

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

**PROPUESTA DE TRÁMITE DE INSCRIPCIÓN DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO
DE AERONAVES, PARA VUELOS PRIVADOS, EN EL REGISTRO AERONÁUTICO
NACIONAL**



SELENE DESSIRÉE ASTRID VELÁSQUEZ SAYES

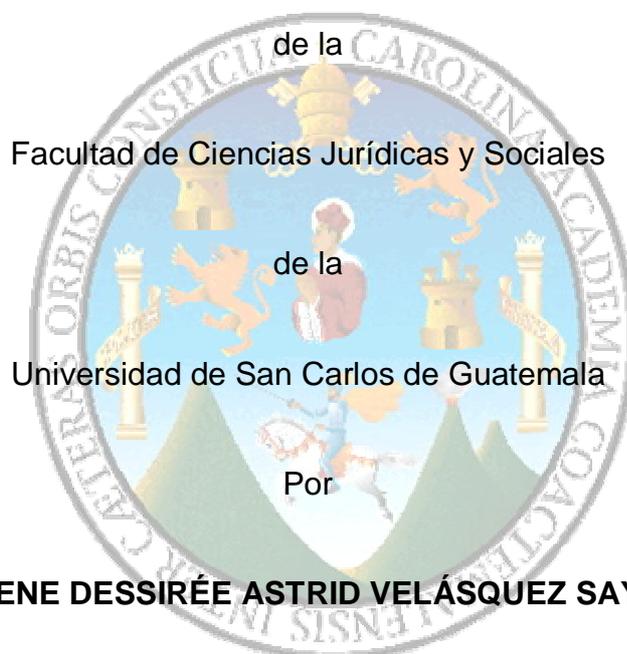
GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2009

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

**PROPUESTA DE TRÁMITE DE INSCRIPCIÓN DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO
DE AERONAVES, PARA VUELOS PRIVADOS, EN EL REGISTRO AERONÁUTICO
NACIONAL**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva



SELENE DESSIRÉE ASTRID VELÁSQUEZ SAYES

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, septiembre de 2009

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

DECANO:	Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I:	Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III:	Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV:	Br. Marco Vinicio Villatoro López
VOCAL V:	Br. Gabriela María Santizo Mazariegos
SECRETARIO:	Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic. Ronán Roca Menéndez
Vocal:	Lic. Marvin Estuardo Arístides
Secretario:	Lic. Jorge Eduardo Avilés

Segunda Fase:

Presidente:	Lic. Saulo de León Estrada
Vocal:	Lic. Luis González Rámila
Secretaria:	Licda. Rosa María Ramírez Soto

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).



Licda. Karla Marisol Morales Marroquín

Abogada y Notaria Col. No. 7171

22 calle 46-84 z.5

Tel: 43216882



Guatemala, 20 de marzo de 2009.

Licenciado

Carlos Manuel Castro Monroy

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala



Distinguido Licenciado Castro Monroy:

De manera atenta me dirijo a usted, para hacer de su conocimiento que he cumplido con la función de Asesora de Tesis de la Bachiller **SELENE DESSIREÉ ASTRID VELÁSQUEZ SAYES**, del trabajo de tesis intitulado **“PROPUESTA DE TRÁMITE DE INSCRIPCIÓN DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES, PARA VUELOS PRIVADOS, EN EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL”**.

En mi calidad de Asesora y de conformidad con lo que establece el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, considero que el tema investigado contiene elementos científicos y técnicos, debido a que el tema abordado se refiere a la carencia de regulación legal proponiendo, en el trabajo de tesis asesorado, luego de un estudio normativo y estructural, un procedimiento administrativo adecuado para suplir este vacío.

La redacción de este trabajo es adecuada y jurídicamente correcta, la metodología cumple con los pasos científicos necesarios en la deducción, como técnicas principales de investigación se utilizaron la bibliografía, las entrevistas que por medio de la pregunta



Licda. Karla Marisol Morales Marroquín

Abogada y Notaria Col. No. 7171

22 calle 46-84 z.5

Tel: 43216882

directa y abierta fueron dirigidas al Registrador Aeronáutico Nacional y trabajadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

La contribución científica y jurídica del trabajo de tesis en referencia, se centra en la propuesta de un procedimiento jurídico para la inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados, el cual coadyuvaría en el debido control que el Estado debe tener para estos actos, pues actualmente no existe un control adecuado sobre la utilización de las aeronaves privadas.

Las conclusiones y recomendaciones son congruentes con el contenido del trabajo de tesis, ya que son un aporte al conocimiento del estudioso del Derecho. En cuanto a la bibliografía empleada pude comprobar que la misma ha sido la correcta y suficiente.

Por lo anterior emito DICTAMEN FAVORABLE, estimando que el trabajo de tesis cumple con todos los requisitos establecidos en el normativo respectivo, a efecto se continúe el trámite, se nombre revisor y se culmine su aprobación en el Examen General Público.

Respetuosamente,


Karla Marisol Morales Marroquín
ABOGADA Y NOTARIA

Licda. Karla Marisol Morales Marroquín

Abogada y Notaria

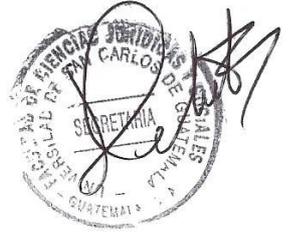
Col. No. 7171

UNIVERSIDAD DE SAN
CARLOS DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, Zona 12
Guatemala, C. A.



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, veinticinco de marzo del año dos mil nueve.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) MARÍA ARACELY SANTIZO SANTIZO DE MÉRIDA, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante SELENE DESSIRÉE ASTRID VELÁSQUEZ SAYES, Intitulado: “PROPUESTA DE TRÁMITE DE INSCRIPCIÓN DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES, PARA VUELOS PRIVADOS, EN EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL”.

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para el Examen General Público, el cual dice: “Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes”.


LIC. CARLOS MANUEL CASTRO MONROY
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



cc.Unidad de Tesis
CMCM/nmmr



LICDA. MARÍA ARACELY SANTIZO SANTIZO DE MÉRIDA

Abogada y Notaria
Colegiada No. 5768
36 calle 8-74 zona 8
Guatemala
Tel: 24736816



Guatemala, uno de abril del año 2009.

Licenciado

Carlos Manuel Castro Monroy

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala



Respetable Licenciado Castro Monroy:

De conformidad con el nombramiento emitido con fecha veinticinco de marzo del año dos mil nueve, procedí a revisar el trabajo de tesis de la Bachiller **SELENE DESSIREÉ ASTRID VELÁSQUEZ SAYES**, el cual se intitula "**PROPUESTA DE TRÁMITE DE INSCRIPCIÓN DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES, PARA VUELOS PRIVADOS, EN EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL**".

He realizado la revisión de la investigación y en su oportunidad he sugerido algunas correcciones de tipo gramatical y redacción, que consideré en su momento eran oportunas, para la mejor comprensión del tema que se desarrolla.

En relación al contenido científico y técnico de la presente tesis opino que cumple objetivamente con cada uno de los capítulos elaborados permitiendo una análisis concreto así como conceptos, definiciones que puedan determinar que existe un vacío legal administrativo para inscribir los contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados; de igual forma la metodología utilizada se dio a través del método deductivo e inductivo, analítico, sintético y la utilización de la técnica de investigación bibliográfica y entrevista por medio de la pregunta directa y abierta, con lo cual se abarcó las etapas del conocimiento científico, planteando el problema jurídico-social de actualidad, y buscándole una posible solución.



LICDA. MARÍA ARACELY SANTIZO SANTIZO DE MÉRIDA
Abogada y Notaria
Colegiada No. 5768
36 calle 8-74 zona 8
Guatemala
Tel: 24736816



Asimismo el presente trabajo de tesis es un material considerablemente actual y que aporta un conocimiento científico en lo referente al procedimiento administrativo de inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional, el mismo está redactado de una forma clara y precisa que lleva de los preceptos generales a los particulares, con lo cual es una lectura fácil de comprender.

En cuanto a las conclusiones y recomendaciones fueron redactadas en forma clara y debidamente fundamentadas, en congruencia con el tema investigado, por lo cual, brindan una valiosa contribución para el derecho. El presente trabajo de tesis es amparado por una bibliografía actual, en la que los autores son profesionales en la materia que se desarrolla en el presente trabajo.

En tal sentido el contenido del trabajo de tesis me parece sumamente actual; de esta cuenta dicha ponente cumplió con los requisitos establecidos tanto de forma como de fondo exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que deviene procedente emitir DICTAMEN FAVORABLE, al presente trabajo de tesis, y a su vez pueda ser sometido a su discusión y aprobación en el Examen Público establecido.

Sin otro particular me suscribo, atentamente,

LICDA. MARÍA ARACELY SANTIZO SANTIZO DE MÉRIDA
Abogada y Notaria
Colegiada No. 5768

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12
Guatemala, C. A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, diecisiete de junio del año dos mil nueve.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante SELENE DESSIREÉ ASTRID VELÁSQUEZ SAYES, Titulado PROPUESTA DE TRÁMITE DE INSCRIPCIÓN DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES, PARA VUELOS PRIVADOS, EN EL REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL. 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/sllh



DEDICATORIA

- A DIOS:** Por permitirme vivir en el momento preciso y ser esa luz en mi camino.
- A LA VIRGEN MARÍA:** Por darme fortaleza, sabiduría y haberme iluminado a través de este largo camino.
- A MIS PADRES:** Francisco Velásquez Méndez y Romelia Sayes Pineda, los seres que más amo en este mundo, porque creyeron en mí, dándome ejemplos dignos de superación y entrega.
- A MI HERMANA:** Cindy Velásquez Sayes, el otro ser que más amo en este mundo, por ser la fuente de mi inspiración y motivación.
- A TODA MI FAMILIA:** Por el apoyo y comprensión que me brindaron siempre para seguir adelante en la formación de mi carrera.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala, por permitirme la oportunidad de estudiar en esta prestigiosa casa de estudios y a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.
- A:** La licenciada Betsy Ayala Vargas, por enseñarme que no hay límites, gracias por su apoyo y amistad incondicional a lo largo de estos años.
- A:** La licenciada Karlita Morales Marroquín, por asesorarme a lo largo de la tesis y acompañarme en este camino que hoy culmina en el presente proyecto.
- A:** La licenciada María Araceli Santizo Santizo de Mérida, por el apoyo y ayuda que me brindó en la realización de este trabajo.

A: La licenciada Ericka Mérida Santizo, por ayudarme y brindarme su amistad.

A: Rosario Ochoa Ovalle, por compartir los buenos y malos momentos y animarme para alcanzar esta meta; gracias amiga.

A: Mis amigos de la Universidad, por permitirme conocerlos y ser parte de su vida y estar conmigo a lo largo de la carrera.

ÍNDICE

Pág.

Introducción.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. Aviación civil.....	1
1.1. Reseña histórica de la aviación civil.....	1
1.2. Definición de aviación civil.....	2
1.3. Elementos de la aviación civil.....	3
1.3.1. Elementos objetivos.....	3
1.3.2. Elementos subjetivos.....	10
1.4. Tipos de aviación civil.....	12
1.5. Base legal.....	14

CAPÍTULO II

2. Regulación internacional en materia de aviación civil.....	17
2.1. Antecedentes históricos de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-.....	17
2.2. Objetivo de la Organización de la Aviación Civil Internacional.....	20
2.3. Fines de la Organización de Aviación Civil Internacional.....	20
2.3.1. Función de reglamentación y de administración.....	20
2.3.2. Función legislativa.....	21
2.3.3. Función jurisdiccional y arbitral.....	22
2.4. Estructura interna de la Organización de Aviación Civil Internacional.....	22
2.5. Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional.....	23
2.6. Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.....	23
2.7. Comités y comisiones de la Organización de Aviación Civil Internacional.....	26
2.8. Secretariado de la Organización de Aviación Civil Internacional.....	30
2.9. Convenio de Chicago.....	30

CAPÍTULO III

3. Derecho registral.....	33
3.1. Caracteres del derecho registral.....	34
3.2. Principios del derecho registral.....	35
3.3. Antecedentes históricos de la fe pública registral.....	36
3.4. Seguridad jurídica de la fe pública registral.....	38
3.5. Importancia de la publicidad registral.....	39
3.6. Registro Aeronáutico Nacional.....	40
3.6.1. Antecedentes históricos en Guatemala.....	40
3.6.2. Estructura.....	40
3.6.3. Autoridades y sus funciones.....	41
3.6.4. Actividades principales.....	41

CAPÍTULO IV

4. Tipos de arrendamiento.....	45
4.1. Arrendamiento civil.....	45
4.2. Arrendamiento aéreo.....	51
4.3. Contratos utilizados para aeronaves.....	53
4.3.1. Contrato de arrendamiento de aeronaves.....	54
4.3.2. Contrato de fletamento de aeronaves.....	55
4.3.3. Contrato de intercambio de aeronaves.....	60
4.4. Requisitos para la inscripción de contratos.....	61

CAPÍTULO V

5. Procedimiento administrativo.....	63
5.1. Características del procedimiento administrativo.....	63
5.2. Principios del procedimiento administrativo.....	66
5.2.1. Clasificación de los principios del procedimiento administrativo.....	67
5.3. Tipos o clases de procedimiento administrativos.....	70
5.4. Diferencias entre proceso y procedimiento administrativo.....	72

CAPÍTULO VI

6. Procedimiento administrativo de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves.....	75
6.1. Dependencias estatales y funcionarios públicos que participan en el procedimiento administrativo de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves.....	77
6.2. Necesidad de implementación de un procedimiento administrativo para la inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados, en el Registro Aeronáutico Nacional.....	81
6.3. Propuesta del procedimiento administrativo de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados, en el Registro Aeronáutico Nacional.....	82
CONCLUSIONES.....	87
RECOMENDACIONES.....	89
BIBLIOGRAFÍA.....	91

INTRODUCCIÓN

Dentro de la Dirección General de Aeronáutica Civil se encuentra el Registro Aeronáutico Nacional. En este Registro se inscriben diferentes actividades aeronáuticas, tal es el caso de los contratos de fletamento e intercambio de aeronaves. Sin embargo, los contratos de arrendamientos de aeronaves para vuelos privados, no son inscritos, por lo que se hace necesario proponer un procedimiento administrativo detallado para la inscripción de dichos contratos con el objetivo que no escape de la protección del Estado dicha actividad.

El tema que se desarrolla en este trabajo se denomina: Propuesta de trámite de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados, en el Registro Aeronáutico Nacional.

En el campo general de los contratos, el arrendamiento ocupa un lugar preponderante, lo mismo ocurre en el derecho aéreo, debido a su utilidad, que permite aplicarla en todos los casos en que un arrendante no desea explotarla por si y está conforme en transferir a otro el derecho de hacerlo a cambio del pago de una renta fijada en dinero.

Se analizarán las principales doctrinas y legislación en materia de derecho aeronáutico así como los antecedentes históricos del Registro Aeronáutico Nacional en Guatemala, se buscará establecer qué contratos se inscriben y definir un procedimiento que regule la inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados.

No existe un marco jurídico reglamentario, el cual permita que el Estado de Guatemala fiscalice las relaciones contractuales que en materia de arrendamiento de aeronaves se originan. En la actualidad solamente se inscriben contratos que comprenden en su objeto actividades comerciales y no actividades privadas.

En el capítulo I se hace un recorrido que inicia con el tema de la aviación civil, describiendo tipos, elementos, bienes utilizados, y el fundamento legal de la misma; el capítulo II contiene la regulación internacional de la aviación civil, realizándose la descripción de la Organización de Aviación Civil Internacional; en el capítulo III se desarrolla el derecho registral, desarrollando sus antecedentes históricos, características, principios, y funcionamiento en el orden jurídico guatemalteco; el capítulo IV contiene una breve relación de los diversos

contratos de utilización de aeronaves; en el capítulo V se desarrolla el procedimiento administrativo en general; el capítulo VI contiene la propuesta del procedimiento administrativo de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados, en el Registro Aeronáutico Nacional.

En la ejecución de la presente investigación se empleó el método dialéctico. Dicho método permitió el uso del método de análisis de los elementos examinados, sintetizando la información logrando obtener el resultado esperado.

Se utilizaron las entrevistas por medio de la pregunta directa y pregunta abierta, dirigidas al Registrador Aeronáutico Nacional y trabajadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Finalmente el presente trabajo busca proponer la creación de un marco jurídico de carácter reglamentario, específicamente la aprobación de una normativa que permita al Estado de Guatemala fiscalizar las relaciones contractuales que en materia de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados se originen. En este sentido, se propone la creación de una regulación de Aviación Civil, la cual puede convertirse en regulación interna, de la Dirección General de Aeronáutica Civil aplicable a la totalidad de operadores aéreos.

CAPÍTULO I

1. Aviación civil

1.1. Reseña histórica de la aviación civil

La aviación civil en Guatemala tuvo su origen a principios del siglo XX, siendo uno de los precursores en esta materia el señor Dante Nannini.

En 1911, se fundó la Academia de Aviación, siendo su director Luis Ferro, de cuyo claustro formó parte el señor Dante Nannini. La Academia de Aviación se instaló, en el Campo de Marte.

Durante el gobierno presidido por el general Lázaro Chacón, se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil como una dependencia administrativa del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, hoy Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda (MCIV), por medio del Acuerdo Gubernativo número 1032, de fecha 11 de septiembre de 1929. En su inicio, la Dirección General de Aeronáutica Civil, contaba únicamente con la dirección general, el departamento de operaciones y asesoría jurídica; posteriormente y con el avance de la aviación, dicha dependencia se fue implementando hasta contar con los departamentos que hoy la integran.

En ese mismo año también se iniciaron los vuelos regulares, el Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante una licencia de operación, autorizó a la Compañía Pickwick Airways, para realizar estas operaciones entre Guatemala, México y Estados Unidos. Siempre en 1929, la Compañía Pan American, que operaba en Guatemala como Compañía Mexicana de Aviación, inició sus vuelos con rutas entre Guatemala y Veracruz y entre Guatemala y Brownsville, Texas, Estados Unidos de Norteamérica.

“Las necesidades aeroportuarias de la ciudad de Guatemala, motivaron la construcción del Aeropuerto Internacional La Aurora, cuyas primeras actividades datan del año 1923, desplazando así al Campo de Marte, donde hasta esa fecha se habían llevado a cabo los primeros experimentos aeronáuticos con los que se inició Guatemala y que tanto lustre le

dieron, siendo protagonistas muchos esforzados guatemaltecos, quienes se convirtieron en pioneros de la aviación en Guatemala”.¹

El Aeropuerto Internacional La Aurora estaba construido con una pista de grama, que si bien era suficiente para satisfacer las necesidades de la década de los años 30, las necesidades de la segunda guerra mundial, ayudaron al asentamiento de una base aérea en La Aurora y con ello la necesidad de construir una pista pavimentada para permitir la operación de las naves aéreas basadas en el país, habiéndose construido en 1942 la primera pista pavimentada con una longitud de 2,000 metros.

En 1959, se extendió la pista 500 metros en cada extremo. El primer avión jet comercial que aterrizó en La Aurora fue un DC-8 de Panavias en 1959. El 30 de junio de 1966, se concluyeron los trabajos de construcción para la nueva terminal de pasajeros con un área de 77,200 metros cuadrados y en 1968 se finalizó la construcción del edificio.

El 28 de octubre de 1948, se promulgó la primera Ley de Aviación Civil de Guatemala, contenida en el Decreto número 563 del Congreso de la República; la cual fue sustituida a partir del 7 de diciembre de 1997 por el Decreto número 100-97 del Congreso de la República, y posteriormente, con fecha 3 de marzo del 2001 entró en vigor la Ley actual, contenida en el Decreto número 93-2000 del Congreso de la República.

1.2. Definición de aviación civil

El numeral 6 del Artículo 1 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil guatemalteca define la aviación civil de la siguiente forma: “Es la operación de cualquier aeronave civil con propósito de operación de aviación general, trabajo aéreo u operaciones comerciales de transporte aéreo, que no comprenda actividades militares”.

Según la doctrina aviación civil es: “La locomoción aérea por medio de aparatos más pesados que el aire, la cual no está afecta a servicios militares”.²

¹ http://www.dgacguate.com//dgac/index.php?option=com_remository&Itemid=41&func=fileinfo&filecatid=88&reNht=company. **Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala.** (18/05/2009)

² Real Academia Española. **Diccionario de la lengua española.** Pág. 60

Es importante citar que dependiendo del uso de los aviones y helicópteros, la aviación civil se divide habitualmente en dos grandes grupos: la aviación general y la aviación comercial.

