación puede ocasionar que estas actuaciones sean nulas. Por otra parte, en lo mercantil cuando los sujetos omiten tributar respecto a sus contratos y obligaciones, la ley establece, en el Artículo 680 del Código de Comercio, que el acto jurídico no produce la ineficacia de los pactos mercantiles ni tampoco los libera de pagar los impuestos omitidos. En estos casos, además de carga tributaria se responderá de las multas que se imponen a consecuencia de disposiciones de derecho tributario. Entonces, es importante determinar cuando los actos jurídicos serán mercantiles o civiles; y serán mercantiles cuando una o ambas partes tienen legalmente el carácter de comerciantes; cuando el objeto de los contratos atiende más claramente a la finalidad mercantil y cuando estén regulados por el Código de Comercio y no por el Código Civil.

**h) En cuanto al vencimiento de las obligaciones de tracto sucesivo:** El Artículo 693 del Código de comercio establece que en las obligaciones de tracto sucesivo,



como por ejemplo la compraventa por abonos, salvo pacto en contrario, la falta de un pago da por vencido el plazo de la obligación y la hace exigible; aún cuando en materia civil no exista una disposición similar en forma genérica, la previsión del Código de Comercio es especial, porque el Artículo 1836 del Código Civil, al referirse a la compraventa de bienes inmuebles por abonos, ésta se resuelve por la falta de pago de cuatro o más mensualidades consecutivas. Así también, el Artículo 1940 del mismo código da por terminado el contrato de arrendamiento cuando se dejan de pagar dos meses de renta.”<sup>17</sup>

Estas son las principales características que diferencian a los contratos civiles de los mercantiles, y que se pueden justificar en el hecho de que el derecho mercantil es poco formalista en relación al derecho civil y por lo tanto está sujeto a menos requerimientos en el cumplimiento de las obligaciones y para determinar si el contrato es civil o mercantil depende de la naturaleza del negocio jurídico, de los sujetos que intervienen y de las normas que se aplicarán, este argumento se amplía a continuación con la última diferencia entre ambos.

**i) En relación a la mercantilidad de los negocios jurídicos:** Según lo indica, el doctor Edmundo Vásquez Martínez “la mercantilidad de los negocios jurídicos emanan del hecho que formen parte de la actividad profesional de un comerciante o empresario.”<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Ibid. Pág. 25-31.

<sup>18</sup> Vásquez Martínez, Edmundo. *Instituciones de Derecho Mercantil*. Pág. 44



En otras palabras, depende de que se integre dentro del complejo de actividades mediante las cuales la empresa mercantil ofrece al público bienes o servicios, o por las circunstancias de estar regulados específicamente por el Código de Comercio. Es importante señalar que el propósito o la finalidad de lucro a que se refiere el Artículo 2 y 655 del Código de Comercio se refiere no al negocio aislado sino a la actividad principal de la empresa como complejo de actos con el propósito de obtener un lucro.

## **2.5. Perfeccionamiento de los contratos mercantiles**

El contrato mercantil se perfecciona y adquiere vida jurídica cuando la propuesta de una parte y la aceptación de la otra coinciden y armonizan entre sí. Es decir, que de conformidad con el Artículo 1518 del Código Civil, un contrato se perfecciona por el simple consentimiento de ambas partes, excepto cuando la ley establece determinada formalidad como requisito para su validez; sin embargo en la práctica siempre se acostumbra a plasmar este consentimiento en un documento que adquiere carácter de ley entre las partes que lo celebran.

Pero entre la oferta y la aceptación existen grados y circunstancias por lo peculiar de la contratación, por lo que se tienen las siguientes modalidades:

**a) Contratos de adhesión:** Es una forma de adherirse a las condiciones que regulan el servicio que ofrece el proveedor que son establecidas sólo por él, y quedan perfectos cuando la persona que usa el servicio acepta las condiciones impuestas.



En este aspecto el Código de Comercio regula dos modalidades: los contratos mediante formularios y los contratos mediante pólizas, regulados en los Artículos 672 y 673 respectivamente y en materia civil está preceptuado en el Artículo 1520 del Código Civil.

- b) Proposición de contrato a persona presente:** La persona que propone a otra la celebración de un contrato fijándole un plazo para aceptar queda ligada por su oferta hasta que venza el plazo, si no fuera fijado plazo el autor de la oferta queda desligado si la aceptación no se hace inmediatamente, de conformidad con lo que establece el Artículo 1521 del Código Civil.
  
- c) Proposición de contrato a persona ausente:** Cuando la oferta se haga a persona ausente el contrato se forma en el momento en que el proponente recibe la contestación de aquella dentro del plazo de la oferta sistema de la recepción si la oferta se hiciere sin fijación de plazo el autor de la oferta queda ligado para que en algún tiempo la contestación llegue a su conocimiento, de conformidad con lo que estipula el Artículo 1523 del Código Civil.
  
- d) Contratos por teléfono:** Estos contratos se preceptúan en el Artículo 1524 del Código Civil y se consideran celebrados entre presentes y tanto en este caso como en el anterior el contrato se reputa celebrado en el lugar donde se hizo la oferta.



- e) **Contratos sin aceptación expresa:** Éstos contratos se dan cuando el negocio jurídico fuere de aquellos en donde no se acostumbra la aceptación expresa o cuando el oferente la hubiere dispensado, ejemplo de estos contratos: el de transporte de personas, ya que la oferta se da tácitamente al recorrer el autobús la ruta usual, no es necesario que el usuario acepte delante del conductor ya que se reputa como representante del propietario, es una aceptación tácita que se da al pagar el boleto.
- f) **Contratos a favor de terceros:** En los contratos a favor de terceros puede estipular en favor de un tercero beneficiario, por lo que tiene derecho a exigir el cumplimiento de la obligación, igual derecho le corresponde a un tercero cuando así aparezca estipulado en el contrato. Este tipo de contratos se modifican según la modalidad del mismo, tal como se preceptúa en el Artículo 1531 del Código Civil.
- g) **Contrato con cargo a terceros:** Estos contratos son aquellos en los que una persona o promitente promete por el hecho de un tercero con cargo de indemnización si éste no cumple con lo pactado, y su responsabilidad cesará desde el momento en que el tercero acepte la obligación. Lo anterior se estipula en el Artículo 1530 del Código Civil.



## **2.6. Integración del Código Civil en materia de obligaciones y contratos mercantiles**

Tal y como lo estipula el Artículo 1 del Código de Comercio de Guatemala, los negocios jurídicos mercantiles se regirán por las disposiciones de este Código y, en su defecto, por las del derecho civil que se aplicarán e interpretarán de conformidad con los principios que inspira el derecho mercantil. En otras palabras, sólo cuando haya insuficiencia de ley mercantil, se aplicará la civil, observando siempre la naturaleza del tráfico comercial, tomando en cuenta los principios que son básicos para que, tanto las relaciones objetivas que regula, como las leyes que lo rigen, se adecúen perfectamente.

En conclusión, y respecto al tema de los contratos de arrendamiento en la aviación, tomando en cuenta que su naturaleza jurídica es eminentemente mercantil por la intención de lucro y la prestación de servicios onerosa; y ante la ausencia de normas específicas en el Código de Comercio, se regularán supletoriamente por el Código Civil, pero aplicando los principios fundamentales del derecho mercantil.

## **2.7. Contratos en el derecho aeronáutico**

Dentro del derecho aeronáutico existen múltiples contratos que se utilizan para controlar el tráfico comercial de personas y mercaderías; por lo que se explicarán los más importantes, siendo necesario antes definir que es un contrato aéreo.

En términos generales, entonces, se puede decir que los contratos de aeronaves son “relaciones jurídicas que tienen por objeto crear derechos y obligaciones para el empleo de aeronaves en actividades específicamente aeronáuticas”.<sup>19</sup>

Mediante estos contratos se busca obtener utilidad de una aeronave, a través de la realización de tareas de carácter aeronáutico, siempre tomando como base que se persigue un beneficio económico, por que los hace eminentemente de naturaleza mercantil. Los principales contratos aeronáuticos son:

- a. **Contrato de arrendamiento de aeronave:** Es el contrato por el cual una de las partes se obliga a transferir a la otra por un determinado precio, el uso y goce de una determinada aeronave para su empleo en una actividad específicamente aeronáutica, por un determinado tiempo; dicho contrato se perfecciona con la entrega de la aeronave; la obligación principal para el arrendante es la entrega de la aeronave y para el arrendatario el pago del precio que puede incluir o no el mantenimiento o conservación de la aeronave como propia.
  
- b. **Contrato de subarrendamiento:** Así también existe dentro del contrato anterior, el subarrendamiento, que se refiere al arrendamiento de una aeronave ya arrendada a una tercera persona, es decir, que el dueño de una aeronave arrendada permite que la misma sea utilizada por dos transportistas aéreos diferentes en sus respectivas operaciones.

---

<sup>19</sup> Folchi Mario O. **Ob. Cit.** Pág. 101

- c. Contrato de fletamento:** Es aquel en el cual una de las partes (fletante), se obliga hacia la otra (fletador), a realizar con una aeronave determinada, mediante el pago de un precio, uno o más viajes preestablecidos o los que indique el fletador dentro de un plazo estipulado en el contrato, reservándose el fletante la conducción técnica de la aeronave y dirección de la tripulación; en este contrato el fletante nunca transfiere la calidad de explotador de la aeronave, lo cual constituye la diferencia esencial con el contrato de arrendamiento. En esta modalidad el fletante se obliga a realizar la actividad aeronáutica por la cual fue contratado y el fletador a pagar el precio.
- d. Contrato de intercambio:** El contrato de intercambio, es una figura que tiene lugar a través de arrendamientos o fletamentos recíprocos de aeronaves pertenecientes a explotadores que son parte de un contrato, siendo una actividad aeronáutica que por su naturaleza puede realizarse en forma variada.

Además de los anteriores existen más formas de contratación para la utilización de aeronaves, tales como: compraventa, comodato, usufructo, arrendamiento financiero y arrendamientos en seco y en mojado, siendo estos dos últimos los que nos interesan analizar, ya que el fin primordial de estos contratos es: “poder utilizar las aeronaves en la navegación aérea con un destino específico y que su aprovechamiento conlleve una prestación onerosa permitiendo el ejercicio de una actividad (como lo es el transporte aéreo), cubriendo así ciertas necesidades.”<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Olivero Ros, Stefano Carlo. **Ob. Cit.** Pág. 22.