Existen múltiples clasificaciones sobre los tipos de aviación general, pero las más frecuentes consisten en diferenciar la aviación general en función de los usos o fines que pretende, clasificándola como: “a. aviación privada: la que agrupa a los aviones cuyo principal usuario es su propietario; b. aviación deportiva: la que tiene como finalidad la práctica de alguno de los deportes aeronáuticos; c. aviación utilitaria: la que se destina a usos prácticos de carácter social, como evacuaciones, rescates, extinción de incendios o servicios policiales; d. aviación de Estado: aquella que, no siendo estrictamente militar, utiliza el Estado para el transporte de sus personalidades o el servicio de sus organismos”.³ (sic)

La aviación comercial comprende las compañías aéreas, ya sean éstas grandes o pequeñas, dedicadas al transporte aéreo de personas y/o mercancías, así como las empresas de aero-taxi.

1.3. Elementos de la aviación civil

Los elementos de la aviación civil son aquellos que describen y delimitan el campo de actividad aérea, los cuales permiten la realización de los fines que persigue, desde los elementos objetivos o materiales hasta los subjetivos o personales.

1.3.1. Elementos objetivos

Los elementos objetivos de la aviación civil son todos aquellos elementos de la navegación aérea que componen el conjunto de cosas materiales o inmateriales, muebles o inmuebles en los cuales se desarrolla la actividad aeronáutica civil.

Espacio aéreo

Espacio aéreo es una porción de la atmósfera terrestre, tanto sobre tierra, como sobre agua, controlada por un país en particular. También, puede definirse como el espacio existente

³ <http://www.es.wikipedia.org/wiki/Aviaci%C3%B3n>. **Aviación**. (15/09/2008)

entre el nivel del mar y el punto en el cual por ausencia de aire una aeronave no puede sostenerse. “El espacio se divide en espacio aéreo o atmosférico y espacio ultraterrestre”.⁴

El espacio aéreo está sujeto a la soberanía del Estado que lo domina, mientras que el espacio ultraterrestre está considerado como libre, común a todos los países. El problema que surge de estas dos clases de espacios es la delimitación vertical, porque es muy difícil delimitar la cantidad de porción ocupada por cada uno de ellos y sólo es posible delimitarlos a través de la aplicación de los tratados internacionales suscritos por los países que requieren utilizarlos.

En Guatemala, el espacio aéreo es considerado como un bien de tipo estatal, tal como se regula en el Artículo 121 literal d) de la Constitución Política de la República de Guatemala, al establecer, en su parte conducente: “...Son bienes del Estado: d) la zona marítimo terrestre, la plataforma continental y el espacio aéreo, en la extensión y forma que determinen las leyes o los tratados internacionales ratificados por Guatemala;...”.

Ordinariamente, el tema relacionado al espacio aéreo guatemalteco, se encuentra regulado en la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 del Congreso de la República, específicamente en el Artículo 3, el cual establece: “La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. El uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realizará de conformidad con lo estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en los acuerdos, tratados y convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados por Guatemala, las leyes ordinarias, lo prescrito en esta ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias”.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), regula a través de 18 anexos, medidas y normas de carácter internacional en materia de navegación aérea que complementan al Convenio de Chicago, los cuales son adoptados por los Estados miembros; y específicamente en el Anexo 11, trata lo relativo al establecimiento y mantenimiento de los servicios de control y tránsito aéreo. El espacio aéreo se puede dividir en tres tipos: “El espacio aéreo controlado: el cual comprende aerovías, aéreas terminales;

⁴ Moreno Rodríguez, Rogelio. **Diccionario instructivo de ciencias sociales**. Pág. 912

el espacio aéreo no controlado: el cual se puede dar con asesoramiento (rutas asesoradas) y sin asesoramiento (sólo compete informar fuera de espacio controlado y rutas asesoradas)⁵; y el espacio aéreo de uso especial: Las actividades que se desarrollan en estos espacios aéreos se consideran peligrosas para aeronaves civiles y las operaciones pueden ser limitadas o prohibidas.

En Guatemala, se aplica lo establecido en el Convenio de Chicago el cual establece en el Artículo 87 que: “Todo Estado contratante se compromete a respetar y utilizar el espacio aéreo dentro de los límites establecidos en el Convenio”. En este sentido el tipo de espacio aéreo guatemalteco es definido dependiendo del movimiento de aeronaves, el propósito de las operaciones que aquí se conducen, y el nivel de seguridad requerido.

El espacio aéreo está clasificado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 7 partes, definidos con las letras de la A a la G. La clase A representa el nivel más alto de control, mientras que la clase G es el espacio aéreo no controlado. No todos los países tienen todas las clasificaciones de los espacios aéreos. En Guatemala se aplica lo relativo a esta clasificación en virtud de la ratificación del Convenio de Chicago.

El espacio aéreo controlado significa una sección del espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro de las que el control de tráfico aéreo se da a vuelos IFR (Reglas de Vuelo Instrumental) y a vuelos VFR (Reglas de Vuelo Visual). El nivel de servicio depende de la clasificación del espacio aéreo. El espacio aéreo controlado es también un espacio aéreo en donde todos los pilotos están sujetos a ciertos requisitos, reglas de operación, y requerimientos para sus aeronaves.

Para vuelos IFR (Reglas de Vuelo Instrumental) en cualquier tipo de espacio aéreo, el piloto debe llenar un plan de vuelo IFR (Reglas de Vuelo Instrumental) y recibir su correspondiente autorización del ATC (Control de Tráfico Aéreo).

También, se dará autorización por parte del ATC (Control de Tráfico Aéreo) a todas las aeronaves que operen bajo condiciones IFR (Reglas de Vuelo Instrumental) en espacio aéreo controlado.

⁵ Linés Escardó, Alberto. **Compendio de la operación de vuelo**. Pág.160

Para vuelos VFR (Reglas de Vuelo Visual) se debe solicitar una autorización por parte del ATC (Control de Tráfico Aéreo) y que los requisitos de comunicaciones se cumplan antes de ingresar a un espacio aéreo clase B, C o D. Se darán alertas de tráfico a todas las aeronaves cuando la cantidad del trabajo del controlador así lo permita.

El espacio aéreo se clasifica de la siguiente manera:

Espacio aéreo clase A

Generalmente es el espacio aéreo entre FL195 (nivel de vuelo 195) que es la altura a la que viaja una aeronave en cientos de pies (término aeronáutico, para expresar la altitud de aviones y otros vehículos aéreos) y FL060 (nivel de vuelo 060). Todas las personas deberán operar su aeronave bajo condiciones IFR (Reglas de Vuelo Instrumental) que regulan el pilotaje de aeronaves en condiciones de visibilidad reducida. El espacio aéreo clase A no está especificado en las cartas de navegación y según éste, se ha de comprobar las relaciones de cada espacio aéreo y confirmar que cada vuelo internacional sea revisado a cualquier hora de su llegada o salida, dependiendo de su horario de vuelo y justificar que el uso de las cantidades de pasajeros sea hábilmente ordenado y orientado en cada aeropuerto internacional de su destino y configurándolo a cada torre de control.

Espacio aéreo clase B

Es normalmente el espacio aéreo que va desde la superficie hasta FL100 (nivel de vuelo 100) o 10,000 AGL (término aeronáutico para expresar el nivel de vuelo respecto al suelo de una aeronave) alrededor de terminales internacionales muy congestionados. La configuración de cada espacio aéreo de categoría B es seleccionada individualmente para cada aeropuerto y consiste en un área de superficie y otras dos capas en el espacio. Las condiciones de cada espacio aéreo son: tener buen clima, que no haya complicaciones de ningún tipo y que tampoco haya mal tiempo para que cada uno de los vuelos internacionales llegue bien.

Espacio aéreo clase C

En esta clase, el espacio aéreo se eleva desde la superficie hasta 4,000 pies sobre el terreno AGL (término aeronáutico para expresar el nivel de vuelo respecto al suelo de una aeronave),

alrededor de los aeropuertos que cuentan con una torre de control y con un servicio de control de aproximación por radar, con un cierto número de operaciones IFR (Reglas de Vuelo Instrumental). Cada operación de las torres de control advierte por radar el acercamiento del aterrizaje de cada vuelo internacional y los radares afirman que la elevación se debe hacer desde una superficie no tan elevada y tener un buen espacio terrestre para confirmar a la torre de control que el espacio aéreo tiene buena temperatura como buen terreno para permitir mayores llegadas y aterrizajes de cada vuelo internacional.

Espacio aéreo clase D

Espacio aéreo que va desde la superficie a 2,500 pies sobre el terreno AGL (término aeronáutico para expresar el nivel de vuelo respecto al suelo de una aeronave) alrededor de aquellos aeropuertos que tienen una torre de control operacional. En las operaciones, cada torre de control opera cada espacio aéreo que va desde la superficie a 2,500 pies y puede cambiar a 2,300 pies sobre un terreno plano y cómodo donde la operación de cada torre de control sea bien específica para cada vuelo internacional que llegue y salga de cada aeropuerto y que ese espacio aéreo configure su superficie en base al terreno y así poder controlar el estudio de cada radar obteniendo un mejor uso de su espacio.

Espacio aéreo clase E

Es todo aquél que no es clase A, B, C, o D, pero que está controlado, incluye aerovías de las clases A, B, C, o D. Tiene la misma configuración de sus operaciones para todos los vuelos internacionales con ese tipo de sistema, que va controlado por cada torre de control, configurando el movimiento de cada vuelo que llega y sale en los diferentes aeropuertos.

Espacio aéreo clase G

Es: "Todo aquel espacio aéreo que no es clase A, B, C, D, o E y que no es controlado por un ATC es decir por control de certificación área en general".⁶

⁶ Pério, Emile. **Navegación aérea, manual para piloto privado. VFR y IFR.** Pág. 330

Aeronave

Doctrinariamente, aeronave se considera como: “Cualquier artulugio con capacidad para despegar, aterrizar y navegar por las zonas bajas y medias de la atmósfera, pudiendo éste ser capaz de transportar personas, animales o cosas, siendo apto para sustentarse en el aire”.⁷

Según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), aeronave es: “Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra”.

La sustentación en la atmósfera, aparece en la aeronave producida por 2 fenómenos físicos de muy distinta naturaleza: “a) El fenómeno aerostático: Que actúa sobre la aeronave según el principio de Arquímedes, y da lugar a los aerostatos o aeronaves más ligeras que el aire; b) El fenómeno aerodinámico: Que origina fuerzas de sustentación en aeronaves más pesadas que el aire, llamadas aerodinos.

Los aerostatos fueron los que se desarrollaron primero, ya que su principio de sustentación los hacía mucho más asequibles al nivel científico y tecnológico de la época, el siglo XIX. Se elevan de acuerdo al principio de Arquímedes y se caracterizan por contener un fluido de menor densidad que el aire. En este grupo se encuentran los dirigibles y globos aerostáticos”.⁸

Los aerodinos, o aeronaves más pesadas que el aire, son los que han provocado el desarrollo de los vehículos aéreos. El aerodino genera fuerzas aerodinámicas que los sustentan, lo cual consigue a través de superficies sustentadoras como las alas fijas o alas giratorias, pudiendo adoptar una infinitud de configuraciones intermedias. Se dividen en aeronaves de alas fijas y en aeronaves de alas giratorias.

⁷ García de la Cuesta, Jorge. **Aviation terminology. Terminología aeronáutica. Spanish- english aeronautical dictionary. Diccionario aeronáutico inglés - español, español - inglés.** Pág. 42

⁸ <http://es.wikipedia.org/wiki/Aeronave>. **Aeronave.** (19/02/2009)

Clasificación doctrinaria de aeronaves

Según su diseño

- aviones livianos,
- aviones pesados,

Los aviones livianos se clasifican en: a) Globos no orientables, tales como globos de aire caliente y globos de gas; b) Globos orientables o dirigibles, por ejemplo: Los dirigibles flexibles y rígidos que tienen un marco interno. El tipo más parecido de dirigible rígido era el Zeppelin, que es un aeróstato autopropulsado y con capacidad de maniobra para ser conducido como aeronaves, también, es la marca comercial, que hace referencia a los dirigibles fabricados en Alemania. Varios accidentes, tales como el fuego de Hindenburg en Lakehurst, Nueva York, en 1937 condujeron a la desaparición de dirigibles rígidos grandes, debido a su poca seguridad.

Los aviones pesados se clasifican en: a) Aviones de elevación de motor, tales como los cohetes o el avión de Vertical Take Off and Landing (Despegue y Aterrizaje Verticales), como por ejemplo el Harrier de Siddeley; b) Aviones de elevación aerodinámica, como por ejemplo: La cometa que depende de la tensión entre la cuerda que las ancla a tierra y la fuerza de las corrientes de viento. El estudio aerodinámico realizado con cometas finalizó utilizándolo como aviones de prueba, túneles de viento y computadoras con programas que modelan la acción del viento sobre las aeronaves y que están disponibles en la actualidad.

En el caso de la elevación aerodinámica: "El avión es mantenido en el aire por las alas o por los motores. Con la elevación de motor, el avión derrota a la gravedad por medio del empuje vertical".⁹

Entre aviones aerodinámicos levantados, la mayoría disminuyen a la categoría de avión de ala fija, en donde las superficies de sustentación horizontales producen la elevación, desviando el aire hacia abajo para crear una fuerza ascendente igual, según la tercera ley de movimiento de Newton.

⁹ <http://www.es.wikipedia.org/wiki/Aviaci%C3%B3n>. **Aviación**. (15/09/2008)

Clasificación legal de aeronaves

En el Artículo 39 de la Ley de Aviación Civil, se establece que: “Se considera aeronave a toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas”.

El Artículo 1, numeral 3, del Reglamento de la Ley de Aviación Civil establece: “Que los términos empleados en la Ley, el presente Reglamento, regulaciones y disposiciones de aviación civil, tendrán el significado reconocido por la Organización de Aviación Civil Internacional y sin que riñan con las mismas, deberá de entenderse por: aeronave, toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra”.

Según la legislación guatemalteca, las aeronaves se clasifican en aeronaves de Estado y aeronaves civiles; las aeronaves de Estado son las aeronaves que pertenecen al ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros. Las aeronaves civiles son todas aquellas que no se encuentran contempladas en el ámbito militar; y las civiles, a su vez, se clasificarán de acuerdo a su uso en: aeronaves comerciales: las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo y aeronaves de aviación general: las utilizadas en cualquier otra actividad.

Es importante comentar que la clasificación de las aeronaves permite un mejor conocimiento sobre la ubicación de las aeronaves utilizadas en los contratos de arrendamiento para vuelos privados y de ello se puede distinguir que tienen la característica principal de no ser comerciales.

1.3.2. Elementos subjetivos

Los elementos subjetivos de la aviación civil son aquellos que comprenden todos los sujetos individuales y colectivos que participan en la actividad aeronáutica, bien directamente o a través de organismos intermediarios.

Operadores aéreos

El Artículo 1, numeral 19 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, define como operador: “A toda persona individual o jurídica autorizada para prestar un servicio relacionado con la aviación”, estableciendo en el numeral 20 que: “El operador aéreo es toda persona individual o jurídica apta para prestación del servicio público regular o no regular de pasajeros, carga y correo, de transporte aéreo nacional o internacional”.

Autoridades aeronáuticas

La Dirección General de Aeronáutica Civil, es una dependencia administrativa, que pertenece al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, y que se encarga de normar, administrar, fortalecer, facilitar y vigilar la prestación de los servicios aeroportuarios, de navegación y transporte aéreo, conforme a la legislación vigente y acuerdos internacionales ratificados por el Estado de Guatemala.

Funciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil en su calidad de ente competente para normar y supervisar los servicios de apoyo a la navegación aérea, los servicios de transporte aéreo y todas las actividades de aeronáutica civil que se desarrollan en el espacio aéreo de la república de Guatemala, ofrece sus mejores esfuerzos para que la aviación civil desarrolle sus actividades con seguridad, contribuyendo de esta manera a la economía y desarrollo social del país.

Sus funciones específicas se encuentran contenidas los Artículos 7 y 8 de la Ley de Aviación Civil.

Estructura orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil

La Dirección General de Aeronáutica Civil, mantiene una estructura orgánica de tipo funcional, donde se destacan tres áreas importantes, un área técnico-operativa, vinculada a los servicios que presta; un área administrativa, que se refiere a los recursos,

comprendiendo en ella las funciones financieras, presupuestarias, de adquisiciones y de personal; y otra, que se refiere a la administración de los aeropuertos internacionales.

Personal técnico aeronáutico

En el título 4 de la Ley de Aviación Civil, específicamente en los Artículos 59, 60 y 61 se regula lo relacionado al tema del personal aeronáutico, determinando que: “Ninguna persona podrá ejercer la profesión de piloto, ingeniero de vuelo, navegante, mecánico o radiooperador de abordaje, auxiliar de cabina, controlador de tránsito aéreo, u otra profesión afín a la actividad de aviación, sin haber obtenido previamente la licencia respectiva”.

En el Artículo 61 de la Ley de Aviación Civil se establece que: “Toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla. Su designación corresponde al explotador u operador aéreo de quien será su representante”.

El título 4 de la Ley de Aviación Civil, también regula en los Artículos 62, 63 y 64, lo referente: “A la nacionalidad del personal en actividades aeronáuticas y qué se debe realizar en ausencia de personal guatemalteco; y lo relacionado al responsable en el caso de los aeródromos”.

Es importante comentar que la Ley de Aviación Civil protege al personal técnico aeronáutico guatemalteco al preferirlo en la aviación comercial, salvo que por razones técnicas deba utilizar personal extranjero pero por un lapso que no excederá de 3 meses, en este sentido el Estado de Guatemala debe desarrollar políticas de educación suficientes para crear centros educativos adecuados para generar pilotos especializados y con ello también fomentar el empleo.

1.4. Tipos de aviación civil

Aviación general

La aviación general es una de las dos categorías de la aviación civil. La aviación general se refiere a todos los vuelos que no están comprendidos en la aviación militar y la aviación comercial. Los vuelos de aviación general van desde planeadores y paramotores hasta

vuelos de cargueros no agendados. Como resultado, la mayoría de los vuelos del mundo caen en esta categoría y la mayoría de los aeropuertos del mundo atienden únicamente aviación general.

La aviación general puede definirse como todo vuelo civil que no sea de líneas aéreas regulares o chárter. Se puede considerar a la aviación general como: “Toda aeronave de un peso inferior a 5.700 kilogramos; aunque esto deje fuera a la mayor parte de reactores ejecutivos, que también se incluyen en el sector”.¹⁰

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) o Internacional Civil Aviation Organization (ICAO) engloba en la aviación general todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento.

La Agencia Administrativa Federal de Aviación Civil en Estados Unidos de Norteamérica (FAA), define la aviación general como toda actividad de aviación civil, excepto la realizada por las compañías aéreas comerciales de pasajeros y carga, las compañías regionales que operan aeronaves con un máximo de 60 asientos y las de taxi aéreo. Por ejemplo, en dicho país, existen 5,288 aeropuertos comunitarios, la mayoría de los cuales sirven exclusivamente a la aviación general. De acuerdo a la Asociación de Pilotos y Dueños de Aeronaves (AOPA) de Estados Unidos, la aviación general provee más del 1% del producto interno bruto de Estados Unidos, generando 1.3 millones de empleos en servicios profesionales y manufactura.

La aviación general comprende una larga lista de usos, como la aviación deportiva, de negocios, de vigilancia, de rescate, de extinción de fuegos, para la agricultura y otros.

La aviación general y la aviación comercial se agrupan a su vez bajo el término de aviación civil, en contrapartida con la aviación militar.

Es importante resaltar que es en este tipo de aviación, es donde surge la naturaleza del arrendamiento que ocupa el trabajo de tesis porque es precisa al establecer que no persigue fines comerciales.

¹⁰ García de la Cuesta, Jorge. **Ob. Cit.** Pág. 87

Aviación comercial

La aviación comercial es la que se destina al transporte de mercancías, anteriormente se ha referido, que no sólo se dedica al transporte de mercancías sino también de personas. En Guatemala, la aviación comercial se encuentra reservada a personas individuales o jurídicas guatemaltecas y conforme lo estipulado en el Artículo 71 del Decreto número 93-2000, Ley de Aviación Civil deberá entenderse como aviación civil: “Todo transporte aéreo realizado por aeronave de transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración o alquiler”.

Es necesario comentar que en Centroamérica la legislación sobre aviación comercial es prácticamente igual a la del resto del mundo; en cambio las normativas para la aviación general, son más estrictas que en Estados Unidos de Norteamérica.

1.5. Base legal

La aviación civil en Guatemala, cuenta con reconocimiento jurídico en las distintas escalas y jerarquías de las normas de derecho interno, tal es el caso de la Constitución Política de la República de Guatemala, que regula en el Artículo 131, el servicio de transporte comercial: “Se regula la utilización de la vía aeronáutica para aumentar el desarrollo económico en beneficio de la sociedad”.