Así también Videla Escalada define estos contratos de arrendamiento de aeronaves como aquellos que “tienen por finalidad el aprovechamiento de las mismas, mediante su empleo en una actividad específicamente la aeronáutica y dan lugar a que una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiera el derecho al uso y goce de una aeronave o al cumplimiento por la otra parte de una determinada actividad aeronáutica, a realizar en su beneficio con una aeronave”.<sup>21</sup>

Dentro de estos contratos de arrendamiento existen características que deben tomarse en cuenta, que son: a) El carácter oneroso; b) el objeto del contrato que es una aeronave; c) el fin o uso específico que se le dará a la aeronave; y, d) que son formas de locación de bienes.

Los contratos de arrendamiento, utilización o locación de aeronaves, como también se le conocen en otros países, se diferencian de cualquier otro contrato de arrendamiento típico, primero, porque se da el uso y gozo de una aeronave, es decir un bien no fungible, y en segundo, porque dicha aeronave puede incluir o no tripulación, característica esencial de estos contratos.

Por lo que, una vez establecido que el arrendamiento de aeronaves es el término genérico, podemos entrar en materia desarrollando el tema de lo que se conoce en el ámbito jurídico de la aviación como arrendamiento mojado y arrendamiento seco.

---

<sup>21</sup> Videla Escalada, Federico. Ob. Cit. Pág. 22.





## CAPÍTULO III

### **3. Naturaleza jurídica de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación**

A continuación se desarrolla el tema de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación, desarrollando sus definiciones, características, elementos y finalidades de cada uno. En este sentido se debe de entender por contrato de arrendamiento de aeronaves a aquel contrato en donde un sujeto da a otro el uso, empleo y goce de una aeronave para su utilización en el transporte aéreo de personas y mercaderías, a cambio de una retribución buscando de esta manera obtener utilidades, por que los hace eminentemente de naturaleza mercantil.

#### **3.1. Del contrato de arrendamiento en general**

Doctrinariamente por contrato de arrendamiento se le define como aquel “contrato de alquiler por el que se cede el uso de un bien a una persona para que pueda disponer de ella durante un plazo de tiempo determinado y con el pago periódico de una cantidad de dinero.”<sup>22</sup>

Sin embargo, aunque el contrato de arrendamiento es una figura propia del derecho civil, no solamente se puede dar en esta rama del derecho, sino que también puede ser

---

<sup>22</sup> Goldstein Mabel. Ob. Cit. Pág. 70.



de carácter mercantil, dependiendo de los sujetos que intervengan y del objeto del mismo, tal como se expone a continuación.

### **3.1.1. Arrendamiento de naturaleza civil**

El arrendamiento se caracteriza por ser un contrato continuo o de tracto sucesivo, y se le define así: “contrato por el que el arrendador se obliga a suministrar o proporcionar el goce temporal de una cosa al arrendatario a cambio de un precio cierto.”<sup>23</sup>

Por su parte la legislación guatemalteca regula el contrato de arrendamiento dentro del Código Civil y lo define en su Artículo 1880, estableciendo: “El arrendamiento es el contrato por el cual una de las partes se obliga a dar el uso o goce de una cosa por cierto tiempo, a otra que se obliga a pagar por ese uso o goce un precio determinado.”

Aplicando esta definición a la contratación aeronáutica, específicamente al arrendamiento de aeronaves, se desprenden los siguientes elementos:

- a) Sólo los bienes no fungibles (una aeronave) pueden ser objeto de arrendamiento; es decir que cualquier bien susceptible de ser apropiado y dado en uso, usualmente temporal, por un plazo y renta determinado, es factible darlo en arrendamiento;

---

<sup>23</sup> Sánchez Medal, Ramón. **De los contratos civiles**. Pág. 17



- b) La renta o precio que corresponde a la contraprestación por el uso y goce del arrendamiento, debe ser necesariamente en dinero, o cualquier otro bien susceptible de ser valorado; y,
- c) La utilización de la aeronave es por cierto tiempo determinado o determinable, es decir que estamos frente a un contrato de carácter temporal.

En cuanto a lo anterior, es evidente que el contrato de arrendamiento es una figura propia del derecho civil y regulado en el ordenamiento jurídico interno en el Código Civil, y que es apto para ser utilizado dentro de otras leyes, en este caso en la Ley de Aviación Civil que es la ley especial que regula los contratos de arrendamientos en la aviación.

### **3.1.2. Arrendamiento de naturaleza mercantil**

No obstante de que estamos frente a una institución propia del derecho civil, contenida en el Código Civil, donde encontramos su regulación, condiciones y formas de celebración, se debe valorar que el arrendamiento también puede ser de carácter mercantil; esto es porque en su celebración, su origen deviene del ejercicio de actividades puramente mercantiles, dentro de las cuales se unen relaciones jurídicas reguladas por el derecho mercantil, las cuales hacen que el contrato que se celebra constituya una figura novedosa y estructurada por esas diversas formas jurídicas, sin las cuales el contrato no podría celebrarse.



“Los elementos propios del arrendamiento de carácter mercantil son:

- a) El predominio de comerciantes o empresarios en el negocio jurídico
- b) La existencia y reunión de diversas relaciones jurídicas que forman la unidad para que este contrato pueda darse; y,
- c) Tanto el objeto del arrendamiento como las partes están en el ejercicio de su actividad comercial regulada específicamente por el derecho mercantil.”<sup>24</sup>

Al existir un Código Civil y un Código de Comercio que simultáneamente regulen el arrendamiento, es necesario determinar que obligaciones pertenecen a cada corriente del derecho, pero siempre tomando en consideración que los principios del derecho mercantil prevalecen como fuente primaria que regula un contrato de arrendamiento de naturaleza mercantil y que únicamente por falta de disposiciones especiales, en forma supletoria se aplicarán los principios del Código Civil para terminar de dar forma al negocio jurídico, aspecto preceptuado en el Artículo 694 del Código de Comercio.

Por lo tanto, ante esta situación es importante hacer la aclaración de cuanto estaremos frente a un contrato de arrendamiento civil y cuando a frente uno de naturaleza mercantil; por ende, el contrato de arrendamiento será mercantil y deberá regirse por el Código de Comercio cuando: los sujetos que intervengan sean comerciantes; el giro de las actividades principales de la empresa sea la intención de lucro; y, objeto que se está negociando sea eminentemente mercantil.

---

<sup>24</sup> Olivero Ros, Stefano Carlo. *Ob. Cit.* Pág. 18.



Tanto las normas de derecho civil como las de mercantil son aplicables al derecho aeronáutico, pero atendiendo a la naturaleza de los contratos de arrendamiento de aeronaves que consiste en una actividad de prestación de un servicio de transporte aéreo oneroso y lucrativo, estos contratos serán de carácter mercantil, y por lo tanto necesitan ser incluidos en el Código de Comercio para su adecuada regulación.

### **3.1.3. Sujetos del contrato de arrendamiento**

En todo contrato deben de intervenir como mínimo dos personas que declaren su voluntad, y el contrato de arrendamiento no es la excepción, ya que en el mismo participan personas individuales o jurídicas y que son fundamentales y necesarias para que se lleve a cabo la relación comercial, los cuales son denominados: Arrendador y Arrendatario.

#### **a) Arrendador**

La doctrina define como arrendador "Aquella parte que en el contrato de arrendamiento se obliga a conceder el uso y goce de un predio u otro bien por un precio." <sup>25</sup>

Es decir que es aquella persona que otorga el uso y goce de un bien que puede ser inmueble o mueble no fungible a cambio de una determinada cantidad de dinero.

---

<sup>25</sup> Goldstein Mabel. **Ob. Cit.** Pág. 70.



De manera más completa, también se le define como: “Es la persona individual o jurídica, con capacidad legal para adquirir derechos y obligaciones, que posee la propiedad de un bien, el cual entrega en arrendamiento a otra persona través de un contrato de arrendamiento. Como arrendador pueden actuar las personas individuales y jurídicas, siendo lo usual que sean personas jurídicas revestidas con la forma de Sociedad Anónima o de Responsabilidad Limitada, dada las proporciones del capital que se requiere para financiar tales operaciones”.<sup>26</sup>

Legalmente la obligación fundamental del arrendador está contenida en el Artículo 1897 del Código Civil que establece que el arrendador está obligado a entregar la cosa en estado de servir al objeto del arrendamiento. Es decir en óptimas condiciones

## **b) Arrendatario**

Doctrinariamente arrendatario es: “Aquella parte que en el contrato de arrendamiento se obliga a pagar un precio por el uso y goce de un predio u otro bien.”<sup>27</sup>

En otras palabra, es la persona que recibe el bien objeto del arrendamiento y que está obligado a pagar una determinada cantidad de dinero por su empleo.

Asimismo al arrendatario también se le conoce así: “Es la persona individual o jurídica, con capacidad legal para adquirir derechos y obligaciones, que a través de un contrato

---

<sup>26</sup> Rosales Cardona, Nestor Enrique. **Análisis del arrendamiento financiero leasing como una alternativa de compra para el sector de transporte pesado**. Pág. 95

<sup>27</sup> Goldstein Mabel. **Ob. Cit.** Pág. 70.



de arrendamiento obtiene un bien, el cual gozará de los beneficios que del mismo pueda obtener, compensándolos con el pago de rentas durante un período determinado en el mismo contrato. Puede ser cualquier persona (individual o jurídica) necesitada de adquirir bienes de producción o equipo (será el cliente del arrendador)”.<sup>28</sup>

Por lo que así como al arrendador tiene sus derechos y obligaciones de igual forma el arrendatario también las tiene, y serán las pactadas por las partes y las ordenadas por la ley, sienta la obligación fundamental, la contenida en el Artículo 1897 del Código Civil que preceptúa que el arrendatario está obligado a pagar la renta desde el día en que reciba la cosa, en los plazos, forma y lugar convenidos.