Dentro de la sociedad guatemalteca, las actividades aeronáuticas son controladas y fiscalizadas por el Estado, a través del Organismo Ejecutivo, específicamente por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil. En el Artículo 30, literal i) de la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto número 14-97 del Congreso de la República de Guatemala, se establece que: “El Ministerio debe cumplir con la función de: ejercer la autoridad portuaria y aeroportuaria nacional”.

Ley de Aviación Civil

La primera Ley de Aviación Civil fue emitida mediante el Decreto número 563 del Congreso de la República. Tenía como finalidad: “Encausar todas las actividades aéreas de la aviación

civil en la república, en armonía con las convenciones realizadas de acuerdo al derecho aeronáutico”.¹¹

Posteriormente, se emite una nueva normativa aeronáutica a través del Decreto número 100-97 del Congreso de la República, que buscaba regular las actividades de aeronáutica civil, para aprobar su desarrollo y eficiencia de acuerdo con los estándares aceptables de seguridad y protección al vuelo y que permitiera con ello, la apertura de mercados y de uso racional del espacio aéreo.

Actualmente, la Ley de Aviación Civil vigente, es la contenida en el Decreto número 93-2000 del Congreso de la República, que explica en sus considerandos el motivo de su creación, siendo uno de ellos que el Decreto número 100-97 del Congreso de la República no era acorde 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 obligatorio, lo que las hace inaplicables, restando el poder coercitivo del Estado para garantizar el ordenado y seguro desarrollo de la aviación.

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

Además, el Reglamento de esta Ley fue aprobado a través del Acuerdo Gubernativo número 384-2001 del Presidente de la República.

El contenido de la ley abarca la regulación del ejercicio de las actividades de aeronáutica civil en Guatemala, norma entre otros aspectos: el ámbito de aplicación de la ley, soberanía del espacio aéreo, autoridades aeronáuticas, presupuesto, fiscalización, régimen laboral, recursos, circulación aérea, infraestructura, aeropuertos y aeródromos, funcionamiento,

¹¹ Zuchini Paiz, Rubén. **La aeronave como fuente primordial del derecho aeronáutico**. Pág. 99

limitaciones a la propiedad privada, contratos de utilización de aeronaves, autorización y regulación de otras actividades aeronáuticas.

Es preciso comentar que gracias al desarrollo de la actividad económica se hizo necesaria la construcción del Aeropuerto Internacional La Aurora, que trajo consigo el desarrollo del país. Como se ha señalado la aviación civil a través de la historia ha sufrido diversos cambios que dan margen a grandes transformaciones positivas en la actividad aeronáutica. El conocer cuales son los elementos de la aviación civil permite adquirir conocimientos enriquecedores sobre el vocabulario técnico y especializado sobre la actividad aérea.

CAPÍTULO II

2. Regulación internacional en materia de aviación civil

2.1. Antecedentes históricos de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-

Fue precisamente con ocasión de la II Guerra Mundial, cuando se observó el gran papel que podría jugar la aviación en el mundo de la postguerra. Se convocó en Chicago a una convención para el establecimiento de un marco jurídico para la aviación civil y como resultado de dicha convocatoria, el 7 de diciembre de 1944 se firmó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago.

Como antecedentes del Convenio de Chicago, además de la Convención de París, se encuentran:

- 1919: Primera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo (París)
- 1926: Convención Ibero-Americana Aérea
- 1929: Segunda Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo (Varsovia)
- 1933: Tercera Conferencia Internacional de Derecho Privado Aéreo (Roma)

La autora María Esther Gobetti refiere como antecedente próximo a la Convención de Aviación Civil Internacional: “Que el movimiento de opiniones privadas, iniciativas oficiales y conflictos de intereses comenzó a concretarse en 1944, entre los delegados de los países miembros del -Commonwealth- británico, así como entre británicos y norteamericanos, proceso que concluyó con una invitación del gobierno del Reino Unido al de Estados Unidos a una conferencia sobre el tema. La iniciativa encontró eco favorable y la invitación cursada fue aceptada por 54 países que se reunieron en Chicago el uno de noviembre de 1944”.¹²

Los países que acudieron a dicha invitación fueron: Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, China, Checoslovaquia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Checoslovaquia, Chile, China, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, España, Estados Unidos, Etiopía, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Haití, Holanda, Honduras, India, Irak, Irán, Irlanda, Islandia, Líbano, Liberia, Luxemburgo, México,

¹² Gobetti, María Esther. **Organización de la aviación civil internacional**. Pág. 1

Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Siria, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Turquía, Uruguay, Venezuela y Yugoslavia. La Argentina no envió delegados. “El gobierno soviético había aceptado la invitación en un comienzo, pero cuando la delegación estaba en camino para participar de las reuniones el gobierno cambió de opinión y resolvió no tomar parte”.¹³

Después de un amplio y dificultoso debate, el 7 de diciembre de 1944, se aprobó la Convención de Aviación Civil Internacional, llegándose además a un acuerdo interino que se aplicaría hasta la ratificación de la Convención por el número necesario de Estados. En la misma fecha quedaron también aprobados el Acuerdo de Tránsito, que consagraba las 2 libertades técnicas, y el de Transporte, que estipulaba las 5 libertades (las 2 primeras técnicas y las otras 3 comerciales) solamente el primero fue suscrito y ratificado por Guatemala, ya que el segundo nunca llegó a aprobarse, pues se consideró que los pactos relativos a las rutas deberían continuar haciéndose por medio de negociaciones bilaterales entre los Estados.

El Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales establece las siguientes libertades técnicas:

- a) Primera libertad: el derecho a sobrevolar sin escalas en el territorio de los Estados signatarios.
- b) Segunda libertad: el derecho a aterrizar en el territorio de los Estados signatarios por razones no comerciales.

El Acuerdo de Transporte Aéreo Civil Internacional, que nunca llegó a aprobarse, contemplaba las siguientes libertades comerciales:

- a) Tercera libertad: el derecho a desembarcar, pasajeros, correo y carga en el territorio del Estado en el cual esté matriculada la aeronave.

¹³ **Ibid.** Pág. 11

- b) Cuarta libertad: el derecho a embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio del Estado en el cual esté matriculada la aeronave.
- c) Quinta libertad: el derecho a embarcar pasajeros, correo y carga destinados al territorio de cualquier otro Estado contratante y derecho a desembarcar pasajeros, carga y correo provenientes del territorio de cualquier otro Estado contratante.

Durante la vigencia del Acuerdo Interino, se creó la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI) a cargo de dos principales órganos (la Asamblea Interina y el Consejo Interino). El 15 de Agosto de 1945, quedaron establecidas las medidas tendientes a lograr la colaboración en el ámbito aéreo internacional.

En mayo de 1946: “Se realizó en Montreal la primera Asamblea Interina que eligió a dicha ciudad como sede definitiva de la Organización Permanente y convocó a la primera Asamblea de la OACI en mayo de 1947. Con fecha 24 de octubre de 1968 entró en vigor un protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio”.¹⁴

La Convención de Aviación Civil Internacional, conocida como el Convenio de Chicago de 1944, -en adelante el Convenio o la Convención-, es la carta de la aviación civil mundial y el acta de nacimiento de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en donde están representados 185 países que se reúnen una vez cada 3 años en una asamblea.

Esta institución está adscrita al Consejo Económico Social de la Organización de Naciones Unidas (ONU) como ente especializado permanente desde el 4 de abril de 1947. Acoge a gran parte de los países miembros de la ONU. Tiene su sede en Montreal, Canadá, y las oficinas regionales en París, Dakar, Cairo, Nairobi, Bangkok, México Distrito Federal, y Lima.

¹⁴ Linés Escardó, Alberto. **Ob. Cit.** Pág. 25

2.2. Objetivo de la Organización de Aviación Civil Internacional

El Artículo 44 del Convenio de Chicago de 1944 establece que: “La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tiene por objetivo: El desarrollo de la aviación civil internacional y la investigación de los medios aptos para lograr este fin, sean ellos jurídicos, económicos o técnicos”.

2.3. Fines de la Organización de Aviación Civil Internacional

Con fundamento en el texto de los fines y objetivos de la Organización de Aviación Civil Internacional de conformidad con el Artículo 44 del Convenio de Chicago son: “El fomento de los principios y la técnica de la navegación aérea internacional y el fomento del desarrollo y perfeccionamiento del transporte aéreo internacional”.

La seguridad de la aviación, construcción de aeronaves, rutas aéreas, seguridad de los transportes aéreos, evitar la competencia ruidosa, derecho de los Estados de explotar las líneas aéreas internacionales, evitar la discriminación entre los Estados, la seguridad de los vuelos y el desarrollo general de la aeronáutica forman parte de la finalidad de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Estos objetivos reúnen todos los aspectos técnicos y económicos de la aviación civil internacional. Por lo tanto la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tiene 2 finalidades en sus funciones: la seguridad de la navegación aérea, y la economía del transporte aéreo.

Las funciones se dividen en 3 categorías: una de reglamentación y de administración, la más importante, una legislativa y una jurisdiccional y arbitral.

2.3.1. Función de reglamentación y de administración

La Organización de Aviación Civil Internacional dispone estatutariamente de esta función que ejerce tanto en la técnica como en la economía del transporte aéreo internacional. El

trabajo de reglamentación tiene especial importancia en la elaboración y en la revisión de los anexos técnicos del Convenio de Chicago.

Con el fin de adoptar una reglamentación uniforme y de mantenerla al día según el desarrollo de la técnica, los Estados contratantes aceptaron adecuar sus respectivas legislaciones y reglamentos. Incumbe a la OACI enmendar y difundir las normas o "standards", los métodos y los procedimientos recomendados en relación con los puntos enumerados en el Artículo 37 del Convenio de Chicago, por lo tanto deberá coadyuvar en:

- a) "Sistemas de comunicación y ayudas para la navegación aérea, incluso los distintivos a tierra;
- b) Características de los aeropuertos y las zonas de aterrizaje;
- c) Reglamentos del aire y procedimiento de la regularización del tráfico aéreo;
- d) Licencias para el personal de vuelo y los mecánicos;
- e) Navegabilidad de las aeronaves;
- f) Matrícula de las aeronaves;
- g) Compilación e intercambio de informes meteorológicos;
- h) Libro de a bordo y bitácoras en general;
- i) Mapas y cartas aeronáuticas de navegación;
- j) Trámites de aduana y de inmigración; y
- k) Aeronaves en peligro e investigación de los accidentes."

2.3.2. Función legislativa

Mediante esta función, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) estudia y prepara los proyectos de convenciones internacionales para el derecho aeronáutico. La preparación técnica incumbe al Comité Jurídico y a sus subcomités y los proyectos son adoptados por una conferencia diplomática. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha preparado varios proyectos, algunos de los cuales están vigentes como los acuerdos internacionales: el Protocolo de La Haya, la Convención de Guadalajara, el Protocolo de Guatemala, entre otros.

2.3.3. Función jurisdiccional y arbitral

A través de esta función la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es competente para dirimir los conflictos de interpretación entre los Estados contratantes respecto del Convenio de Chicago y sus anexos. Tuvo la ocasión de ejercer esta facultad en 1952, cuando el gobierno de la India solicitó a la Organización un concepto sobre los Artículos 5, 6 y 9 del Convenio de Chicago y sobre el Acuerdo de Tránsito, en su litigio contra Pakistán. Según el Artículo 83 del Convenio de Chicago: “En este caso el conflicto se solucionó por la negociación, pero se registró la solución con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)”.

En 1967, el Reino Unido solicitó a la OACI una interpretación del Artículo 9 del Convenio de Chicago en su litigio con España sobre Gibraltar. El litigio fue posteriormente retirado del Consejo de la Organización, por España y el Reino Unido.

Todas las decisiones tomadas por el Consejo pueden ser objeto de una apelación a la Corte Permanente de Justicia Internacional, o ante un Tribunal Arbitral Especial. Las sentencias proferidas en apelación son definitivas y ligan a las partes. Las sanciones previstas por la Convención de Chicago son en principio severas, pudiendo suspender de conformidad con el Artículo 58: “El derecho de voto en la propia Asamblea y en el Consejo a cualquier Estado contratante, si se comprueba que no acata las disposiciones”.

2.4. Estructura interna de la Organización de Aviación Civil Internacional

En el propio Convenio se regula en los Artículos 43 al 46, la estructura de la Organización de Aviación Civil. La personería jurídica de la OACI es especial, pues la Convención establece que dicho organismo gozará, en el territorio de cada uno de los Estados contratantes, de la personería jurídica que sea necesaria para el desempeño de sus funciones. Siempre que sea compatible con la Constitución y las leyes del Estado interesado se otorgará plena personería jurídica. Por consiguiente, la OACI puede tener distintas formas de personería, según el Estado en donde tenga representación.

Los principales órganos de control, de acuerdo con los Estatutos de la OACI, son la Asamblea, el Consejo, los Comités y Comisiones y el Secretariado General.

2.5. Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional

La Asamblea la integran todos los Estados miembros, cada Estado tiene derecho a un voto y el Consejo actúa por mandato de dicha Asamblea. La Asamblea es el órgano supremo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se reúne una vez por año, pero puede ser convocada en cualquier momento por el Consejo, o a solicitud de 10 Estados contratantes, según lo contemplado en los Artículos 48 y 49. Adicionalmente el Artículo 48 del Convenio de Chicago preceptúa que: “La mayoría en el momento del voto, constituye quórum. A la mayoría que se refiere es la simple, es decir el 50% más uno de los Estados contratantes”.

El Artículo 49 del Convenio de Chicago regula que: “La Asamblea General no representa un órgano permanente, de manera que ésta tiene funciones apropiadas a esa condición” entre las cuales está la de crear un Consejo para la elección de los funcionarios y de los Estados, revisión de los informes del Consejo, examen de las finanzas de la OACI y, en general, atender los problemas de la jurisdicción del Organismo que no se haya asignado específicamente al Consejo. En ese sentido, soluciona los asuntos de la cotidianidad en el aspecto general.

2.6. Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional

El Convenio de Chicago en el Artículo 50 estipula que: “El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el órgano permanente y restringido encargado de su administración diaria y de la preparación de las decisiones de la Asamblea. Se compondrá de 33 Estados contratantes, sus miembros son elegidos por la Asamblea cada 3 años, con el fin de permitir la participación activa de varios representantes de los Estados”.

En el contexto del Artículo 50 del Convenio de Chicago se prevé tres categorías de Estados que deberán estar representadas en el Consejo por elección de la Asamblea: “a) Los Estados de mayor importancia para el transporte aéreo; b) Los Estados, no representados de otro modo, que más contribuyen a facilitar la navegación aérea; c) Los Estados que aseguran una representación geográfica adecuada, y que no serían representados de otro modo”.

Además, la Asamblea debe abstenerse de designar como miembros del Consejo, a personal que tengan una parte activa o intereses financieros en la explotación de un servicio internacional.

Los Artículos 52 y 53 del Convenio de Chicago establecen que: “Las decisiones del Consejo se toman a la mayoría (simple) de sus miembros, pero un Estado no podrá votar sobre asuntos que afectan especialmente sus intereses, o durante el estudio por el Consejo de un litigio en el cual es parte, lo cual lo estipulan. El Consejo ejerce dos categorías de funciones: las obligatorias y las facultativas”.

En el Artículo 54 del Convenio de Chicago se establece que: “Las funciones obligatorias son:

- a) Someter informes anuales a la Asamblea;
- b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;
- c) Determinar su organización y reglamento interno;
- d) Nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;
- e) Establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) Administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;
- g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;
- i) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;
- j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del Convenio de Chicago, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;

- k) Comunicar a la Asamblea toda infracción del Convenio de Chicago, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;
- l) Adoptar, normas y métodos recomendados internacionalmente, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del Convenio de Chicago, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al Convenio de Chicago, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;
- m) Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX; y
- n) Examinar todo asunto relativo al Convenio de Chicago que le someta a su consideración un Estado contratante”.

El Artículo 55 del Convenio de Chicago regula las funciones facultativas, de conformidad con las cuales: “El Consejo puede:

- a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del Convenio de Chicago;
- b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el Convenio de Chicago, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;
- c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;
- d) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones;
- e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes”.

Los funcionarios del Consejo son el presidente, los vicepresidentes, un secretario general y el personal subalterno.

El Presidente es electo por un período de 3 años y es reelegible. No es necesariamente uno de los miembros del Consejo, pero en el caso de que lo sea, pierde su derecho de voto y por lo tanto debe ser reemplazado como miembro. Sus atribuciones son: convocar al Consejo, al Comité de Transporte Aéreo, y la Comisión de la Navegación Aérea; representar al Consejo y desempeñar en nombre del Consejo las funciones que se le designen. Es asistido por varios vicepresidentes designados por el Consejo, que conservan su derecho de voto.

El secretario general, nombrado por el Consejo: "Es el funcionario más alto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): en otras palabras puede denominarse como "funcionario ejecutivo Jefe". Tiene a su cargo la administración de la organización, administración y control de la OACI".¹⁵ (sic)

Para el ejercicio de sus funciones el presidente, el secretario general y el personal subalterno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) son funcionarios internacionales. Por lo tanto, no solicitarán ni recibirán respecto del desempeño de sus funciones, instrucciones de autoridad alguna fuera de la Institución.

El Consejo podrá delegar su autoridad en materias determinadas a comités seleccionados por sus miembros. Además, es asistido por distintos comités y comisiones ya organizados de acuerdo con los estatutos de la Organización. Los comités realizan las funciones técnicas del Consejo.

2.7. Comités y comisiones de la Organización de Aviación Civil Internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) consta de 5 Comités permanentes de acuerdo con sus estatutos. En primer lugar, se organizaron, la Comisión de la Navegación Aérea con funciones técnicas, y el Comité de Transporte Aéreo con funciones comerciales y económicas. Posteriormente, se crearon otros comités para responder a necesidades precisas: el Comité Jurídico, el Comité de las Finanzas, y el Comité de la Asistencia Colectiva para los Servicios de la Navegación Aérea.

¹⁵ Gobetti. **Ob. Cit.** Pág. 8

Comisión de Aeronavegación

Los estatutos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establecen que: “La Comisión de Aeronavegación se compone de 15 miembros, los cuales son nombrados por el Consejo dentro de las personas designadas por los Estados contratantes y poseedoras de una competencia y una experiencia adecuadas en la práctica de la aeronáutica”. El presidente de la Comisión es nombrado por el Consejo:

El Artículo 57 del Convenio de Chicago de 1944 establece: “Las funciones de la Comisión:

- a) Recomendar al Consejo, modificaciones a los Anexos del Convenio;
- b) Establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea; y
- c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea”.

Comité de Transporte Aéreo

Éste, fue creado en 1948 con 12 miembros, con competencia económica para los aspectos de la organización y la explotación de los servicios aéreos internacionales. El Convenio de Chicago no define su competencia, pero el Acuerdo preliminar la define en su Artículo tercero y una decisión del Consejo de 1947 fija sus atribuciones. Al combinar los referidos cuerpos normativos son funciones del Comité:

- a) “Presentar al Consejo informes y recomendaciones relativas al transporte aéreo de conformidad con el Acuerdo Preliminar y del Convenio de Chicago (decisión del Consejo);
- b) Pedir, reunir y analizar los informes relativos a las subvenciones, tarifas, costos de explotación y hacer un informe sobre ello;
- c) Estudiar los asuntos relativos a la organización y explotación de los servicios de transporte aéreo internacionales, comprendidos la propiedad y la explotación internacional de larga distancia;

- d) Estudiar los asuntos debatidos en la Conferencia Internacional de la Aviación Civil reunida en Chicago el 1º de noviembre de 1944, sobre los cuales los Estados representados no pudieron ponerse de acuerdo;
- e) Presentar al Consejo definiciones y propuestas para las adopciones de los procedimientos recomendados para el transporte aéreo y especialmente para su facilitación mediante la simplificación de reglamentos nacionales sobre aduanas para aeronaves, pasajeros y mercaderías. Es una de las funciones más importantes del Comité;
- f) Presentar al Consejo informes o recomendaciones útiles y necesarias para mejorar la seguridad, la regularidad, la eficacia y la economía del transporte aéreo; estudiar las estadísticas del transporte aéreo, y hacer recomendaciones al Consejo sobre programas y utilización;
- g) Recomendar al Consejo las mejoras del transporte aéreo y ayudar a la realización de los acuerdos internacionales o de las políticas nacionales sobre el transporte aéreo;
- h) Recomendar al Consejo las disposiciones necesarias a la colaboración internacional en el ámbito de las investigaciones económicas relativo a la aviación en general, y al transporte en particular; y
- i) Tomar la iniciativa en los proyectos de enmienda de las disposiciones de las Convenciones relativas al transporte aéreo”.

Comité Jurídico

Inicialmente se reunió por primera vez en Bruselas en 1947, cuando elaboró sus propios estatutos. Se compone de los delegados de los Estados miembros, cada delegación con un voto. El Comité Jurídico es el sucesor del CITEJA (Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos), pero con atribuciones más amplias. En efecto, además de una competencia en el derecho privado, único campo de acción del CITEJA (Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos), el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tiene competencia en derecho público aeronáutico. Su misión está definida en sus estatutos e incluye: “a) El estudio y preparación de los proyectos de la Convención; b) emitir conceptos sobre los asuntos jurídicos importantes para la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); c) interpretar el Convenio de Chicago cuando se le solicite un concepto; y d) cooperar con las organizaciones internacionales encargadas de unificar y de codificar el derecho internacional. El Comité jurídico está

dividido en subcomisiones que preparan su trabajo de acuerdo con las situaciones especiales”.¹⁶

Comité de Finanzas

Los estatutos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establecen que el Comité de Finanzas se compone de 7 miembros nombrados por el Consejo entre sus afiliados. Examina todos los problemas financieros relativos a la gestión de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuyos presupuestos anuales son votados por la Asamblea bajo la propuesta del Consejo.

El doctor Álvaro Sequera, refiere que: “En 1962 la Asamblea decidió los criterios para el reparto de gastos entre los Estados miembros: a) La capacidad financiera del Estado se calcula con base en el ingreso nacional y se tiene en cuenta el ingreso por habitante; b) La importancia de la aviación civil y determinado Estado y el interés que ese Estado tiene en ella; c) El empleo de un sistema de porcentajes para evaluar la contribución de cada Estado a los gastos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el total de las contribuciones sumando un 100%; d) Aplicación de una contribución mínima y una máxima, para los gastos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)”.¹⁷

Comité de Asistencia Colectiva para los Servicios de Navegación Aérea

Este Comité está compuesto de 9 miembros y fue creado en 1947, se encarga de asegurar la financiación de las instalaciones necesarias a la navegación aérea sobre el territorio de los Estados que no pueden costear los gastos, o en alta mar. Sus funciones se vinculan estrechamente con las actividades dispuestas en el capítulo XV del Convenio titulado: Aeropuertos y otras instalaciones y servicios de la navegación aérea.

¹⁶ **Ibid.** Pág. 8

¹⁷ Sequera, Álvaro. <http://electroaeronautica.galeon.com/enlaces1916038.html>. **Tratado sobre derecho aeronáutico.** (18/05/2009)

2.8. Secretariado de la Organización de Aviación Civil Internacional

El secretariado está compuesto por 5 direcciones principales: navegación aérea, transporte aéreo, asistencia técnica, asuntos jurídicos y servicios administrativos, todos bajo el control del Secretario General. El reclutamiento del personal para los cargos superiores tiende hacia una amplia representación geográfica, pero la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) también emplea expertos que las administraciones nacionales ponen a su disposición. El secretariado suministra asistencia técnica y administrativa necesaria a los representantes de los Estados reunidos en el Consejo, y en los Comités y Comisiones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la misma forma que colabora con la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC).

2.9. Convenio de Chicago

El Convenio de Chicago de 1944, llamado oficialmente: Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tuvo por objeto actualizar la Convención de París de 1919 sobre normas de aviación civil. El Estado de Guatemala es miembro del Convenio de Aviación Civil Internacional, la adhesión a dicho Convenio se realizó el 24 de septiembre de 1968, a través del Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).

Posteriormente, el Estado guatemalteco ratificó el Protocolo relativo al texto auténtico cuadrilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) con fecha 8 de agosto de 1979. Este último contiene las disposiciones para que el texto del Convenio exista en idioma ruso, además del inglés, español y francés contemplados en el primer Protocolo.

Los efectos se traducen en la adopción de normas internacionales acerca de territorio, distinción entre aeronaves civiles y estatales, aeropuertos, nacionalidad de la aeronave, matrícula, distintivos, medidas para facilitar la navegación aérea, documentos a portar las aeronaves, adopción de políticas y procedimientos internacionales.

Anexos al Convenio de Chicago

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) prepara los anexos, de conformidad con el Artículo 54 sobre las normas internacionales y los procedimientos. Las divisiones

técnicas de la OACI redactan los proyectos de los anexos o de sus enmiendas, y los someten a la Comisión de Navegación Aérea. Ésta a su vez, según el Artículo 90 del Convenio de Chicago: “Los somete al Consejo, que acepta a la mayoría de las dos terceras partes de los miembros, y los recomienda a los Estados”. Cada anexo o cada enmienda a ellos, rige tres meses después de la notificación a los Estados, o después de un plazo más largo si así lo fija el Consejo.

Sin embargo, un anexo o su enmienda no tienen vigencia si la mayoría de los Estados transmiten su desaprobación a la OACI.

Las enmiendas a los 18 anexos son frecuentes, debido al desarrollo de la técnica y la normatividad aeronáutica. Los anexos, básicamente se componen de: “Un preámbulo, el texto que incluye normas y métodos recomendados, apéndices, y, en su caso, definiciones y tablas”.¹⁸

Además de los mencionados anexos, la OACI publica procedimientos para la navegación aérea, redactados por sus divisiones técnicas y aprobados por el Consejo. Ha publicado varios de estos procedimientos mundiales, procedimientos de radiotelefonía, explotación técnica de las aeronaves, meteorología, telecomunicaciones (códigos y abreviaciones de la OACI). Las oficinas regionales también pueden preparar procedimientos complementarios regionales y darlos a conocer.

Los 18 anexos del Convenio comprenden dos categorías de disposiciones: los estándares o normas, y los métodos o prácticas recomendados. Los procedimientos mundiales podrán ser transformados en uno u otro tipo de disposición. Un estándar es, toda especificación sobre las características físicas, configuración, el material, los rendimientos, el personal y los procedimientos, cuya aplicación uniforme es reconocida como necesaria a la seguridad o a la regularidad de la navegación aérea en aplicación del Convenio de Chicago. En el caso de ser imposible para un Estado conformarse al estándar, deberá notificarlo al Consejo.

Se entiende por método recomendado: “Toda especificación de características físicas, configuración, material, personal o procedimientos, cuya aplicación uniforme se considere

¹⁸ Linés Escardó, Alberto. **Ob. Cit.** Pág. 27

conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y la cual, de acuerdo con el Convenio de Chicago, tratarán de ajustarse los Estados contratantes”.¹⁹

En los anexos al Convenio de Chicago los estándares se identifican con caracteres romanos y los métodos recomendados con caracteres itálicos.

El carácter obligatorio de los anexos no sustituye al poder legislativo o reglamentario de los Estados. Los anexos son obligatorios, pero no constituyen reglas directamente aplicables pues son modelos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre los cuales los Estados deberán alinearse según el Convenio mediante sus propias legislaciones y reglamentaciones. El Estado que no modifique su reglamentación nacional de acuerdo con una enmienda a un estándar, deberá notificar al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) dentro de 60 días desde la adopción de la enmienda. Los Estados tienen interés en alinearse a estas indicaciones porque constituyen un mínimo de regularización al nivel internacional.

Es imperante el comentar que el presente capítulo es de especial atención ya que para llegar a entender la regulación aeronáutica nacional es primordial conocer cómo se originó el marco jurídico para la aviación civil a nivel mundial. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el ente regulador de toda actividad aérea y se aprecia como está perfectamente creado y organizado internamente para el desempeño de sus funciones.

¹⁹ **Ibid.** Pág. 27

CAPÍTULO III

3. Derecho registral

Esta rama del derecho recibe distintas denominaciones según el desarrollo de la actividad estatal registral, que puede comprender la inscripción, anotación y cancelación, generalmente en libros especiales, de ciertos negocios y actos jurídicos, en consecuencia el derecho registral, por la naturaleza de la función que regula, está más relacionada con el derecho administrativo que con el derecho privado.

El derecho registral es: “Una rama del derecho civil, creado para proteger derechos, estableciendo un conjunto de normas que tienden a formar un ordenamiento sistemático y diferente del derecho privado”.²⁰

El derecho registral es: “Un conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones entre personas y cuyo fin es la publicidad registral”.²¹

La publicidad registral no es más que el derecho que tiene una persona de informarse de los actos de la vida pública, produciendo como consecuencia seguridad jurídica a las personas.

De lo anterior se establece que los registros públicos: “Son necesarios para garantizar al propietario o a un acreedor privilegiado, la prueba inmediata y cierta de su derecho, respaldada por la fe pública, contra cualquier usurpador o persona que aduzca igual o mejor derecho sobre determinado bien y para facilitar a terceros la consulta y el pronto conocimiento de quién es el propietario del bien de que se trate, y cuál es la situación jurídica del mismo”.²²

La seguridad jurídica, es un principio axiológico que emana, en el caso de Guatemala, del Artículo 2 de la Constitución Política de la República, el cual establece: “Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”.

²⁰ Carral y de Teresa, Luis. **Derecho notarial y derecho registral**. Pág. 289

²¹ Morales Galito, Einstein Alejandro. **El derecho registral**. Pág. 1

²² Brañas, Alfonso. **Manual de derecho civil**. Pág. 378

Así también, el Artículo 30 de la Constitución Política de la República establece: “Todos los actos de la administración son públicos. Los interesados tienen derecho a obtener, en cualquier tiempo, informes, copias, reproducciones y certificaciones que soliciten y la exhibición de los expedientes que deseen consultar, salvo que se trate de asuntos militares o diplomáticos de seguridad nacional, o de datos suministrados por particulares bajo garantía de confidencia”.

El Artículo 32 de la Constitución Política de la República de Guatemala cita lo siguiente: “Acceso a archivos y registros estatales. Toda persona tiene el derecho de conocer lo que de ella conste en archivos, fichas o cualquier otra forma de registros estatales, y la finalidad a que se dedica esta información, así como a corrección, rectificación y actualización. Quedan prohibidos los registros y archivos de filiación política, excepto los propios de las autoridades electorales y de los partidos políticos”.

Es importante comentar que a propósito de la Ley de Libre Acceso a la Información, la publicidad en los distintos registros públicos no debe ser limitada, salvo excepciones de ley, ya que con ella se asegura un perfecto funcionamiento de los órganos administrativos del Estado.

3.1. Caracteres del derecho registral

En cuanto a la clasificación de las características del derecho registral no existe una concepción unificada en la determinación de éstas. El tratadista Iván Escobar Fornos destaca entre las más relevantes las siguientes:

- a) “Es de orden público: es un derecho regulador de la publicidad, integrado por normas de naturaleza formal y material. No se dirige a ningún destinatario en particular sino a toda la colectividad, la publicidad registral se justifica por ser el más eficaz instrumento de seguridad jurídica en la constitución, modificación y extinción de los derechos sobre los bienes registrables.
- b) Es protector: Aunque todo derecho sea público o privado, tiende a la realización de intereses más allá de los individuales, en el derecho registral, está acentuado el interés público o social. De sus normas, tanto cuando se regula el instrumento de la actuación de

la publicidad en que consiste el servicio público del registro, cuando protege a los que han confiado en la situación jurídica creada por él.

- c) Es legitimador con funciones reguladoras porque: Justifica el sentido y valor del registro. Refuerza la orientación y la finalidad de este derecho, la seguridad y certeza jurídica, convirtiéndose en el instrumento eficaz para la sociedad”.²³

3.2. Principios del derecho registral

Estos principios son aplicables, salvo escasas excepciones, a todo tipo de registros. Doctrinariamente se ha afirmado que los principios registrales: “Son encasilladores, sin embargo son en realidad ejemplificativos”.²⁴ Por ende, debe tomarse en cuenta que los principios registrales son las orientaciones básicas del sistema registral y son un resultado de la sistematización del ordenamiento jurídico.

Principio de consentimiento

Este principio consiste en que el registro siempre presupone un titular registral y, por tanto, para cualquier modificación o cancelación de los asientos, se requiere, el consentimiento de dicho titular registral.

Principio de tracto sucesivo

A este principio se le llama también de tracto continuo, es el principio de sucesión, de ordenación. “Es un derivado del principio del consentimiento, este principio exige que esté previamente inscrito el derecho del titular”.²⁵

Principio de legalidad

A este principio también se le conoce como principio de calificación, bajo este principio el registrador debe revisar el fondo y forma del acto a inscribir.

²³ Escobar Fornos, Iván. **Revista encuentro**. Págs. 23 y 24

²⁴ Pérez Fernández del Castillo, Bernardo. **Derecho registral**. Págs. 71 y 72

²⁵ Carral y de Teresa, Luis. **Ob. Cit.** Pág. 323

Principio de inscripción

Todo asiento registral debe ser materializado para que de manera objetiva se pueda conocer el acto que se celebró. De esta forma se puede dividir la inscripción en material, en relación al acto, y objetiva en relación a los documentos.

Lo anterior es la respuesta a la pregunta ¿Qué se inscribe, el acto celebrado o el documento que contiene?, la respuesta es que: “Ambos y por ende se da la división antes citada, porque se inscribe y revisa tanto el documento que debe cumplir los elementos de forma como el acto debe cumplir los elementos de fondo”.²⁶

Principio de fe pública registral

La fe pública, es un imperativo jurídico o coacción que obliga a tener por verdaderos determinados hechos o acontecimientos, sin que se pueda decidir en principio su objetiva verdad. La fe pública registral da una presunción de existencia y validez a los actos expedidos por el titular de dicha fe.

3.3. Antecedentes históricos de la fe pública registral

El principio de la fe pública registral tiene sus orígenes en el sistema registral alemán, conocido como sistema judicial.

A diferencia de los sistemas latinos, donde la transmisión se produce tomando en cuenta el título y el modo; es decir, la justa causa y la entrega de la cosa o traditio o datio (institución propia del derecho romano y cuyo sistema encajaba dentro del contexto de una sociedad de economía estrictamente agraria), el sistema alemán no suprime el modo sino que lo sustituye por la inscripción.

Por ello la doctrina clásica latina cataloga al sistema alemán como abstracto porque desliga el título: los posibles defectos del titular no van a afectar a los siguientes. Además, se le cataloga de complicado aunque eficaz, porque quien examina la documentación es un juez

²⁶ Hellig Ríos, Jorge. **La práctica del derecho notarial**. Pág. 406

del orden judicial. Lo más importante para el ordenamiento germánico es proteger al titular y proporcionar seguridad al tráfico inmobiliario.

Con el transcurrir del tiempo, los diferentes sistemas registrales se han acercado al sistema alemán al adoptar el principio de protección a los terceros de buena fe y a título oneroso, el cual es también llamado principio de la fe pública registral por identificarse más con la realidad contemporánea.

La buena fe se define como: “El desconocimiento de la inexactitud registral que el Registro de Títulos publica. En ese mismo tenor, puede definirse el tercero registral o tercero protegido como aquél que no siendo parte en la operación inmobiliaria, ha adquirido, en las condiciones antes enunciadas, de manos de la persona que aparece en el registro con el derecho inscrito a su favor”.²⁷

En este orden de ideas se establecen tres requisitos para que se caracterice la buena fe del tercero registral:

- a) Que él ignorara el vicio de su enajenante al celebrar el contrato que subsista hasta su inscripción;
- b) Haber comprobado la existencia de continuidad en los títulos de los individuos que figuran en el registro; y
- c) Que no se advierta apariencia de contubernio con el enajenante.

Juan Luis Guzmán Bencosme refiere que para que el tercero reciba el beneficio de la protección es preciso:

- a) “Que haya inscrito su derecho en el registro;
- b) Que el derecho lo haya adquirido de su legítimo propietario;
- c) Que la adquisición haya sido a título oneroso; y
- d) Que haya estado presente la buena fe”.²⁸

En Guatemala, la fe pública registral es la que poseen los registradores, para certificar la inscripción de un acto que consta en un registro público, el cual tiene autenticidad y fuerza

²⁷ Guzmán Bencosme, Juan Luis. <http://www.gacetajudicial.com.do/otros-temas/fe-publica-registral.html>. **Derecho inmobiliario - fe pública registral.** (18/05/2009)

²⁸ **Ibid.** Pág. 1

probatoria desde que es inscrito. Dentro de los registros públicos se encuentran, entre otros, los siguientes:

- a) Registro General de la Propiedad.
- b) Registro Nacional de las Personas.
- c) Registro Mercantil General de la República.
- d) Registro de la Propiedad Industrial.
- e) Registro de Ciudadanos.
- f) Registro Aeronáutico Nacional, entre otros.

3.4. Seguridad jurídica de la fe pública registral

Según la Declaración de Antigua formulada durante el Encuentro Iberoamericano de Sistemas Registrales convocado por la Agencia Española de Cooperación Internacional, la Fundación Internacional y para Iberoamérica de Administración y Políticas Públicas y el Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España, celebrado en la ciudad de La Antigua Guatemala, en febrero de 2003, en su condición de expertos en sistemas registrales, en su apartado V, refiere que: “La fe pública registral se basa en las presunciones de legalidad y de legitimación que, como consecuencia de la calificación realizada por el registrador, la ley atribuye a los asientos del registro. Dado que no son susceptibles de presunción, para reforzar la certeza de los hechos sobre los que recaen los derechos objeto de la fe pública registral, la descripción de las fincas se asentará en bases físicas y gráficas fiables.

Las bases físicas y gráficas que sirvan de soporte a las titularidades que el registro define, atribuye y publica, deben estar a disposición del registrador. En caso de discrepancia entre la realidad física y la registral el registrador promoverá la concordancia entre ambas. Sin perjuicio de ello el registro podrá tener sus propias bases físicas y gráficas para favorecer el buen funcionamiento del sistema”.²⁹

En este punto a modo de comentario personal, es importante resaltar que la inscripción de los actos y contratos inscribibles en los registros, efectivamente otorga seguridad y certeza

²⁹ <http://www.irib.org.br/biblio/declaracaoantigua.asp>. **Biblioteca de Brasil. Declaración de Antigua.** (17/05/2009)

jurídica que permiten conocer detalladamente el inicio de determinada operación registral, y así deducir responsabilidad cuando sea necesario.

Principio de publicidad registral

Es un principio a través del cual se puede obtener información sobre los bienes muebles o inmuebles o sobre las personas en general. Es el acceso a la información registral. Este es un principio fácil de entender pero su importancia es enorme, significa que todas las personas tienen acceso a lo inscrito en el registro.

Clasificación de la publicidad registral

- a) Publicidad registral notificativa: Notifica a determinadas personas de ciertos actos jurídicos, sirve para que un acto jurídico no esté viciado de nulidad absoluta.
- b) Publicidad registral declarativa: Da fe pública ante terceros de que un derecho le pertenece a determinada persona.
- c) Publicidad registral constitutiva: Da fe pública de la constitución o creación de un hecho que tiene consecuencia jurídica y que ese derecho le pertenece a una determinada persona.

3.5. Importancia de la publicidad registral

Los alcances de la publicidad registral en el caso de los bienes inmuebles son totales, ya que casi siempre existe una limitación estructurada dentro del área geográfica de la ubicación de los bienes inmuebles.

En el caso de los bienes muebles, los alcances se refieren principalmente a la situación de cada bien y la protección legal que se le otorga con cada razón que se agrega a la inscripción originaria.

En el caso de los participantes, en los actos de inscripción aparece la figura denominada tercero registral, se le denomina así a aquella persona que en un negocio jurídico es el primero que cumple con la formalidad de registrar un negocio jurídico.

Es la forma a través de la cual una persona vende un bien inmueble tres veces, los primeros dos compradores no inscriben la compra, el tercero registra la compra y se convierte en el verdadero dueño del bien inmueble.

Atendiendo al principio de seguridad jurídica y a la corriente moderna de inscripción en registros públicos de cualquier actividad que pueda producir de una u otra forma efectos jurídicos, se creó el Registro Aeronáutico Nacional, institución que será desarrollada en el presente capítulo.

3.6. Registro Aeronáutico Nacional

3.6.1. Antecedentes históricos en Guatemala

El Registro Aeronáutico Nacional es una institución creada por el Decreto número 563 del Congreso de la República, que tiene por objeto: “La inscripción, anotación y cancelación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre las aeronaves y les otorga la nacionalidad y la matrícula”.³⁰ Según los considerandos de dicho ordenamiento legal, dicha institución responde a las necesidades jurídicas del país, encausando todas las actividades aéreas civiles en la república, armonizándolas con las convenciones internacionales que al efecto han sido celebradas para lograr el desarrollo de la aviación en general.

3.6.2. Estructura

El Registro Aeronáutico Nacional, es un departamento administrativo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependiente directamente del despacho superior, dirigido por un abogado y notario, colegiado activo, quien se auxilia de operadores y asistentes secretariales.

Las principales funciones del departamento, están determinadas en el Artículo 44 de la Ley de Aviación Civil, el cual establece: “Registro Aeronáutico Nacional. La Dirección General de Aeronáutica Civil organizará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Nacional,

³⁰ Zuchini Paiz, Rubén. **Ob. Cit.** Pág. 119.

que será administrado y dirigido por un funcionario denominado Registrador nombrado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, el que velará porque las operaciones y desarrollo del Registro se desarrollen de conformidad con la ley, reglamentos y regulaciones”.