#### **3.1.4. Clasificación del contrato de arrendamiento**

De acuerdo con el plazo, objeto y cláusulas que pacten en el contrato de arrendamiento el arrendador y el arrendatario, éstos se pueden clasificar de la siguiente forma:

##### **a) Arrendamiento operativo**

“Es el contrato por el cual un arrendador, por lo regular fabricante de un bien, cede su uso en forma limitada y determinada a un arrendatario, recibiendo aquel como contraprestación del bien, una cuota de arrendamiento, así como los gastos de mantenimiento y por un plazo normalmente corto (de 1 a 3 años), pudiendo en

---

<sup>28</sup> Rosales Cardona, Nestor Enrique. *Ob. Cit.* Pag. 101



cualquier momento el arrendatario rescindir la operación, dando aviso al arrendador a cuyo cargo corren los riesgos técnicos de las misma.”<sup>29</sup>

El arrendamiento operativo normalmente es por periodos más cortos que la vida útil del bien o activo que se arrenda, pudiendo renovarse hasta el final de su vida útil, conteniendo generalmente una cláusula de opción de cancelación por el arrendatario, antes de expirar el contrato.

Son características importantes del arrendamiento operativo las siguientes:

- a. “Como arrendadores actúan los propios fabricantes o distribuidores del bien a arrendar.
- b. El arrendamiento se basa sobre bienes de equipo que se caracterizan por tener una vida económica prolongada tales como: tractores, grúas, tráileres; o bien por estar sujetos a una rápida obsolescencia, debido a los rápidos avances tecnológicos tales como fotocopiadoras y computadoras. Lo que tales bienes tienen en común es su alto costo de adquisición, su carácter estándar y su gran demanda en el mercado.
- c. El arrendamiento se basa en la locación de varios bienes, por lo que el plazo de cada arrendamiento no es factor de tanta importancia para los empresarios del arrendamiento operativo, (generalmente es inferior a 1 año, no excediendo nunca de 3,) ya que pueden arrendar nuevamente los bienes con mayor facilidad debido a su carácter estándar y su gran demanda.

---

<sup>29</sup> Ibid. Pág. 89.



d. Por ser los propios fabricantes los que promueven este tipo de arrendamiento, acostumbran ofrecer una serie de servicios remunerados como mantenimiento, reparación, asistencia técnica y variedad de repuestos”.<sup>30</sup>

Es decir que el arrendamiento operativo es un arrendamiento propiamente dicho, en el cual no existe la opción a compra, y el bien será objeto del contrato mientras exista y se mantenga en condiciones de utilidad.

#### **b) Arrendamiento financiero**

“El arrendamiento financiero es aquél en donde los riesgos y beneficios que conlleva la propiedad materia del arrendamiento, son transferidos al arrendatario; por lo general en este caso, los convenios no son revocables y aseguran al arrendador la recuperación de su inversión y una utilidad. Las rentas cubiertas se integran por los intereses y las amortizaciones; los primeros se llevan a resultados y las segundas disminuyen el pasivo registrado en el balance que se contabilizó al iniciar la operación. Al concluir el contrato, el arrendatario libremente opta o no por ejercer la opción de adquisición, si la ejerce, paga una suma de dinero definida desde el inicio del contrato.”<sup>31</sup>

Este contrato es catalogado como un sistema alternativo de financiación que permite la adquisición de bienes productivos nuevos como: maquinaria pesada, equipo de transporte, vehículos, fotocopiadoras, computadoras, equipos de oficina, etc.; en esta

---

<sup>30</sup> Boneo Villegas, Eduardo, J. Eduardo A. Barreira Delfino. **Contratos bancarios modernos**. Pág. 321

<sup>31</sup> Rosales Cardona, Nestor Enrique. **Ob. Cit.** Pág. 91



transacción intervienen el arrendador que posee la propiedad del bien objeto de arrendamiento y el arrendatario que obtiene el derecho de utilización del bien durante el término pactado.

“Normalmente en los contratos de arrendamiento financiero, el arrendatario es quién paga los costos de mantenimiento, costos ejecutorios o de posesión de los activos en arrendamiento. Como el arrendamiento financiero es un contrato a largo plazo, resulta difícil que el arrendador calcule los costos de mantenimiento del activo, de tal manera que pudiera reflejarse en el pago del arrendamiento. Generalmente a su vencimiento se le da la opción al arrendatario de renovar el contrato realizando pagos normalmente menores que durante el período inicial; o a adquirir la propiedad del bien arrendado.”<sup>32</sup>

De la definición anterior se extraen las características y elementos esenciales siguientes: Un arrendamiento financiero es un contrato a largo plazo no cancelable que en consecuencia obliga al arrendatario a realizar pagos periódicos por el uso de un activo durante un período determinado, estrechamente relacionado con la vida útil del activo. También es conocido como arrendamiento con opción de compra o *leasing*, y constituye un contrato de arrendamiento por la utilización de un bien mueble o inmueble mediante el pago de la renta y del interés por el aplazamiento a largo plazo del valor del bien.

Al vencimiento del contrato el cliente o arrendatario puede optar por:

a. “Devolver el bien al arrendador y cancelar el contrato.

---

<sup>32</sup> *Ibid.* Pág. 102



- b. Obtener su propiedad mediante el pago del valor actual establecido en el contrato, por el valor tasado o sin aportación adicional alguna.
- c. Renovar o cancelar el contrato con cuotas más bajas, por encontrarse el activo prácticamente depreciado, siempre que el arrendatario abone puntualmente las cuotas acordadas.<sup>33</sup>

En resumen, en el arrendamiento financiero la intención del arrendatario no es propiamente el arrendamiento del bien, sino el utilizar una forma de financiamiento a fin de poder disfrutar un bien o bienes por un tiempo determinado y al mismo tiempo tener la opción de adquirirlo, una vez vencido el plazo del contrato, a un precio residual, y mucho menor al valor de mercado del citado bien.

### **3.1.5. Diferencias entre el arrendamiento operativo y el financiero**

El contrato de arrendamiento operativo y el financiero tienen en común varios aspectos, siendo el más importante que en ambos existen mecanismos de puesta a disposición de bienes. “El contrato de arrendamiento financiero tiene las mismas características generales de un contrato de arrendamiento operativo que son las siguientes: principal, bilateral, consensual, oneroso, de ejecución sucesiva o de tracto sucesivo.”<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Boneo Villegas, Eduardo J. Eduardo A. Barreira Delfino. *Ob. Cit.* Pág. 334

<sup>34</sup> *Ibid.* Pag. 201



Sin embargo, así como se encuentran similitudes, también se encuentran diferencias en las finalidades, funciones y efectos de cada una de estas figuras contractuales, por la tanto de manera concreta se pueden establecer las siguientes:

- a) "El arrendamiento operativo es un contrato de administración por el cual el arrendador se obliga a ceder el uso de una cosa, comprometiéndose a hacerlo en condiciones que permitan su goce conforme a las exigencias del arrendatario, además de entregarla en buen estado, responder de los vicios o defectos graves y asumir los riesgos de ella. Por su parte, el arrendamiento financiero es un contrato de financiación mediante el cual, el arrendador realiza una operación de préstamo especial, con la particularidad de que la asistencia crediticia no se exterioriza en la entrega de dinero, sino en la entrega de un bien que el arrendatario recibe con la intención de usarlo y, eventualmente, adquirirlo.
  
- b) El arrendamiento operacional, usualmente causa al arrendador utilidades o pérdidas características de fabricante o comerciante, mientras que el arrendamiento financiero no causa ese tipo de utilidades o pérdidas.
  
- c) En un arrendamiento operacional, a la fecha del contrato, el valor razonable de la propiedad arrendada difiere del costo o valor en libros; en el financiero, a la fecha del contrato, el valor razonable del activo es igual a su costo o valor en libros. La diferencia es causada por la existencia, en el arrendamiento operativo, de utilidades o pérdidas características de fabricante o comerciante.



- d) En el arrendamiento operativo, al final del contrato, la propiedad del bien arrendado, la conserva el arrendador y en cambio en el arrendamiento financiero, la propiedad del bien al finalizar el contrato, puede ser para el arrendatario por la cláusula de opción de compra; esto debido a que en el arrendamiento operativo de un bien, el arrendatario no tiene la intención de adquirirlo posteriormente en propiedad, su única intención es la de usar y gozar del bien por cierto plazo para cubrir sus necesidades en ese momento, mientras que en el arrendamiento financiero, la adquisición de la propiedad es una opción de la cual goza el arrendatario.
- e) En el arrendamiento financiero al arrendador no le interesa mantener la propiedad del bien al finalizar el contrato, sino que desea traspasar el dominio del bien al usuario, por un valor residual que le permita recuperar la inversión llevada a cabo en el bien, más un margen de utilidad; por su parte la intención del arrendatario no sólo es usar y tener en su poder el bien, sino que al momento de terminar el plazo del contrato, lo que quiere es tener la opción de que el bien se traslade a su patrimonio, de una manera muy ventajosa para él, debido a que el desembolso que realizó fue menor al que hubiera realizado al comprar el mismo bien nuevo. Estos aspectos son propios del financiero, ya que en el operativo las partes no tienen ninguna de estas intenciones.
- f) En el arrendamiento operativo cualquier persona individual o jurídica puede ser arrendador; mientras en el arrendamiento financiero, generalmente el arrendador es



siempre una persona jurídica, específicamente una sociedad que se dedica a ésta actividad.

- g) Son típicas en el arrendamiento operativo las obligaciones del arrendador de entregar la cosa en condiciones de servir al uso u objeto pactado; de conservar la cosa en el estado que permita servirse de ésta; y, de efectuar las reparaciones necesarias para impedir su destrucción o deterioro, tal y como lo establecen los Artículos 1897, 1901 numeral 4 y 1902 del Código Civil respectivamente; en el arrendamiento financiero es el arrendatario, el encargado de mantener y conservar el bien en perfecto estado de funcionamiento para el cumplimiento del objeto del contrato.
- h) En el arrendamiento operativo, la renta da derecho al arrendatario para que use y goce el bien, mientras que en el financiero, además de esos derechos, el pago de la renta otorga la ventaja de amortizar el valor total del bien.
- i) En el arrendamiento operativo, el arrendador toma la decisión sobre el bien que pretende dar en alquiler, ya que generalmente el arrendatario en este caso no tiene muchas opciones, porque el arrendador puede tener un sólo bien y debe decidir si lo toma o no; mientras que en el financiero el arrendatario decide el bien que más le conviene, puesto que hay varios en existencia.



- j) En general, en el arrendamiento operativo los seguros y gastos del bien los paga el arrendador o sea el dueño del bien, mientras que en el arrendamiento financiero los seguros y gastos son por parte del arrendatario.<sup>35</sup>

Por lo que resulta evidente que existen varias diferencias que caracterizan y particularizan estas modalidades de arrendamiento, por lo que las anteriores se resumen exponiendo que la diferencia principal que se marca en este concepto es que el arrendamiento operativo es un contrato de administración, por el cual el arrendador se obliga a ceder el uso de una cosa, comprometiéndose a hacerlo en condiciones que permitan su goce conforme a las exigencias del arrendatario; mientras que el financiero es un contrato de financiación, mediante el cual, el arrendador realiza una operación de préstamo especial, con la particularidad de que la asistencia crediticia no se exterioriza en la entrega de dinero, sino en la entrega de un bien que el arrendatario recibe con la intención de usarlo y, eventualmente, adquirirlo, lo cual lo hace completamente diferente de principio a fin, ya que la única intención en el arrendamiento operativo, es usar el bien y en el financiero, además de utilizar el bien se tiene la opción de adquirirlo posteriormente.

### **3.2. De los contratos de arrendamiento en la aviación**

En el primer capítulo estudiamos los orígenes y la evolución histórica de la aviación en general, así como del derecho aeronáutico, pero en este apartado los analizaremos desde el punto de vista de la aviación comercial, por ser la causa que originó la

---

<sup>35</sup> Ibid. Pág. 107-110



contratación aeronáutica y por ende los contratos de arrendamiento de aeronaves, y que en la actualidad ha crecido considerablemente.

Así también se debe reconocer que el sector aeronáutico constituye una de los medios de transporte más característicos de la actualidad, debido a la libre y fácil circulación de personas y mercancías; aspectos que están directamente vinculados a la satisfacción de objetivos económicos, sociales y culturales inherentes al mundo moderno.

Es importante recordar que el inicio de aeronáutica comercial se produjo con el surgimiento de las compañías aéreas de aviación en 1919, que prestaban un servicio regular de aviación comercial, cuando se iniciaron vuelos de itinerario entre Londres y París, así como vuelos domésticos entre Manchester y varias ciudades de Inglaterra; además de numerosos vuelos en Francia, el atlántico del sur y Alemania. Fue así como la aviación comercial a partir de 1919 se estableció por todo el mundo como un nuevo, eficiente y seguro medio de transporte de pasajeros, mercaderías y correo que permitió recorrer mayores distancias en menor tiempo, satisfaciendo las necesidades de sus usuarios tanto en materia comercial como en viajes de carácter privado.

Ya en la actualidad y siempre en el ámbito comercial, las modalidades de contratos para la utilización de una aeronave por parte de una compañía aérea pueden ser diversas formas, en atención al título en virtud del cual dicha compañía posee la aeronave. El más habitual de estos títulos es el de propiedad (en donde las compañías aéreas emplean aeronaves de su pertenencia para realizar las actividades



aeronáuticas que formen parte de su giro ordinario). Pero no es excepcional que una compañía aérea disponga de aeronaves por título distinto al de propiedad, siendo la tipología de títulos muy diversa. En este sentido, es habitual la existencia de contratos para la utilización de aeronaves propiedad de un tercero, el cual se celebra entre el tercero y quien desea disponer de la aeronave. Las razones por las que se da la contratación de aeronaves pueden ser muy variadas, siendo las principales: hacer frente a los excesos de demanda que no pueden satisfacerse con los medios propios de una compañía aérea; sustituir temporalmente aeronaves que deben ser objeto de mantenimiento; hacer frente a circunstancias de urgencia o de fuerza mayor; reducción de costos inherentes a la titularidad sobre una aeronave, etc. Es por ello, que en este tema se han creado contratos o mecanismos contractuales para la utilización de aeronaves, siendo los más principales los denominados contratos de arrendamiento.

### **3.2.1. Definición de contratos de arrendamiento en la aviación**

El contrato de arrendamiento en la aviación doctrinariamente se define como "el acuerdo de voluntades o contrato de alquiler por el que se cede el uso de una aeronave específica a una persona para que pueda disponer de ella durante un plazo de tiempo determinado y con el pago periódico de una cantidad de dinero."<sup>36</sup>

Es decir que es el acuerdo de voluntades por medio del cual el arrendador le da el uso y goce de una aeronave con todas las características del arrendamiento a un

---

<sup>36</sup> Goldstein, Mabel. Ob. cit. Pág. 70.



arrendatario durante un período determinado de tiempo a cambio de una retribución o compensación económica.

Por su parte el Proyecto del Código Aeronáutico Latinoamericano, establece que habrá contrato de locación de aeronaves, cuando una parte se obligue a transferir a la otra, por un precio cierto, el uso y goce de una aeronave determinada, a fin de ser utilizada por uno o más viajes, por un cierto tiempo o por kilometraje a recorrer.

Desde el punto de vista legal, la legislación guatemalteca lo define en el Artículo 49 de la Ley de Aviación Civil Decreto número 93-2000, estableciendo que “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 la 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.”

En cuanto al tema de la cesión y el subarrendamiento de aeronaves, la citada ley no los regula de manera extensiva y únicamente se limita a estipular en el Artículo 50 que “no podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse sin el consentimiento expreso del arrendador.”

Y en relación a las modalidades del contrato de arrendamiento de aeronaves: arrendamiento en mojado (*wet lease*) y arrendamiento en seco (*dry lease*), que es



nuestro tema central, la Ley de Aviación Civil, en el Artículo 51, no los define ni los regula apropiadamente, ya que solamente se refiere a ellos como modalidades del contrato de arrendamiento de aeronaves, al establecer lo siguiente: “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.” Es decir, que el contrato de arrendamiento de aeronaves, puede ser en mojado o en seco, dependiendo si el alquiler incluye o no tripulación.

Luego de analizar las definiciones anteriores se acoplan los elementos esenciales de cada una de ellas formando así la siguiente definición, que establece que el contrato de arrendamiento de aeronaves, es aquel por medio del cual una persona (arrendador) cede el uso y disfrute de una aeronave determinada (sobre la que tiene una facultad de disposición como propietario o en virtud de otro título que confiera dicha facultad) a otra persona (arrendatario) para ser utilizada por esta otra persona (que será su poseedor), ya sea por un tiempo determinado; por uno o varios viajes; o, por un número determinado de kilómetros o millas, a cambio de una contraprestación económica consistente en dinero.

### **3.2.2. Contrato de arrendamiento en mojado**

El contrato de arrendamiento en mojado o en húmedo, o como se le conoce en inglés *wet lease*, se puede definir de la siguiente manera: “Es el contrato por medio del cual una persona (jurídica o individual) entrega una aeronave, incluyendo la misma la



tripulación que opera la aeronave (con prestaciones cubiertas), el mantenimiento y el seguro que cubre la aeronave. Esto último es importante mencionar ya que no sólo abarca el seguro de la aeronave, sino también el de pasajeros, equipaje, carga y correo que transporten.”<sup>37</sup>

Así también a nivel internacional se le conoce como ACMI, cuyas siglas se definen a continuación y que las mismas son las características básicas que forman este contrato:

- a) A: *Aircraft*: Se refiere a la aeronave que incluye dicho contrato;
- b) C: *Crew*: Que es la tripulación que incluye la aeronave;
- c) M: *Maintenance*: Que significa el mantenimiento que prevalece durante toda la vigencia del contrato, la cual corre por cuenta del arrendador o dueño de la aeronave; y.
- d) I: *Insurance*: Que es el seguro de la aeronave, el cual abarca todo aquello que se transporta y que también corre por cuenta del arrendador.

“El origen del contrato de arrendamiento en mojado, cuya creación no fue hace más de veinticinco años, deviene de las necesidades de las empresas de aviación de reducir sus costos. Como es sabido, en la industria aérea existen diversos tipos de aeronaves con características propias, algunas son de cuerpo ancho para llevar muchos pasajeros y/o carga; otras son de cabinas angostas, diseñadas para realizar varios viajes en un solo día, haciéndolas propias en su clase y que se utilizan dependiendo de las rutas, mercados y distancias donde las aerolíneas tienen su actividad comercial. Esto hace

---

<sup>37</sup> Olivero Ros, Stefano Carlo. *Ob. Cit.* Pág. 24.



que las tripulaciones sean especiales para cada tipo de aeronave, lo que a su vez genera el encarecimiento de la actividad comercial, por cuanto deben preparar, capacitar y certificar diferentes tripulaciones y personal de mantenimiento para atender cada tipo de aeronaves.

Ante este encarecimiento de los costos, se descubrió que una forma de reducirlos al mínimo, consistía en contratar cada una de esas aeronaves especiales mediante una figura jurídica en la que la línea aérea contrata de un tercero una aeronave con tripulación, mantenimiento, seguro y cualquier otro servicio, todo incluido, pagando a cambio únicamente una renta por todos esos servicios, haciendo más rentable su operación y más eficiente su actividad comercial al no tener que invertir en diversidad de tripulaciones, capacitaciones y bases de mantenimiento. Es así como surgió el contrato de arrendamiento en mojado o húmedo y que cada día tiene más aceptación en las contrataciones que realizan las líneas aéreas en la actualidad.”<sup>38</sup>

Ya en la práctica se puede decir que en el contrato de arrendamiento en mojado una persona entrega una aeronave, con unos o varios equipos de tripulación completos, los cuales incluyen tripulaciones, auxiliares de cabina y mecánicos, a los que se les incluyen sus salarios y viáticos respectivos. Asimismo, se incluye el seguro de la aeronave para cubrir cualquier siniestro frente a terceras personas.

Dentro de este contrato de arrendamiento *wet lease*, el arrendador será el responsable de todos los costos que involucre su operación, estos incluyen:

---

<sup>38</sup> Ibid. Pág. 25.



- a) La documentación necesaria: mantener la matrícula vigente al igual que todos los permisos de vuelo y certificados de aeronavegabilidad;
- b) combustible, costos de despegue y aterrizaje, cargos de vuelo, parqueo de la aeronave, permisos y todo costo de la operación en el suelo;
- c) Hospedaje de la tripulación, transportes locales y viáticos; y,
- d) Seguro de la aeronave que encierra el de los pasajeros y del equipaje.

Del contenido del Artículo 51 del Decreto número 93-2000, se pueden extraer algunas de las obligaciones del arrendador y del arrendatario en los contratos de arrendamiento en mojado, las que con la doctrina se complementan, siendo las siguientes:

Obligaciones del arrendador:

- a) Hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización, (es decir con su certificado de aeronavegabilidad vigente).
- b) Entregarla debidamente equipada y tripulada.
- c) Pagar los gastos por el seguro de personas y mercaderías que se transportan.
- d) Conservar la aeronave en buen estado mientras dure el contrato de forma que pueda servir al uso pactado, (lo que incluye hacerse cargo de las reparaciones).
- e) Garantizar al arrendatario el uso y disfrute pacífico de la aeronave.