Dicho ordenamiento legal establece en el Artículo 45 que: “Las personas que tengan que inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional deberán de cumplir con los requisitos exigidos en el reglamento respectivo”.

El Artículo 47 de la Ley de Aviación Civil regula de manera general lo relativo a las inscripciones de la siguiente forma: “Las declaraciones de pérdida, destrucción, inutilización, abandono de aeronaves se inscribirán de oficio en el Registro Aeronáutico Nacional. La inscripción conlleva cancelación automática de la matrícula. El reglamento determinará la forma y procedimiento para efectuar las declaraciones respectivas”.

3.6.3. Autoridades y sus funciones

Como todo Registro Público de carácter estatal, tiene una organización interna programada y ejecutada de conformidad a reglamentos internos o acuerdos de carácter gubernativo que determinan su estructura.

En el caso del Registro Aeronáutico Nacional, las funciones de cada persona que integran dicho departamento, así como las principales responsabilidades y obligaciones, están determinadas en el Manual de Funciones del Departamento de Recursos Humanos de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En el Artículo 76 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, se establece que: “El Registrador Aeronáutico Nacional, deberá poseer el título de Abogado y Notario, ser colegiado activo, y se le dotará del recurso humano, equipo y mobiliario necesario para desarrollar su función”.

3.6.4. Actividades principales

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

En el Artículo 78 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil se establece que: “Para cumplir con las inscripciones a que se refiere el Artículo 77, los departamentos o secciones que tienen bajo su responsabilidad el control de esas entidades, rendirán informes circunstanciados al Registro Aeronáutico Nacional, proporcionando los datos pertinentes de los que tienen licencia y/o autorización, certificado de operador aéreo (coa); certificado operativo (co); dichos informes servirán de base para las operaciones en el Registro”.

La principal actividad que se desarrolla en el Registro Aeronáutico Nacional es la inscripción de:

- a) Aeronaves civiles y sus motores.
- b) Personal técnico aeronáutico.
- c) Centros de instrucción aeronáutica.
- d) Infraestructura aeroportuaria.
- e) Operadores de transporte aéreo comercial autorizados.
- f) Operadores de servicio de apoyo a la navegación aérea.
- g) Talleres aeronáuticos.
- h) Inutilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan con ellos.
- i) Enajenaciones y arrendamientos de aeronaves, así como los gravámenes, anotaciones y todas aquellas operaciones susceptibles de inscripción registral conforme la ley.

Además de las inscripciones ya referidas, el Registro Aeronáutico Nacional se encarga de llevar un control sobre el cambio de propiedad, cancelación y cambio de matrícula de todo lo relacionado con las actividades aéreas.

Es importante mencionar que son inscribibles en los registros estatales, todos los actos, títulos y contratos que de una u otra forma produzcan efectos jurídicos en la colectividad de la sociedad.

En el caso del arrendamiento de aeronaves para vuelos privados, los contratos deben ser celebrados de conformidad a lo establecido en la Ley del Organismo Judicial, específicamente en los Artículos 29 y 30, los cuales se transcriben a continuación: “Artículo

29: Las formalidades intrínsecas de los actos y negocios jurídicos, se regulan de acuerdo a la ley del lugar de su celebración”. “Artículo 30: Si en el acto o negocio jurídico, debe cumplirse en un lugar distinto a aquél en el que se celebró, todo cuanto concierne a su cumplimiento, se rige de acuerdo a la ley del lugar de su ejecución”.

Principalmente, los contratos de arrendamiento de aeronaves se suscriben en escritura pública, además hay que recordar que las aeronaves tienen carácter de bienes inmuebles.

El Artículo 39 de la Ley de Aviación Civil, establece que: “La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables”.

Si dichos contratos son faccionados en el extranjero, para su inscripción en Guatemala, deben seguirse previamente los trámites necesarios para que un documento celebrado en el extranjero produzca sus efectos en Guatemala.

Dicho trámite debe adecuarse a lo establecido en los Artículos del 37 al 44 de la Ley del Organismo Judicial relacionados con los documentos provenientes del extranjero y los países de ley necesarios para su validez.

Además de lo anterior, hay diversos actos jurídicos que también son susceptibles de inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, debido a los efectos que producen en la aviación civil, tal es el caso de la inscripción de contratos que tienen aparejada a la obligación registral la implicación del Estado como ente rector y controlador del espacio aéreo guatemalteco.

Los contratos que son susceptibles de inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional se desarrollan en el capítulo IV del presente trabajo de tesis, los que son inscribibles debido a que contienen disposiciones que crean, extinguen y modifican obligaciones de carácter aeronáutico.

La obligatoriedad de inscripción se debe principalmente a los efectos jurídicos que producen los contratos al nacer a la vida jurídica, dicho efectos no sólo son producidos entre las partes que suscriben los contratos sino que también involucran derechos y obligaciones de la colectividad o de la totalidad de la sociedad guatemalteca.

Dicha afirmación, se debe a que por ejemplo, al nacer a la vida jurídica un contrato de arrendamiento de aeronaves debidamente inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, seguramente la prestación de los servicios que se producen provocan como consecuencia principal la intromisión de dichas aeronaves en el espacio aéreo guatemalteco, siendo en cualquier momento posible la existencia de incidente o accidente que pueda afectar a la colectividad.

Debe resaltarse que previo a inscribir cualquier tipo de contrato de carácter aeronáutico debe ser evaluado en aspectos técnicos, legales en lo que respecta a los documentos de las aeronaves.

Las aeronaves deben poseer los documentos que las acrediten como aeronaves seguras - aeronavegables - y sobre todo que se compongan en la totalidad de sus partes con bienes muebles de calidad y con carácter certificable.

Es importante comentar que la inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional de contratos de arrendamiento de aeronaves entre personas particulares, surge como una forma de control del Estado en su papel de garante de la seguridad nacional. En el presente capítulo se aprecia de forma precisa y clara cada uno de los elementos integrantes de todo registro.

CAPÍTULO IV

4. Tipos de arrendamiento

4.1. Arrendamiento civil

Previo a abordar el contrato de arrendamiento de aeronaves, es necesario exponer algunos aspectos doctrinarios y legales del contrato de arrendamiento civil.

En lo que a doctrina respecta, según el derecho romano, la figura del arrendamiento se confundía con la compraventa ya que se entregaba una cosa, a manera de venta, por un tiempo determinado. Tiempo después, a consecuencia de acontecimientos históricos, como las conquistas, el auge comercial, la inmigración y otros factores, contribuyeron para que adquiriera el sentido que lo identifica actualmente.

Según el derecho español, el término de arrendamiento expresa: “El acto de transferir uno a otro el disfrute de una cosa, no siempre se aplica a los contratos en que se hace semejante traslación. Se conoce en este derecho algunos arrendamientos que llevan denominaciones especiales, distinguiéndose por ellas y no con la palabra genérica de arrendamientos: tal es, por ejemplo, el fletamento, que significa el arrendamiento de la nave”.³¹

El contrato de arrendamiento puede definirse como: “El contrato consensual, sinalagmático, oneroso y conmutativo, mediante el cual una parte, el arrendador, se obliga a asegurar el uso y goce de una cosa o a ejecutar una obra o prestar un servicio, y la otra, el arrendatario, a pagar un precio en dinero o en frutos de la misma cosa. Quien paga el precio se llama arrendatario o inquilino, y quien lo recibe, arrendador. El precio se llama también arrendamiento o alquiler”.³²

Otra definición de contrato de arrendamiento es la que refiere que es un contrato bilateral por el que una de las partes transfiere y asegura a la otra el uso y disfrute de una cosa o de su trabajo por cierto tiempo y mediante el precio que ésta se obliga a satisfacer. La palabra arrendamiento viene de arrendar, dar a rento.

³¹ **Ibid.**

³² Moreno Rodríguez. **Ob. Cit.** Pág. 503

El contrato de arrendamiento también puede definirse como el contrato por el cual una de las partes, llamada arrendador, se obliga a transferir temporalmente el uso y goce de una cosa mueble o inmueble a otra parte denominada arrendatario, quien a su vez se obliga a pagar por ese uso o goce un precio cierto y determinado.

El precio puede consistir en una suma de dinero pagada de una sola vez, o bien en una cantidad periódica, que en este caso recibe el nombre de renta; también puede pagarse la renta con cualquier otra cosa equivalente, con tal de que sea cierta y determinada, por ejemplo, con los frutos que produce la cosa arrendada.

El término arrendamiento es aplicable a variedad de transacciones, teniendo todo el denominador común de implicar el derecho a poseer un bien mediante el pago de una contraprestación al propietario.

Por otro lado, el contrato de arrendamiento se puede presentar en cuatro modalidades:

- a) Arrendamiento de cosas (locación de cosas o locatio conductio rei): Éste, crea un vínculo personal, por virtud del cual puede exigir el arrendatario, el uso y disfrute de aquéllas, en tanto pesa sobre él la obligación de pagar la renta convenida.
- b) Arrendamiento de servicios (locación de servicios o locatio conductio operarum): En este tipo de arrendamiento, el arrendador se obliga a trabajar o a prestar determinados servicios al arrendatario en forma, lugar y tiempo convenidos, mediante un pago, el arrendatario está obligado a retribuir los servicios. Este tipo de contrato concluye por incumplimiento de obligaciones, por terminación de contrato o por la muerte.
- c) Arrendamiento de obras (locatio conductio operis): En este contrato: “Una persona se compromete con otra a realizar una obra o un trabajo determinado mediante el pago de un precio cierto, a la obtención de un resultado al que, con o sin suministro de material, se encamina la actividad creadora del primero, que asume los riesgos de su cometido. El objeto de la prestación debida es el resultado final, con independencia del trabajo

necesario para lograrlo. Ejemplo: La confección de un traje o la construcción de una casa”.³³

Según Hinojosa, citado por Guillermo Cabanellas, el derecho romano estimaba el contrato de trabajo como una variedad de la locación o arrendamiento de obras, lo que en Guatemala es conocido como el contrato de trabajo.

Doctrinariamente, dentro de las obligaciones y derechos para las partes en el contrato de arrendamiento, se producen sin haberse pactado en el contrato y dentro de éstas encontramos:

- a) Entregar al arrendatario, el bien arrendado con todas sus pertenencias y además estar en buen estado para su uso convenido, así como las condiciones óptimas de higiene y seguridad de la cosa;
- b) Conservar el bien arrendado en buen estado, salvo los deterioros normales por el uso que sufra el inmueble, pero haciendo todas las reparaciones necesarias tales como son: obras de mantenimiento, funcionalidad y seguridad del bien;
- c) No estorbar el uso del bien, salvo en reparaciones urgentes e indispensables;
- d) Garantizar el uso o goce pacífico del bien por todo el tiempo del contrato; y
- e) La entrega del bien se hará en el tiempo convenido.

El arrendador, durante el arrendamiento, está obligado a: “...Entregar al arrendatario el bien arrendado en el estado conveniente al uso para que lo use; mantenerle en el disfrute del mismo todo el tiempo prefijado en la convención; satisfacerle los perjuicios que se le siguieren por impedirle por su causa el uso de la cosa, o por tener la misma algún vicio, defecto o mala propiedad; abonarle más mejoras que aumentasen la renta del bien arrendado; y resarcirle por los daños que le causare por su negligencia o impericia...”³⁴

El arrendatario se encuentra obligado a: servirse del bien arrendado para el uso convenido o conforme a su naturaleza; cuidar del bien arrendado como si fuese propio; pagar el precio convenido en la forma y tiempo convenido; a responder de los perjuicios que el bien objeto del arrendamiento sufra por culpa o negligencia.

³³ <http://es.wikipedia.org/wiki/Arrendamiento>. **Contrato de arrendamiento**. (26/10/2008)

³⁴ Escriche, Joaquín. **Elementos del derecho patrio**. Pág. 154

Existen varias causas de terminación de la relación contractual en un arrendamiento, entre las cuales se puede mencionar: la muerte del arrendador o del arrendatario, cuando expresamente se hubiere pactado; cumplimiento del plazo fijado en el contrato o, en su caso, por la ley; acuerdo mutuo; nulidad; confusión; pérdida o destrucción total del bien arrendado, caso fortuito o fuerza mayor; expropiación del objeto arrendado hecho por causa de utilidad pública; venta judicial.

El arrendador puede exigir el término del contrato al perfeccionarse alguna de las siguientes causales: falta de pago de la renta; no pagar la renta en fechas convenidas; daños graves al bien arrendado imputables al arrendatario; variar la forma del bien arrendado sin contar con el consentimiento del arrendador. De la misma manera, el arrendatario puede exigir el término del contrato por contravenir el arrendador la obligación de entregar al arrendatario lo arrendado en buen estado; por la pérdida total o parcial del bien arrendado, por la existencia de defectos o vicios ocultos de lo arrendado.

El contrato de arrendamiento se encuentra regulado del Artículo 1880 al 1930 del Código Civil guatemalteco, Decreto Ley 106.

El Artículo 1880 del Código Civil, define el arrendamiento como: “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”.

Todos los bienes no fungibles pueden ser objeto de este contrato, excepto aquellos que la ley prohíbe arrendar y los derechos estrictamente personales.

La renta o precio del arrendamiento debe consistir en dinero o en cualquiera otra cosa equivalente, con tal que sea cierta y determinada. El Código Civil expone obligaciones y derechos para contratar bajo la figura del arrendamiento, tal como el plazo, condiciones a la que se encuentra sujeto y sobre todo condiciones previas para la celebración del contrato.

Dentro de los principales derechos y obligaciones que nacen del contrato de arrendamiento según el Código Civil guatemalteco, se encuentra la obligación de entregar la cosa (bien arrendado) en estado de servir al objeto del arrendamiento. La entrega debe hacerse inmediatamente si no se fija plazo; pero si el arrendatario debe pagar la renta

anticipadamente o prestar garantía, mientras no cumpla estas obligaciones, no estará obligado el arrendador a entregar la cosa.

Asimismo, se establece que el arrendador que de buena fe, da en arrendamiento cosa ajena, se libra de responsabilidad si presenta otra de iguales o mejores condiciones al arrendatario, aunque no la acepte. En relación a daños, se establece que si la cosa se destruye antes de la entrega, en su totalidad o de modo que quede inútil para el propósito del arrendamiento, sin culpa del arrendador, no tendrá obligación de indemnizar al arrendatario, pero devolverá la renta si se hubiere anticipado. En relación a las obligaciones del arrendador, en el Artículo 1901 del Código Civil, se establecen principalmente las siguientes:

- a) “Poner en conocimiento del arrendatario, en el acto de celebrarse el contrato, los vicios ocultos de la cosa y las limitaciones y gravámenes que puedan perjudicarlo;
- b) Mantener al arrendatario en el goce pacífico de la cosa durante el arrendamiento;
- c) No estorbar ni embarazar de manera alguna el uso de la cosa arrendada, a no ser por causa de reparaciones urgentes e indispensables;
- d) Conservar la cosa arrendada en el mismo estado, durante el arrendamiento, haciendo para ello todas las reparaciones necesarias;
- e) Defender el uso de la cosa contra un tercero que pretenda tener o quiera ejercer algún derecho sobre ella; y
- f) Pagar los impuestos fiscales y municipales que gravitan sobre la cosa”.

Es importante resaltar la obligación que tiene el arrendador de realizar las reparaciones que sean necesarias para impedir la destrucción o deterioro de la cosa, después de ser avisado de la urgencia de su realización; en caso contrario, quedará a elección del arrendatario rescindir el arrendamiento o solicitar autorización judicial para hacerlas por su cuenta. En consecuencia el juez, con conocimiento de causa, fijará la cantidad máxima que el arrendatario podrá gastar y la parte de alquileres o rentas que deberá aplicarse al pago.

El fundamento legal de las obligaciones del arrendatario, se encuentra contenido del Artículo 1903 al 1914 del Código Civil guatemalteco, las cuales se pueden resumir en:

- a) “Está obligado a pagar la renta en el plazo, forma y lugar convenido;

- b) Responder de todo daño o deterioro que el bien arrendado sufra por su culpa o la de sus familiares, dependientes y subarrendatarios;
- c) Devolver la cosa al terminar el arrendamiento en el estado en que se le entregó, salvo los desperfectos inherentes al uso prudente de ella;
- d) La devolución del bien arrendado deberá hacerse de conformidad con el mismo, si la entrega se hizo por inventario;
- e) Asegurar el inmueble arrendado cuando sea utilizado para industria peligrosa;
- f) Pagar las reparaciones locativas; poner en conocimiento del arrendador de cualquier usurpación o imposición de servidumbre;
- g) Responder del bien en caso de incendio”.

En relación a las mejoras que se efectúan a la cosa dada en arrendamiento, el Código Civil guatemalteco, establece en el Artículo 1915, que: “El arrendatario tiene facultad de hacer en la cosa arrendada, sin alterar su forma, todas las mejoras de que quiera gozar durante el arrendamiento. En este sentido, las mejoras son necesarias, cuando tienen por objeto impedir la destrucción o el deterioro de la cosa. Las mejoras son útiles cuando, sin pertenecer a la clase de necesarias, aumentan el valor y renta de la cosa en que se ponen. Y son de recreo cuando, sin ser necesarias ni útiles, sirven para ornato, lucimiento o mayor comodidad”.

También el Artículo 1928 del Código Civil establece en su contenido distintas formas o modos de dar por terminado un contrato de arrendamiento, siendo éstas por: “El cumplimiento del plazo fijado en el contrato, por la ley, o por estar satisfecho el objeto para el que la cosa fue arrendada”. Lo anterior se complementa con el Artículo 1929 del Código Civil, al regular que: “Termina también el arrendamiento:

- a) Por convenio expreso;
- b) Por nulidad o rescisión del contrato;
- c) Por pérdida o destrucción total de la cosa arrendada; y
- d) Por expropiación o evicción de la cosa arrendada”.

Es importante resaltar que el Código Civil en el Artículo 1930 regula que: “La rescisión del arrendamiento puede darse por los casos siguientes:

- a) Si el arrendador o el arrendatario faltan al cumplimiento de sus respectivas obligaciones;
- b) Si tratándose de una finca rústica, el arrendatario abandona las plantaciones existentes al tiempo de celebrar el contrato o no las cultiva con la debida diligencia;
- c) Si entregada la cosa arrendada y debiendo el arrendatario garantizar el pago de la renta, se niega a hacerlo o no lo hace en el término convenido;
- d) Por mayoría de edad del menor, rehabilitación del incapaz o vuelta del ausente, en los arrendamientos que hubieren celebrado sus respectivos representantes con plazo mayor de tres años;
- e) Por subarrendar contra prohibición expresa del arrendador;
- f) Por usar el arrendatario la cosa arrendada con fines contrarios a la moral o al orden público o a la salubridad pública; y
- g) Por muerte del arrendatario, si sus herederos no desean continuar con el arrendamiento”.

Como quedó evidenciado el arrendamiento civil marca la evidente diferencia, en torno al aéreo, ya que en el primero se pueden arrendar bienes, servicios y obras y todo aquello susceptible según la legislación guatemalteca; mientras que, en el arrendamiento aéreo como se desarrolla a continuación, su campo de acción está limitado solo al arrendamiento de aeronaves considerados como bienes inmuebles a pesar de su traslado de un lugar a otro y de los motores como bienes muebles.

4.2. Arrendamiento aéreo

En materia aeronáutica internacional, el arrendamiento tiene otro sentido. Por ejemplo, el contrato respectivo debe abordar lo relativo al reemplazo de partes; es decir, los motores de un avión y de hecho todo el aparato consta de una infinidad de partes reemplazables. El contrato respectivo debe ser cuidadoso en señalar que dichas partes son propiedad del arrendador aunque las haya pagado el arrendatario.

Lo anterior tiene la finalidad de preservar el valor integral de la aeronave arrendada. En un contrato internacional de arrendamiento de aviones se deben abordar otros puntos como: “Los relativos al pago de rentas, regreso del aparato y de motores, operación, manuales, gravámenes, registro, mantenimiento, matrícula, marcas distintivas de nacionalidad,

subarrendamiento, seguros, pérdida de la aeronave o de sus motores, responsabilidad e indemnización, etcétera”.³⁵

Para la legislación boliviana el arrendamiento de aeronaves es denominado con los términos de alquiler de aeronaves y se define como: “El convenio entre una persona (arrendador) para proporcionar una aeronave a otra persona (arrendatario) para ser usada por compensación o propósitos de alquiler. Es expresa la legislación boliviana al establecer que este alquiler no incluye un acuerdo para la venta de una aeronave o un contrato de venta condicional”.³⁶

El Artículo 61 de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú establece que el contrato de arrendamiento de aeronaves es: “Aquél mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades, y para ser utilizada para una actividad específicamente aeronáutica”.