Obligaciones del arrendatario:



- a) Pagar la renta, prima o contraprestación económica a cambio del uso y goce de la aeronave en los plazos y lugares convenidos.
- b) Poseer la conducción técnica de la aeronave y la dirección de la tripulación.

En este tipo de arrendamiento, el control comercial y el control operacional de la aeronave pertenecen en exclusiva al arrendatario. Lo que quiere decir, en primer lugar, que será éste quien decida, dentro de los términos acordados, el uso que va a otorgar a la aeronave y quien habrá de gestionar adecuadamente dicho uso (control comercial). Y, en segundo lugar, que la aeronave arrendada deberá ser explotada bajo el Certificado de Operador Aéreo del arrendatario (control operacional).

### **3.2.3. Contrato de arrendamiento en seco**

El contrato de arrendamiento en seco o *dry lease* como se le conoce en inglés, "Es el contrato por medio el cual una persona, ya sea natural o jurídica, entrega a otra, que usualmente es una aerolínea (a pesar que no es un requisito indispensable), una aeronave para su uso. Este contrato únicamente incluye la aeronave que será objeto de transporte, tanto de personas como de cosas. Este contrato básicamente atiende a personas o empresas que no requieren ningún tipo de soporte o servicios de tripulación y solamente pretenden el uso de una aeronave."<sup>39</sup>

En estos casos, la persona que recibe la aeronave o arrendatario será el responsable de todos los costos que involucre su operación, incluyendo: el mantenimiento periódico,

---

<sup>39</sup> Ibid. Pág. 27.



ya sea rutinario o imprevisto, como por ejemplo: una reconstrucción del motor o del tren de aterrizaje. Adicionalmente a los servicios y mantenimientos requeridos, correrán por cuenta del arrendatario el seguro de la aeronave así como todo lo relacionado con el personal, tripulación y cualquier otro elemento o servicio que mantenga y asegure que la aeronave está en óptimas condiciones. En resumen, se refiere a una aeronave que se arrenda sin seguros, ni tripulación ni mantenimiento.

“En la práctica estos contratos son utilizados por las compañías y los bancos de alquiler de aeronaves con opción a compra, bajo la modalidad del comúnmente denominado *lease o leasing*. Adicionalmente, dicho contrato obliga a la persona que recibe la aeronave en arrendamiento, a conseguir todos aquellos permisos y realizar el registro de la aeronave ante las autoridades correspondientes.”<sup>40</sup> En Guatemala estas diligencias se realizan ante el Registro Aeronáutico Nacional y la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Por su parte la legislación guatemalteca en la Ley de Aviación Civil en la parte final del Artículo 51 y en el Artículo 52, regula las siguientes obligaciones del arrendador y del arrendatario en los contratos de arrendamiento en seco:

Obligaciones del arrendador:

- a) Hacer entrega de la aeronave en el lugar y tiempo convenidos, provista de la documentación necesaria para su utilización (aunque los permisos y certificados de aeronavegabilidad corresponden al arrendatario).

---

<sup>40</sup> Ibid. Pág. 28.



Obligaciones del arrendatario:

- a) Es su responsabilidad equipar y tripular la aeronave.
- b) Cuidar la aeronave con la debida diligencia y utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica indicada en el contrato.
- c) 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 se recibió y sin más deterioro que los producidos por el uso legítimo y el transcurso del tiempo.
- d) Mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad hasta el término del contrato del arrendamiento.

Por último, en cuanto a la regulación de la tripulación, la misma ley en el Artículo 62, establece que el personal en todo momento deberá cumplir con las normas de la Dirección General de Aeronáutica Civil y así también estipula que si el contrato no es en mojado, corresponde al arrendatario de la aeronave equiparla en su totalidad.

#### **3.2.4. Naturaleza jurídica de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación**

Por naturaleza jurídica se debe de entender que se refiere a la esencia de algo, a esa característica principal que lo distingue de las otras ramas o instituciones del derecho.

Doctrinariamente se define por naturaleza jurídica: “La fuente o causa de una conducta o hecho que otorga determinados efectos jurídicos. Es la especie, género o clase de



alguna figura o institución ligada específicamente al derecho o que se ajusta al mismo."<sup>41</sup> Es decir, que cuando nos referimos a la naturaleza jurídica, estamos hablando de establecer el origen, propiedades y características de una institución del derecho que la permiten ser distinguible de otras figuras ya tipificadas en la legislación, o reguladas por un cuerpo normativo propio.

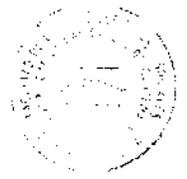
A priori, se puede establecer que tanto el contrato de arrendamiento en mojado como el de arrendamiento en seco, son variaciones del contrato de arrendamiento en general, y por lo tanto de naturaleza civil, ya que el arrendamiento es una institución propia del derecho civil, regulada en el Código Civil; pero luego de un análisis más profundo se establece que estos contratos aeronáuticos son totalmente distintos de cualquier arrendamiento común, debido a sus sujetos, objeto, finalidad y efectos; por lo que para determinar su naturaleza jurídica se desarrollan las siguientes ideas.

Son varios los estudiosos que afirman que los contratos de arrendamiento de aeronaves son diferentes al contrato de arrendamiento, pero quien mejor analiza este tema es el licenciado Jorge Adrián Solares Carranza al señalar tres diferencias entre los contratos de *wet lease* y *dry lease* y el de arrendamiento:

- a) "El arrendamiento tiene lugar entre un propietario y una persona que no ejercen una actividad comercial; los contratos de *wet lease* y *dry lease*, por el contrario, tienen lugar entre personas que gozan de carácter mercantil aéreo;
- b) El objeto principal del contrato de arrendamiento es cualquier bien no fungible; a diferencia de los contratos de *wet lease* y *dry lease* que su objeto principal además de la aeronave es la capacidad de operación de la misma; esto quiere decir que no

---

<sup>41</sup> Goldstein Mabel. *Ob. Cit.* Pág. 385.



sólo es entregar la aeronave al arrendatario para que éste lo utilice sino que es entregar una aeronave que por las condiciones del contrato puede prestar una operación en forma más completa y eficiente;

- c) El contrato de arrendamiento puede incluir determinadas funciones o características especiales; los contratos de *wet lease* y *dry lease*, tienen en forma predeterminada los elementos que los constituyen.”<sup>42</sup>

Además de lo anterior que explica claramente las diferencias entre un contrato de arrendamiento común y los contratos de arrendamiento en mojado y en seco, es importante recalcar que el arrendamiento no sólo puede ser civil, ya que también puede ser de carácter mercantil, cuando su origen deviene del ejercicio de actividades puramente mercantiles, que incluyen relaciones jurídicas reguladas por el Código de Comercio, las cuales hacen que el contrato que se celebra constituya una figura novedosa y estructurada por diversas formas jurídicas, sin las cuales el mismo no podría celebrarse.

Asimismo establecimos que es la propia legislación la que proporciona una solución en el caso de estar frente a un contrato de arrendamiento regulado civilmente pero con características eminentemente mercantiles. En tal virtud para determinar cuál es la legislación aplicable si el Código Civil o el Código de Comercio, es necesario establecer que obligaciones pertenecen a cada corriente del derecho, pero siempre tomando en consideración que los principios del derecho mercantil prevalecen como fuente primaria

---

<sup>42</sup> Solares Carranza, Jorge Adrián. **Necesidad de regulación del contrato de fletamiento de aeronaves tipo ACMI**. Pág. 43.



que regula un contrato de arrendamiento de naturaleza mercantil y que únicamente por falta de disposiciones especiales, en forma supletoria se aplicarán a los contratos mercantiles las normas del Código Civil, aspecto preceptuado en el Artículo 694 del Código de Comercio. Desde este orden de ideas la contratación mercantil se regirá por los principios filosóficos de verdad sabida y buena fe guardada, pero integrando siempre los demás principios del derecho mercantil, especialmente el de que toda prestación se presume onerosa y el de intención de lucro, ya que en todo contrato mercantil existe una prestación de servicios que tiene como finalidad generar un beneficio o ganancia.

Por lo tanto, existen tres características que hacen que un contrato de arrendamiento sea considerado de naturaleza mercantil y que deba regirse por el Código de Comercio, estos son:

- a) En el negocio jurídico una o ambas partes que intervienen son comerciantes o empresarios en el ejercicio de su actividad comercial;
- b) El objeto del contrato está regulado específicamente por el derecho mercantil;
- c) El contrato es de carácter mercantil porque está regulado por el Código Mercantil y no por el Civil; y la intención de las partes contratantes envuelven relaciones y situaciones eminentemente mercantiles, siendo la más importante de ellas la intención de lucro.

En conclusión, la naturaleza jurídica de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación será eminentemente contractual y mercantil, ya



que consisten en una declaración de voluntad bilateral, que se refleja en una actividad de prestación de servicio de transporte aéreo, oneroso y lucrativo; y por lo tanto necesitan ser incluidos en el Código de Comercio para su adecuada regulación.

### **3.2.5. Similitudes y diferencias entre ambos**

Luego de haber analizado y explicado cada una de las modalidades de los contratos de arrendamiento de aeronaves, se llega a la conclusión de que el contrato de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco no son iguales, aunque comparten varias semejanzas y discrepancias como a continuación se desarrollan.

#### **a) Similitudes**

Tanto el contrato de arrendamiento en mojado, como el de arrendamiento en seco se refieren a contratos por medio de los cuales una persona entrega a otra una aeronave para su aprovechamiento, gozo y utilización, durante un tiempo determinado, a cambio de una contraprestación o renta.

Las características y elementos que los conforman e identifican, es que ambos contratos son: principales, bilaterales, consensuales, onerosos, traslativos de uso y disfrute y de tracto sucesivo; además de ser determinables (porque desde un principio se pueden determinar las obligaciones y utilidades de ambas partes).



Ambos contratos son ampliamente distinguibles de los demás contratos de arrendamiento, debido a sus sujetos, objeto, finalidad y efectos; y porque los mismos incluyen o no tripulación,

En los dos contratos de arrendamiento de aeronaves, el arrendatario dispone del control comercial de la aeronave arrendada, pero el avión arrendado deberá ser explotado bajo el certificado de operador aéreo del arrendador, lo que significa que será esta parte, quien tenga el control operacional de la aeronave.

#### **b) Diferencias**

La diferencia fundamental entre ambos, es que en el contrato de arrendamiento en mojado el arrendador entrega la aeronave, con unos o varios equipos de tripulación completos, y además es el responsable de todos los costos que involucre su operación, estos incluyen: La documentación necesaria (mantener la matrícula vigente al igual que todos los permisos de vuelo y certificados de aeronavegabilidad); el combustible, costos de despegue y aterrizaje, cargos de vuelo, parqueo de la aeronave, permisos y todo costo de la operación en el suelo; hospedaje de la tripulación, transportes locales y viáticos; y, el seguro de la aeronave que encierra el de los pasajeros y del equipaje. Mientras que en el arrendamiento en seco todas estas responsabilidades le corresponden exclusivamente al arrendatario.



Además de la anterior existen más diferencias entre ambos contratos, como por ejemplo las siguientes: Para que el contrato de arrendamiento en mojado sea considerado como tal debe reunir todos los elementos y características que lo identifican, estas son: tripulación, mantenimiento, seguros de personas y de mercaderías, salarios, viáticos, hospedaje, gastos de reparación, etc.; con una que haga falta, será considerado como contrato de arrendamiento en seco, ya que éste sólo necesita la entrega pura y simple de la aeronave (así como el certificado de aeronavegabilidad vigente y que la aeronave esté en perfectas condiciones de vuelo) y ningún elemento adicional.

En ambos contratos el arrendador será siempre una persona jurídica (generalmente una sociedad dedicada a esta actividad comercial); pero como arrendatario, en los contratos de arrendamiento en mojado la persona puede ser individual o jurídica, mientras que en los de arrendamiento en seco será siempre una persona jurídica (ordinariamente una aerolínea).

Los contratos de arrendamiento en mojado o *wet lease*, tienen un plazo inicial de seis meses como mínimo, que incluyen además un mínimo de horas de vuelo que deberá operar la aeronave por mes. Mientras que los contratos de arrendamiento en seco o *dry lease*, se celebran con una duración mínima de por lo menos dos años y conlleva ciertas condiciones tales como: costos por depreciación, mantenimiento, seguros, etc.





## CAPÍTULO IV

### **4. Análisis comparativo de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación respecto del contrato de *leasing* y la necesidad de que se regulen en el ordenamiento jurídico guatemalteco**

En virtud de que existen diferencias esenciales entre los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación, respecto al contrato de *leasing* y al de arrendamiento común, que tienen consecuencias jurídicas y sociales que ameritan que se tomen en cuenta para que se incluyan dichos contratos en el ordenamiento jurídico mercantil del país se realiza un análisis con el objeto de confirmar las principales diferencias que se exponen a continuación.

#### **4.1. Contrato de *leasing***

“La palabra *leasing* es de origen anglosajón, deriva del verbo inglés *to lease*, que significa arrendar o dar en arriendo, y del sustantivo *lease*, que se traduce como arriendo, locación, etc. En otras legislaciones lo definen de diferente manera; por ejemplo en España lo denominan arrendamiento financiero, el Brasil arrendamiento mercantil y en Argentina como locación de bienes de capital o locación financiera.”<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Olivero Ros, Stefano Carlo. **Ob. Cit.** Pág. 23.



De esta manera y apoyados en la doctrina comparada, se puede decir que el contrato de *leasing* es una modalidad de arrendamiento financiero, por lo que a continuación se desarrollan brevemente sus antecedentes más importantes.

#### **4.1.1. Antecedentes**

El contrato de *leasing* tiene su antecedente más reciente en los Estados Unidos, de allí que su nombre es un vocablo derivado del idioma inglés; y surge como una fórmula de las empresas industrializadas para dar salida y vender sus productos.

Las primeras sociedades de *leasing* se originaron en el siglo XX, al finalizar la guerra de Corea en 1952, cuando D.P. Boothe Jr., director de una pequeña fábrica de productos alimenticios en California recibió un importante pedido por parte del ejército y por lo tanto tuvo la necesidad de adquirir maquinaria adecuada para envasar los productos, su capital era insuficiente para tal efecto, por lo que intentó arrendarla lo cual logró luego de mucho esfuerzo. Esto lo llevó a pensar que muchas empresas podían estar pasando por lo mismo, por lo que luego de un tiempo fundó la *United Status Leasing Corporation*. Empezó firmando contratos de *leasing* con empresas electrónicas y consideraba que una compañía de *leasing* es fundamentalmente compradora y vendedora de dinero, pero por no contar con suficiente capital en 1962 vendió su compañía a la *Grey Mound Corporation*, que fue la empresa pionera en desarrollar profesionalmente esta actividad. De esa manera surgen las primeras



sociedades de *leasing*, como intermediarios financieros que adquieren maquinaria y la arrendan con opción a compra.

En el caso de Guatemala, el contrato de *leasing* es una figura que ha estado en el mercado guatemalteco desde 1978, existiendo dos tipos de empresas de *leasing*, primero, las que pertenecen a un grupo financiero asociadas a un banco, por lo que tienen por objeto social realizar operaciones de arrendamiento financiero; y segundo, las empresas independientes no vinculadas a ninguna entidad bancaria. Las principales empresas nacionales de *leasing* constituyeron el siete de junio del año dos mil seis la Asociación Guatemalteca de Entidades Arrendadoras y de Factoraje, denominada ASOLEASING, que es una asociación civil no lucrativa, con personalidad jurídica propia, debidamente inscrita, con el fin de apoyar y desarrollar la actividad de *leasing* y factoraje financiero.

#### **4.1.2. Definición de contrato de *leasing***

El contrato de *leasing*, doctrinariamente se define como “el acuerdo de voluntad para la celebración de un contrato de locación de cosas, al que se le agrega una opción a compra ejercida por el tomador siempre que el dador sea una entidad financiera o una sociedad que tenga por objeto la realización de este tipo de contratos en cosas muebles individualizadas, compradas especialmente por el dador a un tercero o inmuebles de propiedad del dador con la finalidad de locarlas al tomador, fijándose un canon basado en la amortización del valor de la cosa, conforme a criterios de



contabilidad generalmente aceptados en el plazo de duración del contrato y, finalmente que el tomador tenga la facultad de comprar la cosa mediante el pago de un precio fijado en el contrato que responde al valor residual de aquélla”.<sup>44</sup>

De esta definición surge la interrogante de saber si el contrato de *leasing* efectivamente se aplica en el derecho guatemalteco, y en tal virtud el autor guatemalteco René Arturo Villegas Lara, lo estudia y expone que en Guatemala si tiene aplicabilidad al afirmarlo en la siguiente definición.

El contrato de *leasing*, “es un contrato mercantil atípico de arrendamiento o locación financiera con opción a compra”.<sup>45</sup> Así también, el mismo autor amplía su definición argumentando que: “el *leasing* es un contrato de financiación mediante el cual el dador realiza una operación de préstamo especial, con la particularidad de que la asistencia crediticia no se exterioriza en la entrega de dinero, sino en la entrega de un bien que el tomador recibe con la intención de usarlo y, eventualmente, adquirirlo”.<sup>46</sup>

En otras palabras el contrato de *leasing* es un contrato de arrendamiento financiero pero de carácter mercantil, y que en el ámbito guatemalteco es conocido y utilizado como un contrato atípico mercantil.

A su vez se define al contrato de *leasing* como: “Aquel que se da en una determinada sociedad financiera que adquiere una cosa para ceder su uso a una persona natural o

---

<sup>44</sup> Goldstein, Mabel. *Ob. cit.* Pág. 166.

<sup>45</sup> Villegas Lara, René Arturo. *Ob. Cit.* Tomo III. Pág. 290.

<sup>46</sup> *Ibid.* Pág. 297.



jurídica durante un cierto tiempo, la cual habrá de pagar a esa entidad una cantidad periódica (constante o variable). Transcurrida la duración del contrato, el concesionario tiene la facultad de adquirir la cosa a un precio determinado, que se denomina residual, en cuanto a que su cálculo viene dado por la diferencia entre el precio originario pagado por la sociedad de arrendamiento financiero y las cantidades abonadas por el concesionario a esa sociedad. Si la persona que recibe el bien no ejerce la opción de adquirir la cosa, ha de devolverla a la sociedad de arrendamiento financiero o de convenir con ella una prórroga del contrato mediante el pago de cantidades periódicas más reducidas.<sup>47</sup>

Jurídicamente el contrato de *leasing* lo podemos definir como: “un negocio jurídico, un contrato complejo de arrendamiento por el cual una parte, en lugar de adquirir un bien de capital que necesita, solicita a la otra parte que lo adquiera y le conceda su uso y goce por un período determinado, vencido el cual podrá el locatario dar por terminado el contrato, restituir la cosa y celebrar un nuevo contrato. Como contraprestación, la persona que recibe el bien se obliga a pagar a aquella quien lo entrega, una suma periódica de dinero que se fija de manera de permitir la amortización del valor del bien durante el período de duración del contrato.”<sup>48</sup>

De las definiciones anteriores se extraen los elementos siguientes: El contrato de *leasing* constituye una operación de arrendamiento a un plazo determinado que se materializa entre una entidad arrendadora y una empresa comercial, industrial o de

---

<sup>47</sup> Olivero Ros, Stefano Carlo. **Ob. Cit.** Pág. 24.

<sup>48</sup> **Ibid.** Pág. 25.



servicios, o persona individual interesada en incorporar, renovar o modernizar sus equipos productivos e instalaciones, con el fin de obtener mejores niveles de producción, eficiencia y competitividad. La operación consiste en la cesión de un bien para uso del arrendatario por un tiempo establecido que se prevé se pague y rinda los beneficios esperados, a cambio de una contraprestación en dinero que el usuario paga fraccionadamente y que asciende al importe invertido en el bien más los costos e intereses de la entidad arrendadora. Asimismo se reconoce al usuario la facultad de adquirir la propiedad del bien, pagando el valor residual que corresponde.

En otras palabras, el este contrato permite a las empresas adquirir en alquiler bienes, maquinaria o equipo, pagándose con la actividad que el mismo bien realiza, y con el paso del tiempo tener la opción de compra del mismo activo.