El Artículo 1678 del Código de Comercio de Colombia regula el contrato de arrendamiento de aeronaves estableciendo que es: “Un contrato en virtud del cual el propietario de una aeronave o una persona autoriza a otra persona el uso y goce de ésta durante un determinado periodo de tiempo a cambio de una remuneración convirtiéndola en un explotador. Esto no incluye para la venta de una aeronave o un contrato adicional”.

El arrendamiento, cuando es internacional, tiene mayor complejidad, en virtud de que las partes contratantes se encuentran en jurisdicciones nacionales distintas. Por lo tanto, es conveniente contar con asesoría legal para guiarlas al logro de los objetivos deseados. A pesar que las partes principales son: “El arrendador y el arrendatario en ciertas transacciones internacionales puede haber otras partes involucradas, como el agente financiero, quien otorga crédito al arrendador. En ocasiones, el agente es el mismo arrendador”.³⁷

³⁵ **Ibid.** Pág. 2

³⁶ Bolivia. **Manual del inspector de aeronavegabilidad.** Pág. 72-1

³⁷ Arredondo, Lan. **Arrendamiento internacional de aeronaves.** Pág. 1

En el contrato de dry lease (por sus siglas en inglés -arrendamiento seco-): Mediante este contrato el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades y para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica. Esta clase de contrato debe inscribirse en el Registro de Aeronaves del país en donde será utilizado.

Estos contratos están sujetos a muchas modalidades; por ejemplo, gran cantidad de arrendamientos transnacionales son en realidad ventas condicionadas, algo común en transacciones de adquisición de aeronaves.

Algunas aerolíneas o personas privadas, prefieren adquirir su equipo de vuelo no a través de una compraventa sino mediante una venta condicionada, instrumentada a través de un arrendamiento como convenio de garantía. Así, el arrendatario tiene la opción de adquirir la aeronave al final del arrendamiento pagando una contraprestación que no necesariamente refleja el valor de mercado del bien. Esta figura también es conocida como arrendamiento financiero.

El arrendamiento financiero ha sido, tradicionalmente, una operación que puede sustituir a los créditos especializados; su versatilidad lo ha llevado a financiar con plazos medianos y largos, equipos, inmuebles, unidades industriales completas, embarcaciones, aeronaves, y cualquier otro equipo que, al amparo de la viabilidad del proyecto, sea susceptible de financiamiento.

4.3. Contratos utilizados para aeronaves

La Ley de Aviación Civil, regula 3 tipos de contratos que pueden faccionarse entre personas individuales o jurídicas que de una u otra forma, en el ejercicio cotidiano de sus actividades, utilizan el espacio aéreo nacional, siendo éstos:

- a) Arrendamiento de aeronaves;
- b) Fletamento de aeronaves; e
- c) Intercambio de aeronaves.

4.3.1. Contrato de arrendamiento de aeronaves

El Artículo 49 de la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, establece que: “El contrato de arrendamiento de aeronave es aquél mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso y posesión de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades y para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica. Este contrato debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional”.

El Artículo 50 de la Ley de Aviación Civil regula que: “No podrá cederse el arrendamiento de una aeronave ni subarrendarse sin el consentimiento expreso del arrendador”. Una característica muy importante de este tipo de contrato de arrendamiento, es que el mismo puede ser con o sin tripulación, razón por la cual el Artículo 51 de la Ley de Aviación Civil establece que: “El arrendador puede obligarse a entregar la aeronave equipada y tripulada siempre que la conducción técnica y la dirección de la tripulación se transfieran al arrendatario, sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 62 de la Ley de Aviación Civil”.

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

Obligaciones de los contratantes

El Artículo 52 de la Ley de Aviación Civil, establece que: “Las obligaciones del arrendatario son principalmente cuidar la aeronave arrendada con la debida diligencia y utilizarla exclusivamente en la actividad aeronáutica indicada en el contrato, así mismo, está obligado a pagar la renta en los plazos y lugares convenidos y a devolver la aeronave al arrendador al término del contrato, en el estado en que la recibió y sin más deterioro que los producidos por el uso legítimo y el transcurso del tiempo”.

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

En el caso específico del contrato de arrendamiento de aeronaves, procede la inmovilización de la aeronave arrendada en caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendatario o de la resolución del contrato, obligando a la inmediata restitución de la aeronave y su documentación a favor del arrendador previo inventario de la entrega, bajo la responsabilidad del arrendatario.

El Artículo 52 de la Ley de Aviación Civil también establece que "...La inmovilización de la aeronave procede por resolución judicial o cuando el contrato de arrendamiento quede sin efecto en el Registro Aeronáutico Nacional. En este último caso la Dirección General de Aeronáutica Civil a petición de parte podrá disponer la inmovilización".

4.3.2. Contrato de fletamento de aeronaves

Doctrinariamente, el contrato de fletamento de aeronaves lo asemejan al fletamento marítimo, al considerarlo como: "Un contrato de transporte en virtud del cual, una de las partes, el fletante, se compromete a poner a disposición de la otra, el fletador, la totalidad o parte de capacidad o pasaje de una aeronave, comprometiéndose frente al destinatario a realizar, mediante precio, el transporte de mercancías o personas de un lugar a otro".³⁸

El fletamento es: "Un contrato de transporte por el cual el naviero (llamado fletante), personalmente o por medio de su representante, arrienda a otro, (llamado fletador) un buque, para la conducción de un lugar a otro de personas o mercaderías, mediante un precio determinado...".³⁹

En la doctrina se hace una separación de tipos de contrato de fletamento, tal es el caso del fletamento por tiempo y por viaje.

El contrato de fletamento por tiempo o time-charter puede definirse como aquel contrato en virtud del cual una persona, fletante, pone a disposición de otra, fletador, y a cambio de un precio o flete, un buque para la realización de aquellos viajes que esta última ordene durante un cierto período de tiempo. Dentro de los elementos reales de este tipo de contrato se pueden citar:

³⁸ Linés Escardó, Alberto. **Ob. Cit.** Pág. 190

³⁹ Morales de León, Leonel Enrique. **El contrato de seguro de transporte marítimo.** Pág. 68

- a) Buque;
- b) Flete;
- c) Cargamento; y
- d) Viajes.

Dentro de los elementos formales, se cita como único elemento la póliza del contrato. Las pólizas de fletamento, documentos llamados a regir exclusivamente las relaciones entre fletante y fletador, delimitan de manera diversa la forma en que opera la distribución del riesgo por las mercancías, quedando claro en qué supuestos responde el fletante del daño, y cuándo debe hacerlo el fletador. Esa precisión adquiere una significación especial, no sólo para determinar cuándo el fletador podrá entablar una reclamación contra el fletante, sino para saber cuándo el fletante podrá, a su vez, demandar al fletador y exigirle una indemnización por eventuales reclamaciones de terceros, si en base a la póliza asumió el riesgo causante del daño.

Doctrinariamente se citan las siguientes pólizas como las más importantes:

- a) **Baltim** (por sus siglas en inglés, elaborada por la Baltic and internacional Maritime Council): En la práctica, es frecuente el fletamento según esta póliza uniforme, redactada en la Conferencia del Báltico y del mar Blanco en 1912. Mediante ésta, el armador-fletante conserva la posesión del buque y el control náutico de los viajes ordenados por el fletador.
- b) **Liner-Time** (por la sigla en inglés: BIMCO -línea en el tiempo-): Se trata de una institución privada, sin fines de lucro, de elevada calificación técnica, que presta servicios a sus más de 2,600 miembros en 100 países. Fundada originalmente en Copenhagen en 1905 con la denominación The Baltic and White Sea Conference, con propósitos similares a una conferencia de fletes para esa área, y ya en 1927 habiendo trascendido el estrecho marco señalado, cambió su denominación por la actual a fin de resaltar su condición internacional.

Mediante esta póliza, el fletador es responsable de la guarda y cuidado de las mercancías en los puertos de carga y descarga, en los posibles transbordos y en la entrega de las mercancías en destino. Asume igualmente el coste y riesgo de las operaciones de carga, estiba, arrumaje y descarga. Los fletantes, en cambio, tienen la

obligación de poner el buque en estado de navegabilidad al comienzo de cada viaje, si bien es responsabilidad de los fletadores preparar las bodegas y tanques para recibir la carga. Los fletantes son también responsables del transporte y cuidado de la mercancía mientras se halle a bordo, así como del desvío del viaje descrito en los conocimientos de embarque, salvo que sea aprobado u ordenado por los fletadores, lo que se traducirá normalmente en un retraso, o en la falta de entrega de la mercancía en destino. La póliza prevé, además, una serie de riesgos exceptuados del ámbito de la responsabilidad de ambas partes (fuerza mayor, guerras, huelgas, revoluciones, restricciones por cuarentena, entre otras), y supuestos en los que el fletante no responde aun cuando así podría deducirse de las obligaciones impuestas por el contrato, como ocurre con la navegabilidad y el manejo del buque o aeronave.

- c) NYPE (por sus siglas en inglés: New York Produce Exchange): En el caso de esta póliza, su carácter de contrato de transporte deriva, además, del hecho de incorporar la cláusula Paramount, la cual hace aplicable la Ley de Transporte Marítimo Americana de 1936, COGSA (por sus siglas en inglés: Carriage of Goods by Seact Act, traducción libre al idioma español: Acto de transporte de cosas por mar), a las relaciones entre fletante y fletador por lo que el fletante recibe el tratamiento de un porteador, si bien no afecta la responsabilidad que la póliza atribuye al fletador en las operaciones de carga y estiba. En ausencia de pacto expreso, el derecho común y la mayoría de ordenamientos hacen responsables a los porteadores de las operaciones de carga, estiba y descarga. Esta clase de póliza: “No contiene cláusula arbitral, aunque prevé que en el caso de transporte de carga en las averías gruesas se determinen según las reglas del puerto estadounidense más cercano o del propio puerto de Nueva York”.⁴⁰

La póliza NYPE (por sus siglas en inglés: New York Produce Exchange), al igual que la de Liner-time (por la sigla en inglés: BIMCO -línea en el tiempo-), traspasa obligaciones al fletador, aunque no menciona expresamente la descarga. La dificultad que se ha planteado al interpretar esa cláusula ha sido determinar el alcance y la significación que podía tener la expresión: bajo la supervisión del capitán, en orden a decidir si la responsabilidad última por la carga, estiba y descarga corresponde al fletante o al fletador. En general, se entiende que hace referencia al derecho que tiene el capitán a

⁴⁰ Roca Aymar, José Luis. **El arbitraje en la contratación internacional**. Pág. 98

supervisar cualquier operación que pueda afectar la estabilidad y seguridad de la nave. Si la mercancía sufre daños a consecuencia de una orden del capitán, o por no haber empleado la debida diligencia en garantizar la seguridad y estabilidad de la nave, la responsabilidad última recaerá sobre el fletante.

d) Shelltime (por sus siglas en inglés -transporte en tiempo-): Esta póliza se refiere a todo lo relativo para el transporte de hidrocarburos y lubricantes.

Contrato de fletamento es la modalidad por viaje, es un contrato cuyo objeto es el transporte de mercancías y en virtud del cual una parte, el fletante, pone a disposición de otra, el fletador, la totalidad o una parte de la capacidad de carga de un barco para un determinado viaje, a cambio de un precio denominado flete. El fletante conserva la gestión náutica y comercial de la nave, mientras que el fletador conserva la capacidad de carga, que puede utilizar bien para cargar sus propias mercancías, bien para subcontratar con terceros cargadores determinadas parcelas de carga, lucrándose con la diferencia de flete. El concepto de naviero coincide, en este caso, con el de fletante.

Doctrinariamente se citan otras definiciones y clasificaciones del contrato de arrendamiento de viaje, para el efecto debe entenderse lo siguiente: El fletante que conserva su calidad de explotador se compromete a realizar una o más operaciones aéreas a otra persona denominada fletador en un tiempo determinado o por cantidad de viajes y la otra parte se obliga a pagar un precio, que pueden consistir en un transporte. La naturaleza determina poner la aeronave a disposición y realizar los hechos que éste le solicita. “El fletante asume contar con los certificados de vuelo y aeronavegabilidad, como explotador debe rembolsar todos los perjuicios, tiene a su cargo los gastos de combustibles y lubricantes”.⁴¹

En este orden de ideas, el fletante tendrá derecho a recibir el precio y conocer lo que va a transportar el fletador. Por su parte, este último tendrá la obligación de pagar el precio y es la más principal, ya que sino cumple con pagar la totalidad no se realizará ninguna operación aérea.

⁴¹ Díaz, César Gustavo. **Derecho de la navegación, espacial y aeronáutico (argentino)**. Pág. 92

La Ley de Aviación Civil en el Artículo 54, establece que: “El contrato de fletamento de aeronaves es aquél mediante el cual el fletante que conserva la posesión de la aeronave y su carácter de explotador, se obliga a realizar con una o más aeronaves, una o más operaciones aeronáuticas expresamente determinadas o referidas a un período de tiempo, en beneficio del fletador, el cual se obliga a ejecutar una contraprestación”.

El Artículo 55 de la Ley de Aviación Civil contiene las obligaciones que tiene el fletante, indicando que: “Este debe poner a disposición del fletador la capacidad legal total o parcial de la aeronave, debidamente equipada y tripulada, provista de los documentos de abordaje y en estado de aeronavegabilidad. Así mismo, debe cumplir con las operaciones aéreas pactadas y mantener la aeronave a disposición del fletador, en las condiciones y tiempo convenidos”.

Para finalizar, es importante resaltar que respecto a disposiciones internacionales, no se cuenta con reglamentación de fletamento, a excepción de una Convención celebrada en Guadalajara en 1965, relativa a la responsabilidad en el fletamento. El gobierno de Guatemala depositó su instrumento de ratificación ante el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos el 24 de junio de 1971 y de conformidad con la citada Convención, ésta entró en vigencia para Guatemala el 22 de septiembre de 1971.

Arrendamiento o fletamento extranjero

De conformidad con el Artículo 57 de la Ley de Aviación Civil, esta utilización de aeronaves, se regula de la siguiente forma: “Cuando una aeronave con matrícula guatemalteca sea explotada en otro Estado mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá transferirle a ese Estado todas o parte de sus funciones y obligaciones que tiene como Estado de matrícula de la aeronave. La Dirección General de Aeronáutica Civil quedará eximida de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiera”.

Es importante resaltar que el Artículo 58 de la Ley de Aviación Civil regula que: “Cuando una aeronave con matrícula extranjera sea explotada en territorio guatemalteco, mediante un contrato de arrendamiento o fletamento, la Dirección General de Aeronáutica Civil podrá

asumir, previa autorización del Estado de matrícula, todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de matrícula.”

4.3.3. Contrato de intercambio de aeronaves

El contrato de intercambio de aeronaves es: “Aquél mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves en forma recíproca, con o sin tripulación. Los contratos de intercambio de aeronaves pueden celebrarse en la forma de arrendamientos o fletamentos recíprocos”.⁴²

En Estados Unidos de Norteamérica este tipo de contrato es conocido con el término de banalización y consiste en la utilización recíproca de aeronaves tripuladas o no, pertenecientes a otros Estados u otros explotadores que intervienen y en donde se comprometen a ceder, con el fin de optimizar el espacio y la capacidad de la nave.

Según la legislación peruana el contrato de intercambio de aeronaves contendrá los siguientes datos:

- Modelo, número de serie, matrícula y cualquier otro dato que identifique plenamente cada una de las aeronaves materia de intercambio;
- El plazo de duración del contrato de intercambio;
- Renta o beneficio pactados;
- Nombre, denominación o razón social, indicando el documento que permita su identificación;
- La transferencia de la conducción técnica y de la calidad de explotador de la aeronave a favor del participante al que corresponda el uso de la misma; y
- El contrato debe establecer con precisión en quién recae la conducción técnica y la calidad de explotador en cada momento.

De lo anterior puede deducirse que los requisitos requeridos por la legislación peruana, no distan de la legislación guatemalteca; sin embargo, cabe resaltar que lo relativo a la

⁴² **Ibid.**

transferencia de la conducción técnica y de la calidad de explotador, así como la identificación de la persona en quien recae la conducción técnica y la calidad de explotador, son requisitos trascendentales que no los establece la legislación nacional, por lo que su existencia se hace necesaria, para individualizar a presuntos responsables.

Por su parte, la Ley de Aviación Civil en el Artículo 56 define el contrato de intercambio de aeronaves como: “Aquél mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos”.

4.4. Requisitos para la inscripción de contratos

El Reglamento de la Ley de Aviación Civil regula en los Artículos 73 al 81 los requisitos para la celebración de contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves y establece de manera general, el procedimiento que debe seguirse para la inscripción de los referidos contratos, y de otras operaciones relacionadas con las aeronaves, el cual se aborda a continuación:

- a) Se presenta la solicitud ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, adjuntando la documentación pertinente.
- b) El Departamento Técnico encargado de su control remitirá al Registro Aeronáutico Nacional, dentro de los 15 días siguientes de haberse satisfecho los requisitos exigibles, un informe circunstanciado conteniendo la información pertinente, la constancia de haberse efectuado el pago por inscripción y copia del instrumento donde conste el acto o contrato susceptible de inscripción.
- c) Toda solicitud al Registro Aeronáutico Nacional, para inscripción, cambio de propiedad, cancelación de matrícula, cambio de matrícula, extensión de certificados de matrícula, u otra clase de certificaciones, así como cualquier otra solicitud, deberá ser resuelta por el Registro dentro de los ocho días siguientes de haberse cumplido con todos los requisitos.

Cabe señalar que en el Artículo 79 de la Ley de Aviación Civil se describe en forma específica y detallada: Cuales son los documentos que deben adjuntarse a la solicitud de inscripción, los cuales deben guardar las formalidades exigidas.

Es importante comentar que dichas actuaciones registrales no escapan de la esfera legal en ningún momento, tanto desde el carácter constitucional hasta el reglamentario, pues es deber del Estado el procurar la protección a la vida y seguridad de las personas y como consecuencia, se crean una serie de controles y disposiciones de tipo administrativo que tiendan a proteger a la población guatemalteca y asegurar sobre todo un uso eficiente y seguro del espacio aéreo nacional.

CAPÍTULO V

5. Procedimiento administrativo

El procedimiento administrativo es el conjunto de fases o etapas que sufre un expediente administrativo para resolver una petición de los particulares o una actuación iniciada de oficio.

Para el licenciado Omar Ricardo Barrios Osorio el procedimiento administrativo se define como: “El conjunto de fases sucesivas que tienen como objeto resolver una petición”.⁴³

El procedimiento administrativo es: “El conjunto ordenado o sistemático de actuaciones administrativas sucesivas, que se inicia de oficio o por solicitud de interesado, a cargo de funcionarios públicos de la administración estatal centralizada, desconcentrada, descentralizada y autónoma o de los concesionarios privados de servicios y obras públicas, con o sin la intervención de terceros, que se desarrollan para conformar decisiones o resoluciones de fondo, con el objeto de cumplir las funciones que les asigna la ley, la preparación y ejecución de planes de trabajo, resolver peticiones, imponer sanciones administrativas y resolver impugnaciones y que formalmente se representa con el expediente escrito o grabado por medios electrónicos, debidamente fundamentado en los principios y normas legales que integran el orden jurídico vigente”.⁴⁴

A modo de comentario personal, puede referirse que el procedimiento administrativo es imprescindible para llevar a buen término la actividad del Estado, ya que a través de los distintos órganos administrativos cumple con satisfacer las necesidades de la sociedad funcionando como una garantía de la actuación administrativa.

5.1. Características del procedimiento administrativo

El procedimiento administrativo tiene las siguientes características:

a) No intervienen los órganos jurisdiccionales a excepción de una interposición de amparo.

⁴³ Barrios Osorio, Omar Ricardo. **Derecho administrativo**. Pág. 34

⁴⁴ Godínez Bolaños, Rafael. **El procedimiento administrativo**. Pág. 19

- b) El diligenciamiento está a cargo de funcionarios públicos.
- c) Puede ser iniciado de oficio por los funcionarios de la administración pública o por solicitud de cualquier interesado.
- d) Generalmente concluye con una resolución de fondo.
- e) La resolución de fondo contiene la posición final de la administración pública en relación al caso objeto del procedimiento.
- f) No hay condena de costas procesales pero se debe pagar los impuestos o los honorarios.
- g) Se regula en las normas jurídicas y en los principios especiales del derecho administrativo y en los generales del derecho.
- h) La forma del procedimiento administrativo es el expediente administrativo, propiamente dicho.