Por último expondré rápidamente las dos modalidades del contrato de *leasing* aceptadas y reconocidas por la doctrina, estas son: el operativo y el financiero.

a) "*Leasing* Operativo: En esta modalidad de *leasing* el propietario fabricante o proveedor de un bien lo transfiere a otro para utilizarlo en su actividad económica. En este caso el arrendador negocia con el arrendatario el uso del bien o cosa, a cambio de una renta y por un plazo de corta duración, lo que permite al fabricante o proveedor celebrar diversos contratos sobre el mismo bien, asegurándose ganancias rentables.



b) *Leasing* Financiero: En este contrato el sujeto llamado dador o arrendador (dador del financiamiento) proporciona dinero para comprar un bien que necesita el tomador o arrendatario (tomador del financiamiento y del bien por adquirir), adquiriéndolo directamente del proveedor y pagándole el valor de la renta por el uso del bien adquirido con el financiamiento y goza de la opción de comprarlo al finalizar el plazo, por un precio residual que fijan al celebrar el contrato.<sup>49</sup>

De forma sintetizada se puede diferenciar éstos dos tipos de *leasing* al argumentar que en el operativo no existe la opción a compra del bien objeto del contrato, mientras que en el financiero sí existe esta opción a compra, siendo ésta su característica principal.

#### **4.1.3. Características del contrato de *leasing***

Dentro de las principales características del contrato de *leasing*, se encuentran las siguientes:

a) Es un contrato atípico mercantil, porque formalmente no se encuentra regulado en la legislación guatemalteca; sin embargo la Junta Monetaria el Banco de Guatemala ha dictado resoluciones reglamentarias que se refieren al arrendamiento financiero y a la forma de su negociación.

---

<sup>49</sup> Villegas Lara, René Arturo. *Ob. Cit.* Tomo III. Pág. 292.



- b) Por ser de carácter atípico se fundamenta en la autonomía de la voluntad y en las condiciones que las partes pactan, aunque este contrato suele formalizarse por escrito mediante formularios de adhesión.
  
- c) El tomador o arrendatario de los bienes adquiridos mediante éste contrato debe tener siempre el derecho a optar por la compra de los mismos, al finalizar el plazo, por el valor residual que se fija según el precio del objeto adquirido y el beneficio que el dador o arrendador va a obtener por la suma financiada.
  
- d) El dador o arrendador se limita a dar los bienes trasladando el uso al tomador pero conservando la propiedad sobre los mismos; mientras que el tomador o usuario de los bienes asume los riesgos y soporta los vicios del objeto adquirido.
  
- e) Es un contrato que constituye un producto financiero complementario a las alternativas crediticias que ofrece la banca tradicional, ya que cuando se requiere un crédito bancario para el financiamiento de bienes de capital, éstos quedan en garantía; mientras con el *leasing* la posibilidad de financiamiento es total y el usuario no tiene que hacer erogaciones para poseer el bien.
  
- f) El plazo del contrato se negocia en razón de la vida útil del bien adquirido y es común que sea forzoso.
  
- g) El *leasing* facilita el financiamiento de bienes de capital, así como todo tipo de bienes muebles (vehículos, equipo pesado, industrial, médico, de computación, de



oficina, ext.) e inmuebles, y se adapta en los plazos y cuotas a las características de cada bien y de cada arrendatario en particular.

- h) Con su utilización existe comodidad y bajos costos de trámites y documentación, además de una mayor agilidad en la aprobación de la operación.
- i) Está orientado mayormente al sector productivo de la economía con el financiamiento de capital, en este sentido, es un factor de crecimiento económico para las pequeñas y medianas empresas.
- j) Finalmente el contrato de *leasing* es: consensual, bilateral, oneroso, conmutativo, de tracto sucesivo y celebrado comúnmente por adhesión.

#### **4.2. Análisis comparativo**

Al hacer un análisis de las similitudes y diferencias existentes entre los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación con el contrato de *leasing* se llega a las consideraciones siguientes:

- a) En relación a los elementos fundamentales de cada contrato: Tanto el contrato de arrendamiento en mojado, como el de arrendamiento en seco se refieren a la entrega de una aeronave para su aprovechamiento, gozo y utilización, durante un tiempo determinado, a cambio de una contraprestación o renta; en el *wet lease* el



arrendador entrega la aeronave debidamente equipada y tripulada, además de ser el responsable de todos los costos que involucre su operación (documentación necesaria, permisos, combustible, costos de despegue y aterrizaje, cargos de vuelo, parqueo de la aeronave, hospedaje de la tripulación, transportes locales, viáticos y el seguro que cubre a los pasajeros y al equipaje); en el *dry lease* todas estas responsabilidades le corresponden exclusivamente al arrendatario. Por su parte, el contrato de *leasing* consiste en el arrendamiento de un bien para uso del arrendatario por un plazo determinado a cambio de una contraprestación en dinero que se paga fraccionadamente y que al vencimiento del mismo el usuario tiene la facultad de adquirir la propiedad del bien, pagando el valor residual que corresponde.

- b) En cuanto a las diferencias de éstos contratos respecto al de arrendamiento común: Tanto el contrato de *leasing* como los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco se diferencian del típico arrendamiento civil por las siguientes razones: a) La naturaleza jurídica de éstos contratos es eminentemente contractual y mercantil, ya que consisten en una declaración de voluntad bilateral onerosa y lucrativa; b) Las personas contratantes son comerciantes; c) el objeto principal del primero es cualquier tipo de bien, el de los segundos es exclusivamente una aeronave; y, d) En estos contratos las condiciones están previamente pactadas y se formalizan mediante la adhesión; por su parte el contrato de arrendamiento su naturaleza es civil; las partes contratantes son particulares no



comerciantes; su objeto es un bien inmueble o mueble no fungible y sus condiciones las determinan las partes libremente.

- c) En relación a las características y clasificación de los contratos: Ambos contratos tienen las mismas características o elementos fundamentales, y por lo tanto son: principales, bilaterales, consensuales, onerosos, conmutativos, traslativos de uso y disfrute y de tracto sucesivo. La única diferencia es que en los de arrendamiento en mojado y en seco existe una mayor autonomía de la voluntad puesto que las partes pactan libremente las condiciones del mismo; en cambio, en el de *leasing* ésta libertad está más limitada pues comúnmente son celebrados por adhesión.
- d) En cuanto al bien objeto de los contratos: A pesar de que en ambos contratos se entrega como contraprestación por el uso del bien una determinada cantidad de dinero, denominada: renta, prima o canon; en relación al bien objeto del arrendamiento éste es distinto, en el de *leasing* es muy variado, pues involucra cualquier tipo de bienes ya sean muebles (vehículos, maquinaria, equipo industrial, médico, de computación, de oficina, etc.) e inmuebles; en el caso de los contratos de arrendamiento en mojado o *wet lease* y el de arrendamiento en seco o *dry lease* su objeto únicamente puede ser una aeronave específica e individualizada con o sin tripulación y exclusivamente para el uso, goce y realización de tareas de carácter aeronáutico.



- e) Respecto a la característica de opción a compra del bien arrendado: El contrato de *leasing* se refiere a un arrendamiento de carácter financiero, pues tiene la opción a compra del bien arrendado; mientras que los contratos de arrendamiento en mojado y en seco se refieren exclusivamente al arrendamiento de una aeronave, la cual no tiene opción a compra, ya que si al vencimiento del contrato se da esta opción se contrastaría la naturaleza jurídica de éstos contratos y estaríamos en ese caso frente a otra figura contractual.
- f) En relación al plazo de los contratos: Los contratos de arrendamiento en mojado tienen un plazo inicial de seis meses como mínimo; mientras que los contratos de arrendamiento en seco se celebran con una duración mínima dos años. En contraparte el plazo del contrato de *leasing* será en razón de la vida útil del bien adquirido.
- g) Por último, en cuanto a su regulación legal: De alguna manera, aunque no de forma adecuada, los contratos de arrendamiento en mojado y en seco si son regulados por el ordenamiento jurídico guatemalteco, en el Artículo 49 de la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 del Congreso de la República; a diferencia del contrato de *leasing* que no es regulado ni por las normas civiles ni por las mercantiles y por lo tanto es atípico.



#### **4.3. Razones por las que deben regularse los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación en la legislación guatemalteca**

Actualmente no existe en el medio guatemalteco dentro del ordenamiento jurídico una regulación específica como contrato del arrendamiento de aeronaves, y mucho menos de las modalidades o variaciones que este puede tener, por lo que, es necesario que se regulen en el Código de Comercio los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco, los cuales deberán regirse por una normativa común que se base en los principios del derecho mercantil y que supletoriamente aplique las disposiciones relativas al arrendamiento de bienes contenidas en el Código Civil; y, fundamentalmente, inspirado por el principio de la autonomía de la voluntad.

Derivado del trabajo bibliográfico, investigativo, documental y legal, se puede determinar que el hecho de que se regulen este tipo de contratos de derecho aeronáutico dentro del ordenamiento interno, específicamente en el Código de Comercio, deviene o se fundamenta de las razones siguientes:

- a) La necesidad de hacer más eficiente y uniforme el control de la contratación de aeronaves, especialmente por los efectos internacionales que tiene el derecho aeronáutico que trasciende las fronteras nacionales.



- b) El avance considerable que ha tenido la navegación aérea comercial, además de su evolución, lo cual implica que el estado debe regular estas figuras contractuales para evitar futuros conflictos que pudieran surgir por la falta de regulación.
  
- c) El hecho de que la aviación comercial actualmente se ha convertido en el más eficiente y eficaz medio de transporte de personas y mercaderías por cubrir mayores distancias en menor tiempo.
  
- d) Que existe un evidente incremento en los contratos dentro de la aeronavegación, tal es el caso de los novedosos contratos de arrendamiento en mojado y en seco, y que los mismos no tienen similitud a lo que se concibe en el medio guatemalteco, como contratos de arrendamiento de bienes muebles, de conformidad a lo establecido por el Código Civil.
  
- e) La evidente naturaleza mercantil de estos contratos ya que consisten en la prestación de un servicio de carácter oneroso y lucrativo.