En el procedimiento administrativo no intervienen los órganos jurisdiccionales a excepción de una interposición de amparo

Según esta característica el procedimiento administrativo se desarrolla ante los órganos y entidades descentralizadas y autónomas de la administración pública. Las autoridades judiciales tienen competencia en el procedimiento administrativo cuando a través de la interposición de amparo se obliga al órgano administrativo para que actúe o tramite el respectivo procedimiento cuando sin causa legal lo suspende o para que dicte la resolución final.

El diligenciamiento del procedimiento administrativo está a cargo de funcionarios públicos

Principalmente de los funcionarios de las entidades descentralizadas y autónomas, del organismo ejecutivo, pero no por ello deben excluirse a los funcionarios de los organismos legislativo y judicial y de las instituciones encargadas del control político, contable y jurídico:

- a) Tribunal Supremo Electoral
- b) Procuraduría de los Derechos Humanos
- c) Contraloría de Cuentas
- d) Superintendencia de Administración Tributaria

- e) Ministerio Público
- f) Corte de Constitucionalidad
- g) Procuraduría General de la Nación, entre otras.

Los funcionarios de los órganos administrativos son los que se encargan de cumplir funciones meramente administrativas y de resolver peticiones de los particulares, y para eso acuden al procedimiento administrativo.

El procedimiento administrativo puede ser iniciado de oficio por los funcionarios de la administración pública o por solicitud de cualquier interesado

En esta característica es importante resaltar el derecho de petición regulado en el Artículo 28 de la Constitución Política de la República de Guatemala el cual establece que: “Los habitantes de la República de Guatemala tienen derecho a dirigir... peticiones a la autoridad, la que está obligada a tramitarlas y deberá resolverlas conforme a la ley...”, en este sentido el interesado debe tener interés legítimo para ejercer su derecho de petición.

El procedimiento administrativo generalmente concluye con una resolución de fondo

En caso contrario tiene lugar el silencio administrativo, el cual puede definirse como la figura administrativa en la cual el órgano administrativo, dotado de competencia no resuelve las peticiones o las impugnaciones de los particulares, dicho silencio debe estar regulado en la ley respectiva, señalando la solución en nombre de la administración para que no se incumpla el principio de seguridad jurídica.

La resolución de fondo contiene la posición final de la administración pública en relación al caso objeto del procedimiento

Esta resolución es susceptible de ser impugnada a través de recursos administrativos de revocatoria o reposición, en el sentido que la ley respectiva otorga, a través de estos últimos un medio de control directo, para oponerse a las resoluciones administrativas de fondo desfavorables, con el objeto de someter a examen de juridicidad un acto o resolución administrativa determinada. “En el caso que la resolución de fondo no sea favorable a los intereses del particular, el caso puede ser motivo de demanda en la vía judicial ordinaria en

única instancia (contenciosa administrativa) y al final en la vía judicial extraordinaria interna (amparo) o internacional (sistema judicial internacional, interamericano y universal)".⁴⁵

En el procedimiento administrativo no hay condena de costas procesales pero se debe pagar los impuestos, los gastos o los honorarios

Los interesados deben pagar los impuestos, los gastos o los honorarios de expertos y asesores, a cargo de los interesados. Los costos que ocasiona al Estado, el diligenciamiento de los procedimientos administrativos, lo soporta el presupuesto nacional que se sostiene con los impuestos de todos los contribuyentes.

El procedimiento administrativo se regula en las normas jurídicas y en los principios especiales del derecho administrativo y en los generales del derecho

Este conjunto normativo es el único medio que debe utilizar la administración para modelar, conformar y fundar las resoluciones administrativas. Es importante referir que entre los principios generales del derecho y los principios del procedimiento administrativo existe una diferencia y es la de que los primeros constituyen el género y los segundos la especie.

La forma del procedimiento administrativo es el expediente administrativo, propiamente dicho

El expediente administrativo puede definirse como el conjunto de documentos, diligencias y actuaciones que tiene por objeto resolver y documentar una petición o una actuación de oficio. Según el Artículo 5 de la Ley de lo Contencioso Administrativo: "El abandono del trámite de expedientes administrativos tiene como efecto el archivo".

5.2. Principios del procedimiento administrativo

Los principios jurídicos del procedimiento administrativo son pautas que orientan la actuación administrativa durante su desarrollo.

⁴⁵ Ibid. Pág. 5

Al respecto de este tema, existen dos posturas doctrinales básicas en cuanto a su clasificación:

- a) **Posición positivista del derecho administrativo.** Según la escuela positiva del derecho para que los principios puedan ser aplicados, deben ser reconocidos en la ley.
- b) **Posición iusnaturalista del derecho administrativo.** Para la escuela iusnaturalista: “Los principios existen estén o no reconocidos en la legislación, pues son eternos e inmutables e independientes del reconocimiento legal y siempre deben ser aplicados”.⁴⁶

Los principios jurídicos siempre están presentes en la legislación ya sea que aparezcan expresamente reconocidos o no en el texto legal, deben ubicarse incluso acudiendo a todo el sistema legal, ya que pueden utilizarse a través de la interpretación jurídica.

Se puntualiza que: “Al resolver el caso e interpretar las normas, debe existir en el ánimo de quien decide administrativamente o judicialmente, el deseo de realizar uno de los más altos valores que tiende a realizar el derecho como lo es la justicia y al existir la más leve sospecha de cometer una injusticia, debe hacer interpretación extensiva de la norma legal y procurar la aplicación de los principios especiales del derecho administrativo y los del derecho en general”.⁴⁷

5.2.1. Clasificación de los principios del procedimiento administrativo

La siguiente clasificación se realiza unificando la diversidad de criterios en torno al tema, pero basándose en la clasificación del licenciado Rafael Godínez Bolaños:

- Principio de juridicidad.
- Principio de legalidad.
- Principio de oficiosidad.
- Principio de escritura.
- Principio de defensa.
- Principio de rapidez, celeridad, eficiencia o de economía.

⁴⁶ **Ibid.** Pág. 7

⁴⁷ **Ibid.** Pág. 8

- Principio de sencillez.
- Principio de gratuidad.

Principio de juridicidad

La aplicación del principio de juridicidad implica someter los actos, decisiones o resoluciones de la administración pública al derecho. Pero en este orden de ideas: “Surge la siguiente interrogante: ¿qué sucede en caso de ausencia de un cuerpo normativo vigente para la resolución de un procedimiento administrativo? por este principio, se debe aplicar la norma jurídica vigente, en caso de no haber una norma necesariamente habrá que aplicar los principios generales del derecho administrativo y en última instancia se pueden aplicar las instituciones doctrinarias del derecho administrativo”.⁴⁸

En este sentido, es necesario e indispensable acudir primero al órgano administrativo correspondiente y agotada la vía administrativa, pueda recurrirse a la vía contenciosa administrativa.

Principio de legalidad

El principio de legalidad administrativo puede definirse como el precepto mediante el cual ningún órgano administrativo puede resolver sino con base a una norma jurídica preestablecida que le permita actuar dentro de un procedimiento administrativo específico.

Diferencia entre el principio de legalidad y el de juridicidad

La diferencia entre el principio de juridicidad y el de legalidad consiste en: “El ámbito de aplicación de dichos principios; el principio de legalidad debe someter su actuación a una norma jurídica y si no hay norma el órgano administrativo no puede actuar, mientras que en el principio de juridicidad el órgano administrativo tiene un campo más amplio para actuar, pues fundamentalmente tiene que aplicar la norma jurídica, pero a falta de ésta, puede aplicar los principio generales y en su defecto las instituciones doctrinarias del derecho

⁴⁸ Calderón Morales, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I**. Pág. 44

administrativo, puesto que resolver sobre la base del derecho, hay que analizarlo como ciencia y toda ciencia tiene principio e instituciones doctrinarias”.⁴⁹

Principio de oficiosidad

Por este principio los órganos de la administración pública tienen la obligación de impulsar de oficio los expedientes administrativos y están obligados a cumplir los plazos legales. Las autoridades administrativas tienen la obligación de diligenciar la decisión administrativa sin necesidad de promoción por parte de los particulares, a diferencia del principio dispositivo que rige al procedimiento civil. O sea que los actos administrativos de trámite deben ser impulsados de oficio.

Principio de escritura

Mediante este principio los expedientes administrativos deben formalizarse por escrito, aun cuando la ley indique que el procedimiento es oral, pues deben constar por escrito las actuaciones administrativas.

Principio de defensa

Dentro de un procedimiento administrativo, las personas pueden resultar afectadas favorable o desfavorablemente por el resultado del mismo; por consiguiente, deben ser notificados quienes se sepa que puedan tener interés, para que se presenten y hagan valer sus derechos ante la administración pública y frente a otros interesados o para apoyar a otros sujetos, se trata de una garantía constitucional y además, el procedimiento se tornará contradictorio cuando en él aparecen diversidad de intereses que serán afectados al emitirse la resolución de fondo.

⁴⁹ **Ibid.** Pág. 45

Principio de rapidez, celeridad, eficiencia o de economía

Por medio de este principio se asegura que las actuaciones dentro de un expediente administrativo se diligencien de una manera lógica y razonable para que la justicia administrativa sea pronta y cumplida.

Principio de sencillez

El principio de sencillez dirige su ámbito de aplicación a los particulares que presentan sus peticiones ante los órganos administrativos, para que las planteen sin la necesidad de acudir a tecnicismos especializados. El cumplimiento de formalidades que establezca la ley es responsabilidad de los funcionarios públicos que tramitan el expediente.

Principio de gratuidad

Este principio tiene relación con una de las características del procedimiento administrativo, ya que reafirma la ausencia en la condena de costas procesales pero los interesados deben pagar los gastos de sus propias gestiones. “El pago del costo del procedimiento administrativo es: indirecto pues la población cubre los gastos de la administración pública y de su burocracia mediante los impuestos directos e indirectos”.⁵⁰

A modo de opinión personal, los principios del procedimiento administrativo en general deben ser fácilmente aplicables en un procedimiento administrativo aeronáutico ya que todos los principios enumerados apoyan un correcto funcionamiento de la actividad de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados.

5.3. Tipos o clases de procedimientos administrativos

El licenciado Rafael Godínez Bolaños refiere que la cantidad y clases de procedimientos administrativos es numerosa, debido especialmente, al amplio poder de intervención de la administración pública sobre la actividad de la sociedad.

⁵⁰ Godínez Bolaños. **Ob. Cit.** Pág. 10

La siguiente clasificación obedece al ámbito de aplicación del procedimiento administrativo, y el citado autor considera que desde el punto de vista jurídico se puede clasificar así:

- Por el órgano o entidad que lo tramita.
- Por la competencia territorial de la organización que tramita el procedimiento.
- Por la competencia funcional de la organización que tramita el procedimiento.
- Por el motivo de procedimiento.
- Por la causa o forma de inicio.
- Por los sujetos que intervienen.
- Por el objeto del procedimiento.

Por el órgano o entidad que lo tramita

Procedimientos de la administración centralizada; procedimiento de la administración desconcentrada; procedimientos de la administración descentralizada; procedimientos de la administración autónoma; procedimientos de la administración de gestión concesionada (obras y servicios públicos concesionados a los particulares).

Por la competencia territorial de la organización que tramita el procedimiento

Procedimientos administrativos nacionales; procedimientos administrativos regionales; procedimientos administrativos municipales.

Por la competencia funcional de la organización que tramita el procedimiento

Procedimientos de salud, de salubridad, de educación, de presupuesto, de finanzas públicas, de diplomacia, de defensa, de seguridad pública, tributarios, universitarios, militares, de construcción o mantenimiento de obras públicas, de prestación de servicios públicos, de planificación, de control o fiscalización, de asesoría o de consultoría, de procesos electorales, de previsión social, de cultura, de deportes, de espectáculos públicos, de ornato, de electrificación, de servicio civil, entre otros.

Por el motivo de procedimiento

Procedimientos para la ejecución de la ley; procedimientos para la ejecución de programas y proyectos; procedimientos para resolver peticiones; procedimientos para resolver impugnaciones administrativas; procedimientos punitivos o para sancionar faltas administrativas.

Por la causa o forma de inicio

Procedimientos administrativos de oficio; procedimientos administrativos a solicitud de interesado.

Por los sujetos que intervienen

Procedimientos administrativos internos, en donde únicamente intervienen los funcionarios públicos de un órgano o entidad administrativa (intraorgánicos e interinstitucionales) o los funcionarios públicos de varios órganos o entidades administrativas; procedimientos administrativos oficiales encargados del procedimiento, los sujetos administrativos interesados (personas individuales y colectivas, privadas y públicas, nacionales y extranjeras).

Por el objeto del procedimiento

Procedimiento administrativo constitutivo, que tiene por objeto que se emita la resolución que contiene la decisión de la administración del Estado fundada en ley; procedimientos administrativos de revisión, que tienen por objeto revisar una resolución que fue impugnada por alguna persona perjudicada, para que se reevalúe y se confirme o deje sin efecto total o parcialmente.

5.4. Diferencias entre proceso y procedimiento administrativo

Fue el autor Giuseppe Chiovenda, quien expresara que en el proceso se desarrolla una actividad de los órganos públicos encaminada al ejercicio de una función estatal. Pues bien, acá se puede encontrar la diferencia conceptual entre procedimiento y proceso

administrativo: el primero, consiste en esa actividad de los órganos administrativos que se desarrolla en el proceso, para ejercitar una función de la administración pública; mientras que el concepto de proceso es más amplio dado que a ese conjunto de actos coordinados se vincula su finalidad.

El autor Carnelutti, también coincide con Chiovenda estableciendo: “El proceso como continente y el procedimiento como contenido. Fue, precisamente, este último quien comenzó a destruir los conceptos de proceso y procedimiento como exclusivos de la función judicial, es decir, que ambos son una actividad monopólica de ésta; sino que deben ser, los dos fenómenos jurídicos, comprendidos también en las dos funciones restantes del Estado, a saber: la legislativa y la ejecutiva. Es decir, todas las funciones del Estado se realizan por medio de procesos distintos que contienen diferentes procedimientos”.⁵¹

En este sentido, se puede comentar que todo proceso comporta un procedimiento, pero no todo procedimiento constituye un proceso, porque tanto el proceso como el procedimiento tienen como denominador común ser una secuencia de actos, pero el último persigue una finalidad, propia e independiente del proceso. Este es el fundamento para afirmar que conceptuar un proceso implica necesariamente conceptuar un procedimiento. De lo anterior se establece que el presente capítulo es necesario para conocer cómo se origina un procedimiento administrativo y cuáles son las características y principios para lograr establecer qué elementos debe contener cada una de las etapas que lo integran.

⁵¹ Zavala Egas, Jorge. **El procedimiento administrativo**. Pág. 90

CAPÍTULO VI

6. Procedimiento administrativo de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves

En el Artículo 28 de la Constitución Política de la República de Guatemala se establece: “Derecho de petición. Los habitantes de la República de Guatemala tienen derecho a dirigir, individual o colectivamente, peticiones a la autoridad, la que está obligada a tramitarlas y deberá resolverlas conforme a la ley. En materia administrativa el término para resolver las peticiones y notificar las resoluciones no podrá exceder de treinta días...”.

De conformidad a lo anterior, los operadores aéreos y cualquier persona individual o jurídica que ejecuta actividades relacionadas con la aviación, ejercen diariamente ante la Dirección General de Aeronáutica Civil su derecho de petición. Tal es el caso del trámite o procedimiento administrativo utilizado por dicho ente estatal para dar protección y certeza jurídica a la actividad comercial de prestación de servicios de transporte aéreo.

En la actualidad es de carácter obligatorio inscribir cualquier documento que contenga la voluntad contractual de prestación de servicios de aviación para pasajeros. Dicha obligación se ha hecho extensiva únicamente a personas jurídicas que cuentan con certificados de operador aéreo. Sin embargo, se ha omitido la obligación registral de documentos que son signados entre personas individuales. Dichos documentos al igual que los signados por operadores aéreos contienen los mismos derechos y obligaciones, existiendo como único diferenciador entre unos y otros la escala comercial y la continuidad con que se ejecutan actos contenidos en el documento.

Tales documentos, son elaborados en lo que a características intrínsecas y extrínsecas se refiere, de acuerdo a la ley a que las partes se hubieren sometido. Sin embargo, debido al contenido del Artículo 121 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual establece que: “El espacio aéreo es considerado un bien del Estado, sobre el cual ejerce plena soberanía, se ha implementado, por parte del Organismo Ejecutivo, un procedimiento administrativo para examinar y determinar la legalidad y operatividad de dichos documentos”.

Los documentos contractuales ingresan al despacho superior de la Dirección General de Aeronáutica Civil, siendo los mismos enviados al Registrador Aeronáutico Nacional, para que con dictámenes de diversas unidades: Sección de Evaluación y Estandarización de Documentación Técnica / Control de Calidad, Sección de Certificación, Departamento Jurídico, Departamento de Certificación; se determine si los documentos que contienen la voluntad de las partes de arrendar aeronaves para fines comerciales están elaborados de conformidad a criterios de seguridad aérea. Siendo los pasos a seguir los siguientes:

- a) Recoger el formulario para inscripción de contratos en el Registro Aeronáutico Nacional.
 - b) Presentar ante la Dirección el formulario lleno con documentos adjuntos (el expediente) con tres copias.
 - c) Que la Dirección remita el expediente al Registro.
 - d) Que el Registro verifique si el formulario fue llenado correctamente.
 - e) Si se cumple lo establecido en el punto anterior, en cumplimiento a lo pedido en el formulario, el Registro emite la orden de pago respectiva.
 - f) Efectuar el pago y que se presente copia del mismo al Registro.
 - g) Una vez emitido el pago, el Departamento de Registro remitirá una copia del expediente completo (incluyendo fotocopia del pago) al Departamento Jurídico y otra a Estándares de Vuelo para que se emitan los dictámenes respectivos.
 - h) Dentro de los 10 días siguientes, el Departamento Jurídico deberá emitir su dictamen y enviarlo al Departamento de Estándares de Vuelo.
 - i) Dentro de los 15 días mencionados en el Artículo 75 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Estándares de Vuelo emitirá el informe circunstanciado que establece dicho Artículo. En este sentido, debe existir un criterio definido de las razones por las cuales el Departamento Jurídico y Estándares de Vuelo puedan rechazar la solicitud. Si las razones del rechazo son jurídicas, Estándares de Vuelo solamente hace referencia al dictamen del Departamento Jurídico en el informe circunstanciado. Si las razones son técnicas, se emite el informe en ese sentido.
- Si no se cumple con los requisitos, se devolverá el expediente con una lista de las discrepancias al Registro para que emita la resolución respectiva.
 - Si cumple con los requisitos, el informe circunstanciado se remite al Registro para que lo inscriba.

- El procedimiento citado, según la investigación efectuada, es aplicable únicamente para el examen de los documentos contractuales suscritos entre operadores aéreos o comerciales.

6.1. Dependencias estatales y funcionarios públicos que participan en el procedimiento administrativo de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves

Los órganos administrativos que intervienen en el trámite de inscripción de contratos de arrendamientos de aeronaves, en el Registro Aeronáutico Nacional, se encuentran en orden jerárquico, de la siguiente forma:

6.1.1. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, como ente administrativo del Organismo Ejecutivo, es el encargado de planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte del país. El Ministerio de Comunicaciones fue creado el 24 de agosto de 1871, con el nombre de Ministerio de Fomento. Posteriormente, el 15 de agosto 1999, mediante el Acuerdo Gubernativo número 520-99, se emite el Reglamento que lo convierte en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Su misión está enmarcada en la de ser un ente rector de dirección, que reglamenta, y representa en el ámbito nacional a los sectores de comunicaciones, infraestructura y vivienda; ejecutando políticas y estrategias para integrar al país con servicios congruentes al desarrollo económico y social de la nación. Tiene cinco viceministerios:

- a) Viceministerio de infraestructura
- b) Viceministerio de lo administrativo financiero
- c) Viceministerio de comunicaciones
- d) Viceministerio de transporte
- e) Viceministerio de vivienda

En el marco de lo preceptuado por la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala, el Artículo 30 regula que: “El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda tiene entre sus funciones generales:

- a) Administrar en forma descentralizada y subsidiaria o contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras públicas e infraestructura a su cargo.
- b) Proponer al Organismo Ejecutivo las normas técnicas relativas a las obras públicas, para lo cual deberá coordinarse con los otros Ministerios correspondientes.
- c) Financiar subsidiariamente el diseño, construcción, rehabilitación, y mantenimiento de las obras públicas.
- d) Crear y participar en la administración o contratación de los mecanismos financieros para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.
- e) Proponer para su aprobación y ejecutar los instrumentos normativos de los sistemas de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, así como de las frecuencias radiales y televisivas, de telecomunicaciones, correos y telégrafos, velando por su pronta, estricta y eficiente aplicación.
- f) Administrar descentralizadamente lo relativo al aprovechamiento y explotación del espectro radioelectrónico.
- g) Velar porque se presenten en forma descentralizada los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología.
- h) Administrar la contratación, concesión y otras formas descentralizadas de prestación de los servicios públicos a su cargo y supervisar su ejecución.
- i) Ejercer la autoridad portuaria y aeroportuaria nacional.
- j) Ejercer la rectoría del sector público a cargo de la ejecución del régimen jurídico relativo a la vivienda y asentamientos humanos, y administrar en forma descentralizada los mecanismos financieros del sector público para propiciar el desarrollo habitacional del país.
- k) Formular la política nacional de vivienda y asentamientos humanos y evaluar y supervisar su ejecución, dentro del marco de las leyes aplicables.
- l) Coordinar las acciones de las instituciones públicas que desarrollen programas y proyectos de vivienda y asentamientos humanos”.

De las anteriores funciones, es necesario resaltar lo concerniente a la literal e), debido a su importancia con el tema aeronáutico, en el sentido de que remarca la competencia del Ministerio en velar por el estricto cumplimiento de las normas entre otros sistemas de transportes, como el aéreo.

Dirección General de Aeronáutica Civil

Administrativamente, la Dirección General de Aeronáutica Civil, es el órgano administrativo que de conformidad con el Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, es: “El encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la referida ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la navegación aérea, los servicios de transporte aéreo, de telecomunicaciones y en general todas las actividades de aviación civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales”.

Dentro de las funciones reguladas en el Artículo 7 de la Ley de Aviación Civil, para esta dependencia relacionada con el procedimiento administrativo de inscripción de contratos de arrendamiento, se encuentran las siguientes:

- a) “Elaborar, remitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la Ley de Aviación Civil y sus respectivos reglamentos.
- b) Otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación de servicios aeronáuticos.
- c) Coordinar y supervisar la utilización del espacio aéreo para garantizar la seguridad y protección al vuelo.
- d) Aplicar las sanciones por violación a la Ley de Aviación Civil, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones”.

El Artículo 4 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo número 384-2001 del Presidente de la República de Guatemala, establece que: “La Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá emitir, revisar periódicamente y reformar los manuales que contienen las regulaciones de aviación civil, para adecuarlas a los avances tecnológicos, disposiciones internacionales, y al desarrollo de la aviación nacional. Las enmiendas

deberán ser aprobadas por la Dirección mediante resolución y hechas del conocimiento de las personas a quien vayan dirigidas”. Es decir, que de conformidad a la atribución contenida en el Artículo antes citado, la Dirección General de Aeronáutica Civil, puede crear el trámite que se propone en la presente tesis.

El Artículo 7 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil regula que: “la Dirección General de Aeronáutica Civil, requiere la participación de sus órganos administrativos para el ejercicio de actividades aeronáuticas, la Dirección actuará por medio de sus unidades administrativas, técnico operativas y de los inspectores debidamente calificados e identificados para fiscalizar el cumplimiento de las exigencias legales”.

En base a la investigación realizada, se pudo constatar que los funcionarios que participan en el procedimiento administrativo de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves en el Registro Aeronáutico Nacional, son principalmente personal técnico y operativo, que trabajan en conjunto con el departamento o unidad de asesoría jurídica.

El Registrador Aeronáutico Nacional, siendo la autoridad rectora del mismo, es el principal actor en dicho procedimiento, ejecutando actos de dirección, solicitando opiniones y dictámenes a diversos departamentos y gerencias de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con el fin de analizar requisitos formales y esenciales en el contenido de los documentos a inscribir.

Particularmente se analizan tres puntos de cada contrato que es sujeto de inscripción en el Registro Aeronáutico Nacional:

- a) Aspectos de carácter técnico, en lo que a evaluación de aeronaves se refiere.
- b) Aspectos de carácter legal.
- c) Aspectos de carácter operativo.

6.2. Necesidad de implementación de un procedimiento administrativo para la inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados, en el Registro Aeronáutico Nacional

La razón principal de elaborar un trabajo de tesis es proponer una solución a algún problema que tenga implicaciones legales dentro de la sociedad guatemalteca. En el caso concreto, se trata un tema que a pesar de ser muy peculiar es bastante grave y genera una serie de conflictos dentro de la aviación guatemalteca.

Dado que no existe una regulación específica que establezca la obligatoriedad de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados, las personas individuales y jurídicas que efectúan este tipo de negociación, en su mayoría no inscriben los instrumentos públicos en el Registro Aeronáutico Nacional. Dicha imprevisión, genera una serie de consecuencias legales para las partes que suscribieron dichos contratos, así como también origina una sucesión de omisiones que pueden causar graves daños y perjuicios a los interesados.

Por ejemplo: si una aeronave que ha sido arrendada por una persona para efectuar un vuelo privado a favor de otra distinta, sufre un siniestro, y el contrato de arrendamiento de aeronave no se encuentra inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional, los seguros a favor de los perjudicados serían cobrables pero sin garantía de que sean los aplicables y sobre todo los más beneficiosos para los afectados.

Actualmente, no se cuenta con un registro de las aeronaves que son utilizadas para arrendamiento de vuelos privados, en su mayoría se trata de aeronaves con matrícula guatemalteca. Sin embargo, al implementar el procedimiento administrativo que se propone, se conseguiría anotar al margen de las inscripciones de cada aeronave, no solamente sus características técnicas y signos distintivos, sino que también las actividades a que son destinadas la mayoría de aeronaves que utilizan el espacio aéreo guatemalteco.

En virtud de las razones expuestas, se hace necesario detallar en el siguiente numeral, el procedimiento que se debería implementar en la Dirección General de Aeronáutica Civil, para inscribir los contratos de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados.

6.3. Propuesta del procedimiento administrativo de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados, en el Registro Aeronáutico Nacional

El presente trabajo de tesis, está elaborado con el espíritu de proponer la creación de un procedimiento administrativo, a diligenciarse en la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependencia administrativa del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a efecto de sugerir una serie de etapas destinadas a conseguir que los distintos departamentos legales y técnicos que conforman dicha institución, evalúen e inscriban los contratos de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados.

Siendo el procedimiento administrativo propuesto el que a continuación se desarrolla:

Etapas

Celebración del contrato de arrendamiento de conformidad a lo prescrito en los Artículos 29, 30 y 31 del Código de Notariado, 1880 al 1930 del Código Civil, y 73, 74 y 79 literal I del Reglamento de la Ley de Aviación Civil; respectivamente, en donde se encuentran las formalidades esenciales para faccionar el instrumento público que contendrá el contrato, asimismo, debe acompañarse la documentación específica requerida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, de la cual es importante resaltar el acompañamiento de copia autenticada de la póliza del seguro de la aeronave.

Al adjuntar la copia autenticada de la póliza del seguro de la aeronave se está garantizando por parte de la persona individual o jurídica que opera una aeronave, que responderá y asumirá las responsabilidades derivadas de daños y perjuicios que cause como resultado de sus operaciones. Si una aeronave carece de certificado de seguro vigente, la Dirección General de Aeronáutica Civil, podrá ordenar el retiro temporal de vuelo de la misma, cumpliendo con lo regulado en el Artículo 158 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

En dicho contrato se deberá establecer que se perfecciona a partir de la revisión técnica que efectúe la Dirección General de Aeronáutica Civil a las aeronaves sujetas a arrendamiento para vuelos privados.

Asimismo, se debe establecer en el contrato de arrendamiento que cada modificación y/o ampliación que sufra el mismo, se debe remitir el primer testimonio al Registro Aeronáutico Nacional para efectos de su anotación.

Etapas dos

Remisión a la Dirección General de Aeronáutica Civil del primer testimonio del contrato de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados.

Se debe adjuntar al primer testimonio y solicitud dirigida al Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el ejercicio del derecho de petición y de conformidad con el Artículo 28 de la Constitución Política de la República de Guatemala, la solicitud deberá resolverse en un plazo máximo de 25 días y contendrá los siguientes aspectos:

- a) Que se examine y evalúe el contrato de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados por el Departamento Jurídico de la institución.
- b) Se inspeccione la aeronave sujeta a arrendamiento por parte de los inspectores del Departamento de Estándares de Vuelo.
- c) Se evalúe en el Registro Aeronáutico Nacional si la o las aeronaves sujetas a arrendamiento se encuentran con certificados de aeronavegabilidad y certificados de matrícula vigentes.
- d) En caso de ser aeronaves guatemaltecas, se anote al margen de la inscripción registral de cada aeronave, que dicha aeronave es utilizada para ser arrendada en diversidad de vuelos privados.
- e) Que una vez concluidas las cuatro etapas anteriores, se realice la inscripción definitiva del contrato en el Registro Aeronáutico Nacional.

Etapas tres

El Departamento Jurídico de la Dirección General de Aeronáutica Civil, deberá examinar y evaluar el contrato de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados, en el plazo de 15 días, específicamente deberá determinar que el arrendamiento de la aeronave sea exclusivamente para fines no comerciales. De lo contrario se suspenderá el trámite administrativo.

Etapas cuatro

En forma simultánea el Departamento de Estándares de Vuelo a través de la Sección de Operaciones y Sección de Certificación, deberá enviar a sus inspectores y mecánicos de aviación a examinar las aeronaves sujetas al contrato de arrendamiento, a fin de establecer la capacidad de aeronavegabilidad de las aeronaves y capacidad de servir a sus fines.

Etapas cinco

Debe realizarse la evaluación y revisión de libros del Registro Aeronáutico Nacional a fin de establecer si las aeronaves sujetas al contrato de arrendamiento cuentan con certificados de aeronavegabilidad y certificados de matrícula vigentes. En caso de que se encuentren vencidas o próximas a vencer, suspender el trámite administrativo, hasta que dichos certificados puedan ser utilizados nuevamente.

Etapas seis

Finalizados las anteriores etapas y con dictamen favorable de cada Departamento, se anotará al margen de la inscripción registral de cada aeronave, que dicha aeronave es utilizada para ser arrendada en diversidad de vuelos privados, así como los nombres de las partes que suscribieron los contratos.

Etapas siete

Se realizará la inscripción definitiva del contrato en el Registro Aeronáutico Nacional.

Etapas ocho

Se emita certificación por parte del Registrador Aeronáutico Nacional y se les otorgue copia legalizada a las partes que suscribieron el contrato de arrendamiento. Dentro del plazo de 8 días de haber finalizado la última etapa.

En la Dirección General de Aeronáutica Civil, los Departamentos de Navegación Aérea, Registro Aeronáutico Nacional, Departamento Jurídico y Estándares de Vuelo, deberán formar expedientes idénticos a efecto se coordinen pasos y diligencias mientras se inscriba

los contratos y una vez inscritos se desarrollen las actividades de aviación de una forma controlada.

El procedimiento detallado con anterioridad, debe regularse y emitirse a través de una circular de asesoramiento. Dicha circular, tendrá carácter de ordenanza administrativa y entraría en vigencia a partir del día que se ponga en conocimiento de todos los operadores aéreos y propietarios de aeronaves civiles y organizaciones de mantenimiento aprobadas.

Dicho procedimiento nacerá a la vida jurídica teniendo como fundamento el Artículo 7 literal a) de la Ley de Aviación Civil, el cual establece: “Son funciones de la Dirección, además de otras señaladas en esta ley, las siguientes: a) Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos.”

El acto de notificación se verificará por medio del Departamento de Registro Aeronáutico Nacional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ya que dicho Departamento cuenta con los registros de todas las aeronaves civiles en Guatemala, así como las direcciones para recibir notificaciones de cada entidad y/o persona individual que posee aeronaves.

En este punto a modo de comentario personal, es importante resaltar que existe una laguna administrativa en el Artículo 49 de la Ley de Aviación Civil, ya que en la actualidad solamente se inscriben contratos de arrendamiento de aeronaves para actividades comerciales, pero no existe obligatoriedad en la inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves celebrados en Guatemala, por personas individuales o jurídicas para la ejecución de vuelos de carácter privado.

Es necesaria, la inscripción de estos contratos para cumplir correctamente con el contenido del Artículo citado, la inscripción no solamente generará seguridad jurídica para los usuarios de las aeronaves arrendadas, sino que también un control detallado y exhaustivo por parte del Estado en los vuelos con característica de privados, para deducir responsabilidades futuras en caso de comisión de delitos generadores de daños y perjuicios. De tal manera que la celebración de los contratos deben cumplir con los requisitos establecidos en los Artículos citados con anterioridad en el procedimiento administrativo propuesto.

Al igual que la inscripción de los contratos de arrendamiento comercial, los privados, deben cancelar las cuotas para su registro, atendiendo a las Regulaciones de Aviación Civil -RAC- de la Dirección General de Aeronáutica Civil que, contienen las tarifas establecidas según sea la operación a inscribir.

El plazo para inscribir estos contratos debe regirse de conformidad con el Artículo 81 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil el cual establece que: “Toda solicitud al Registro Aeronáutico Nacional, para inscripción, cambio de propiedad, cancelación de matrícula, cambio de matrícula, extensión de certificados de matrícula, u otra clase de certificaciones, así como cualquier otra solicitud, deberá ser resuelta por el Registro dentro de los 8 días siguientes de haberse cumplido con todos los requisitos”. En este sentido, no se establece con claridad cuál es el plazo máximo para inscribir los contratos de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados.

Es importante resaltar en este tipo de contratos que, sólo las aeronaves que cuenten con certificado de aeronavegabilidad y matrícula vigentes expedido por la Dirección General de Aeronáutica Civil pueden realizar operaciones de vuelo no comerciales.

CONCLUSIONES

1. El actual ordenamiento jurídico aeronáutico nacional no regula el trámite administrativo que debe seguirse para la inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados, en el Registro Aeronáutico Nacional.
2. En el funcionamiento del Registro Aeronáutico Nacional existe un defecto administrativo en su ordenamiento interno, el cual consiste en la no obligatoriedad de la inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves celebrados en Guatemala, por personas individuales o jurídicas para la ejecución de vuelos de carácter privado.
3. En Guatemala no existe un control adecuado sobre la utilización de las aeronaves privadas, de las delicadas carencias de infraestructura, la falta de torres de control, radares, pistas de aterrizajes apropiadas, entre otros, lo que trae como resultado que no se brinde seguridad aérea.
4. La legislación nacional en materia aeronáutica no responde a los estándares internacionales en arrendamiento de aeronaves para vuelos privados, lo que impide lograr un desarrollo similar alcanzado por otros países latinoamericanos, que se encuentran en condiciones políticas, económicas y sociales análogas a las de Guatemala.
5. El no contar con un registro detallado de los contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados, en el Registro Aeronáutico Nacional, genera una sucesión de omisiones que pueden causar graves daños y perjuicios a los interesados y en consecuencia no podrán deducir responsabilidades contra el obligado.

RECOMENDACIONES

1. Que el Congreso de la República de Guatemala reforme la Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000, en el sentido de incluir el procedimiento específico de inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados, en el Registro Aeronáutico Nacional.
2. Que el Presidente de la República de Guatemala emita un nuevo Reglamento de la Ley de Aviación Civil, con el objeto de ampliar la información pertinente a los plazos, requisitos formales y los órganos administrativos que evaluarán toda solicitud para registro de contratos de arrendamiento de aeronaves, para vuelos privados.
3. El Registro Aeronáutico Nacional debe especificar el trámite administrativo efectivo en la inscripción de contratos de arrendamiento de aeronaves, que permita su adecuada inscripción y con ello se otorgará seguridad y certeza jurídica a las inscripciones.
4. El Estado guatemalteco debe adoptar cuantas medidas sean necesarias para agilizar los servicios de control y vigilancia sobre las operaciones de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados en tiempo efectivo y real durante los 365 días del año, a fin de garantizar la navegación aérea ya que a nivel internacional se ha institucionalizado la obligatoriedad de investigar técnicamente los acontecimientos e incidentes aéreos con la finalidad exclusiva de que, con el conocimiento de sus causas, no vuelvan a producirse.
5. El Registro Aeronáutico Nacional debe establecer las disposiciones internas y divulgar eficazmente el procedimiento administrativo para inscribir los contratos de arrendamiento de aeronaves para vuelos privados y garantizar la seguridad aérea con el objetivo de lograr un control ágil y coordinado que permita un correcto cumplimiento de los requerimientos nacionales e internacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- ARREDONDO, Lan. **Arrendamiento internacional de aeronaves**. México: (s.e.), 2005.
- BARRIOS OSORIO, Omar Ricardo. **Derecho administrativo**. Guatemala: Ed. Cede, 2008.
- BOLIVIA. **Manual del inspector de aeronavegabilidad**. La Paz, Bolivia: (s.e.), 2003.
- BRAÑAS, Alfonso. **Manual de derecho civil**. 1era. ed. Guatemala: Ed. Estudiantil Fénix, USAC, 1998.
- CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I**. 8va. ed. Guatemala: Ed. Estudiantil Fénix, USAC, 2005.
- CARRAL Y DE TERESA, Luis. **Derecho notarial y derecho registral**. 16. ed. México: Ed. Porrúa, 2004.
- DÍAZ, César Gustavo. **Derecho de la navegación, espacial y aeronáutico (argentino)**. Argentina: (s.e.), (s.f.).
- ESCOBAR FORNOS, Iván. **Revista encuentro**. Nicaragua: (s.e.), 2004.
- ESCRICHE, Joaquín. **Elementos del derecho patrio**. 2da. ed. Madrid, España: Ed. Librería de la señora viuda de Callejas e hijos, 1890.
- GARCÍA DE LA CUESTA, Jorge. **Aviation terminology. Terminología aeronáutica**. Spanish-english aeronautical dictionary. Diccionario aeronáutico inglés - español, español - inglés. (s.l.i.) Ed. Díaz de Santos, 2003.
- GOBETTI, María Esther. **Organización de la aviación civil internacional**. Argentina: (s.e.), (s.f.).
- GODÍNEZ BOLAÑOS, Rafael. **El procedimiento administrativo**, (Colección JURITEX 11). Guatemala: USAC, Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales -IIJS, 2003.
- GUZMÁN BENCOSME, Juan Luis. <http://www.gacetajudicial.com.do/otros-temas/fe-publica-registral.html>. **Derecho inmobiliario - fe pública registral**. (18/05/2009).

HELLIG RÍOS, Jorge. **La práctica del derecho notarial**. (s.l.i.) Ed. Mc Graw Hill, 1998.

<http://es.wikipedia.org/wiki/Aeronave>. **Aeronave**. (19/02/2009).

<http://www.es.wikipedia.org/wiki/Aviaci%C3%B3n>. **Aviación**. (15/09/2008).

<http://www.irib.org.br/biblio/declaracaoantigua.asp>. **Biblioteca de Brasil. Declaración de Antigua**. (17/05/2009).

http://www.dgacguate.com/dgac/index.php?option=com_remository&Itemid=1func=fiinfo&ficatid=88&parent=category. **Dirección General de Aeronáutica Civil Guatemala**. (18/05/2009).

LINÉS ESCARDÓ, Alberto. **Compendio de la operación de vuelo** (Colección de temas aeronáuticos). España: Ed. Iberia, 1992.

MORALES DE LEÓN, Leonel Enrique. **El contrato de seguro de transporte marítimo**. Guatemala: USAC, 1983.

MORALES GALITO, Einstein Alejandro. **El derecho registral**. Venezuela: (s.e.), (s.f.).

MORENO RODRÍGUEZ, Rogelio. **Diccionario instructivo de ciencias sociales**. (s.l.i.) Ed. Errepar, S.A., 2007.

PÉREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Bernardo. **Derecho registral**. 1era. ed. México: Ed. Porrúa, 1990.

PÉRIO, Emile. **Navegación aérea, manual para piloto privado. VFR y IFR**. Traducida al español por Alberto Solé Benet. Barcelona, España: Ed. Hispano Europea, 1975.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. **Diccionario de la lengua española**. Barcelona, España: Ediciones Océano, 1989.

ROCA AYMAR, José Luis. **El arbitraje en la contratación internacional**. España: Ed. Esic, 1994.

SEQUERA, Álvaro. <http://electroaeronautica.galeon.com/enlaces1916038.html>. **Tratado sobre derecho aeronáutico**. (18/05/2009).

ZAVALA EGAS, Jorge. **El procedimiento administrativo**. Guayaquil, Ecuador: Ed. Edino, 1999.

ZUCHINI PAÍZ, Rubén. **La aeronave como fuente primordial del derecho aeronáutico**. Guatemala: USAC, 1984.

Legislación:

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

Código Civil. Enrique Peralta Azurdía, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106, 1964.

Ley de lo Contencioso Administrativo. Congreso de la República, Decreto número 119-96, 1996.

Ley del Organismo Ejecutivo. Congreso de la República, Decreto número 114-97, 1997.

Ley de Aviación Civil. Congreso de la República, Decreto número 93-2000, 2000.

Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Presidente de la República, Acuerdo Gubernativo número. 384-2001, 2001.