Luego de exponer las razones por las cuales los contratos de arrendamiento de aeronaves deben regularse, es conveniente explicar las bases fundamentales para la reforma del Código de Comercio de Guatemala, Decreto número 2-70 del Congreso de la República, que implique la inclusión de un capítulo dentro del título II del libro IV de obligaciones y contratos mercantiles, de los denominados contratos de arrendamiento o utilización de aeronaves, siendo éstas las siguientes:



- a) Establecer una definición de lo que es contrato de arrendamiento de aeronaves; y distinguirlo claramente de otros contratos de carácter aéreo regidos actualmente, tales como: el de transporte aéreo, fletamento, intercambio, etc.
- b) Definir cada una de las modalidades de los contratos de arrendamiento de aeronaves (en mojado y en seco), así como sus elementos, características y fines que los hacen particulares y diferencian uno del otro.
- c) Incluir en la regulación el articulado necesario para regular las actividades a las que se podrá someter una aeronave en arrendamiento, lo relativo a la contraprestación o renta que se pagará y las condiciones de entrega.
- d) Detallar en la mayor parte de lo posible, los derechos, obligaciones y prohibiciones del arrendador y del arrendatario en cada uno de estos contratos. Así como los de los usuarios que adquieren los servicios y de la tripulación.
- e) Estipular el plazo mínimo y máximo de estos contratos, así como lo concerniente a su renovación, revocación y cancelación; y lo que respecta a las acciones de saneamiento por evicción o vicios ocultos.
- f) Las condiciones y formalidades bajo las cuales se celebrarán y suscribirán estos contratos, y lo relacionado al registro de este tipo de contratos en el Registro Aeronáutico Nacional y en la Dirección General de Aeronáutica Civil.



- g) Enumerar la documentación necesaria con la que debe contar el arrendador para dar en arrendamiento una aeronave cuando se trate de un contrato de arrendamiento en mojado, y en su caso la que debe tener el arrendatario cuando se trate de arrendamiento en seco, la misma debe incluir el certificado de aeronavegabilidad y los permisos de vuelo.
- h) Los aspectos relacionados con la cesión, subrogación de un tercero en la contratación; así como la posibilidad o no del subarrendamiento.
- i) Por último pero no menos importante, fijar los requisitos básicos y fundamentales que debe de cumplir una aeronave para someterla a arrendamiento; así como la adquisición de una póliza de seguro durante la vigencia del contrato, con el objeto de resguardar y proteger la integridad de las personas y de las mercaderías que se transportan.

#### **4.4. Consecuencias de la falta de regulación**

La no inclusión de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco de aeronaves dentro del ordenamiento jurídico interno, provocará primeramente un descontrol tal como ocurre actualmente y luego un desorden en las relaciones contractuales aéreas del país, provocando los problemas jurídicos siguientes:



- a) Debido a la constante evolución del derecho aeronáutico y a la característica cosmopolita de las personas por viajar y expandir sus fronteras la aviación comercial tomará en el futuro un auge aún mayor que el actual, y si no se regula adecuadamente todas las modalidades de contratos que se pueden dar en la misma habrán conflictos jurídicos entre las partes contratantes.
  
- b) La existencia de conflictos jurídicos originados por la falta de la adecuada regulación de estos contratos instará a que las partes acudan a los organismos jurisdiccionales en busca de una solución, lo que provocará una mayor saturación del aparato judicial.
  
- c) La falta de regulación de estos contratos implicaría un estancamiento y retraso de la legislación en particular, y de la sociedad guatemalteca en general, puesto que con cada día que avanza la aviación comercial se afianza como el medio de transporte que por excelencia utilizan las masas, tanto para el transporte de personas como para el de mercaderías.
  
- d) Si los contratos de arrendamiento de aeronaves en sus dos modalidades no se incluyen dentro del Código de Comercio, se seguirán utilizando supletoriamente las normas del Código Civil, las cuales como ya expusimos van en contra de la naturaleza mercantil de los mismos, porque no se adecuan en cuanto a sus sujetos, objeto, fines y efectos, lo que ocasiona una incertidumbre jurídica y un vacío legal para la interpretación de las normas en caso de duda.





## CONCLUSIONES

1. El derecho aeronáutico en los últimos cincuenta años ha tenido una gran evolución, principalmente en el ámbito de la aviación comercial internacional, no obstante, es evidente la obsoleta normativa jurídica de Guatemala en esta materia, la cual no se ajusta a la realidad nacional.
2. Existen diferencias esenciales entre los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación respecto al contrato de arrendamiento común y al de *leasing*, en cuanto a los elementos, características, objeto, plazo, efectos, derechos y obligaciones fundamentales de cada uno.
3. En cuanto a la integración de las normas del Código Civil en materia de contratos mercantiles, éstas se aplicarán supletoriamente únicamente en defecto de ley, y no podrán contrariar ni las disposiciones del Código de Comercio ni los principios del derecho mercantil, por lo que, los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación se regirán en primer lugar por las reglas preceptuadas en el Código de Comercio y en segundo por las del Código Civil.
4. Con una adecuada regulación legal de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación, se tendrá un eficiente y uniforme control en el arrendamiento de aeronaves, especialmente por los efectos internacionales que



tiene el derecho aeronáutico y evitar así futuros conflictos que pudieran surgir entre las partes por la falta de regulación.



## RECOMENDACIONES

1. El gobierno de la República de Guatemala, para mantener una normativa actualizada debe crear políticas de desarrollo económico social, fomentando la participación de las empresas de aviación comercial y facilitando la creación de nuevas; y a su vez, la Dirección General de Aeronáutica Civil como máxima autoridad debe velar por el estricto cumplimiento de las leyes vigentes y de las que puedan entrar en vigencia, para corroborar que las operaciones aéreas sean seguras tanto para los contratantes como para los usuarios.
2. El Congreso de la República de Guatemala, a través de la comisión respectiva, deberá considerar la reforma del Código de Comercio de Guatemala para la inclusión de los contratos de arrendamiento de aeronaves en mojado y en seco y facilitar así el tráfico comercial aéreo que forma parte de la realidad nacional.
3. Debido a la naturaleza *sui generis* de los contratos de arrendamiento en la aviación y a sus características y elementos particulares que los diferencian de cualquier otro arrendamiento y del contrato de *leasing*, es recomendable que se cree un marco jurídico que se ajuste a su naturaleza jurídica y a su carácter oneroso y lucrativo.
4. Para la resolución de conflictos que pudieran surgir entre las partes por la regulación de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación, se sugiere que se incorpore y utilice el procedimiento de arbitraje, el



cual ha demostrado ser un eficaz mecanismo alternativo de solución de conflictos de fácil iniciación, tramitación y finalización y que coadyuva a descongestionar los organismos jurisdiccionales.



## BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR ELIZARDI, Mario. **Técnicas de estudio e investigación**. Séptima edición. Guatemala: Ed. Estudiantil Fénix. (s. f.)

AGUIRRE GODOY, Mario. **Derecho procesal civil**. Tomo I y II. Guatemala: Ed. Universitaria, 1981.

BONEO VILLEGAS, Eduardo J. Eduardo A. Barreira Delfino. **Contratos bancarios modernos**. Argentina: (s. e.) 1994.

BRAÑAS, Alfonso. **Manual de derecho civil 1, 2 y 3**. Guatemala: Ed. Estudiantil Fénix, 1998.

CASTÁN TOBEÑAS, José. **Derecho civil español común y foral, derecho de familia, relaciones conyugales**. Novena edición. Madrid, España: Ed. Reus, 1976.

FOLCHI, Mario O. Consentido, Eduardo T. **Derecho aeronáutico y transporte aéreo**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea. 2000.

GOLDSTEIN, Mabel. **Diccionario jurídico, consultor magno**. Buenos Aires, Argentina: (s. e.) 2010.

GORDILLO GALINDO, Mario Estuardo. **Derecho procesal civil guatemalteco**. Guatemala: Ed. División Editorial Praxis. (s. f.)

GUASP, Jaime. **Derecho procesal civil**. Tercera edición. Tomo I. Guatemala: (s. e.) (s. f.)



MORGAN SANABRIA, Rolando. **Planeación del proceso de investigación científica para elaborar tesis de grado.** (s. l. i.) Ed. Impresiones Ramírez. (s. f.)

OLIVERO ROS, Stefano Carlo. **La naturaleza jurídica de los contratos de “wet lease” (arrendamiento mojado) y “dry lease” (arrendamiento seco) en la aviación comercial.** Guatemala: (s. e.) 2005.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1987.

PAPPA SANTOS, Obdulio. **Metodología de la investigación: aproximaciones al estudio de lo social.** Guatemala: Ed. Servitec-OPS. 2007.

PILOÑA ORTIZ, Gabriel Alfredo. **Guía sobre métodos y técnicas de investigación documental y de campo.** (s. l. i.) Ed. Litografía CIMORA. Centro de Impresiones Gráficas. (s. f.)

PUIG PEÑA, Federico. **Compendio de derecho civil español.** Tomo V. España: Ed. Arazandi, Pamplona, 1974.

ROJINA VILLEGAS, Rafael. **Compendio de derecho civil.** Volumen I. México: Ed. Porrúa, S.A. 1978.

SOLARES CARRANZA, Jorge Adrián. **Necesidad de regulación del contrato de fletamiento de aeronaves tipo ACMI.** Guatemala: (s. e.) 2004.

SOTO ÁLVAREZ, Clemente. **Prontuario de introducción al estudio del derecho y nociones de derecho civil.** México: Ed. Mimusa. 1975.

VALVERDE Y VALVERDE, Calixto D. **Derecho civil español.** Tomo IV. Madrid, España: Ed. Talleres Tipográficos. 1975.



VARGAS ORTIZ, Ana María. **Breve comentario sobre el Decreto Ley 106.**  
Guatemala: (s. e.) (s. f.)

VÁSQUEZ ORTIZ, Carlos Humberto. **Derecho civil I.** Guatemala: Ed. Pined@Vela  
Editores. (s. f.)

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco.** Quinta edición.  
Tomo I. Guatemala: Ed. Universitaria. 2001.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco.** Sexta edición.  
Tomo III. Guatemala: Ed. Universitaria. 2006.

#### **Legislación:**

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

**Código Civil,** Jefe de Gobierno Enrique Peralta Azurdia, Decreto Ley 106, 1964.

**Código Procesal Civil y Mercantil,** Jefe de Gobierno Enrique Peralta Azurdia, Decreto  
Ley 107, 1964.

**Código de Comercio de Guatemala,** Congreso de la República de Guatemala,  
Decreto Número 2-70, 1971.

**Ley de Aviación Civil,** Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número  
93-2000, 2001.