

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

**"EL CONTRATO DE INTERCAMBIO DE AERONAVES, SU NATURALEZA JURÍDICA Y SU
APLICACIÓN EN GUATEMALA"**

TESIS DE GRADO

MARIA HAYDEE MONGE SAM

CARNET 39934-90

GUATEMALA DE LA ASUNCIÓN, ENERO DE 2016
CAMPUS CENTRAL

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

**"EL CONTRATO DE INTERCAMBIO DE AERONAVES, SU NATURALEZA JURÍDICA Y SU
APLICACIÓN EN GUATEMALA"**
TESIS DE GRADO

**TRABAJO PRESENTADO AL CONSEJO DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

POR
MARIA HAYDEE MONGE SAM

PREVIO A CONFERÍRSELE
**LOS TÍTULOS DE ABOGADA Y NOTARIA Y EL GRADO ACADÉMICO DE LICENCIADA EN CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES**

GUATEMALA DE LA ASUNCIÓN, ENERO DE 2016
CAMPUS CENTRAL

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD RAFAEL LANDÍVAR

RECTOR: P. EDUARDO VALDES BARRIA, S. J.

VICERRECTORA ACADÉMICA: DRA. MARTA LUCRECIA MÉNDEZ GONZÁLEZ DE PENEDO

VICERRECTOR DE INVESTIGACIÓN Y PROYECCIÓN: ING. JOSÉ JUVENTINO GÁLVEZ RUANO

VICERRECTOR DE INTEGRACIÓN UNIVERSITARIA: P. JULIO ENRIQUE MOREIRA CHAVARRÍA, S. J.

VICERRECTOR ADMINISTRATIVO: LIC. ARIEL RIVERA IRÍAS

SECRETARIA GENERAL: LIC. FABIOLA DE LA LUZ PADILLA BELTRANENA DE LORENZANA

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

DECANO: DR. ROLANDO ESCOBAR MENALDO

VICEDECANA: MGTR. HELENA CAROLINA MACHADO CARBALLO

SECRETARIO: MGTR. ALAN ALFREDO GONZÁLEZ DE LEÓN

DIRECTOR DE CARRERA: LIC. ERICK MAURICIO MALDONADO RÍOS

DIRECTOR DE CARRERA: MGTR. ENRIQUE FERNANDO SÁNCHEZ USERA

DIRECTORA DE CARRERA: MGTR. ANA BELEN PUERTAS CORRO

NOMBRE DEL ASESOR DE TRABAJO DE GRADUACIÓN

MGTR. JUAN FRANCISCO GOLOM NOVA

TERNA QUE PRACTICÓ LA EVALUACIÓN

MGTR. IRMA REBECA MONZON ROJAS DE PAREDES



Guatemala 23 de noviembre de 2015.

Mgtr. Enrique Sánchez Usera
Director de Ejes Transversales
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

Estimado Mgtr. Usera:

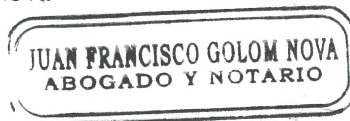
Conforme nombramiento recaído en su servidor, para ser asesor de la tesis de grado: **“EL CONTRATO DE INTERCAMBIO DE AERONAVES, SU NATURALEZA JURÍDICA Y SU APLICACIÓN EN GUATEMALA”**, de la estudiante **MARÍA HAYDÉE MONGE SAM DE MOSQUERA** quien se identifica con carné universitario **39934-90** de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, rindo el presente informe:

1. Conforme el anteproyecto de investigación autorizado a la estudiante Monge de Mosquera, se procedió a revisar el plan de investigación para cada uno de los capítulos y de manera integral el documento final; de las revisiones que se hicieron a cada apartado, se le requirieron una serie de correcciones para adecuar la investigación a los enfoques jurídicos, propios de la materia, las cuales ya fueron cumplidos en su totalidad.
2. La estudiante ha completado el documento de acuerdo al protocolo de investigación de la facultad y en consecuencia hacen del documento final, un trabajo de grado que cumple con los presupuestos metodológicos exigidos al respecto, cuyo aporte es relevante al abordar una temática que es poco desarrollada en el ámbito investigativo guatemalteco.
3. Es de resaltar que los temas tratados logran que el informe final sea un documento académico, que se incorpora a las investigaciones que como Facultad se están produciendo, por lo que:
4. Cumplidos los requisitos metodológicos, como de contenido del trabajo de grado, en mi calidad de asesor, otorgó **DICTAMEN FAVORABLE** para que la estudiante de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales **MARÍA HAYDÉE MONGE SAM DE MOSQUERA** carné universitario 39934-90 proceda a solicitar Revisión de Forma y Fondo de su trabajo de grado.

Sin otro particular me suscribo,

Atentamente,

Mgtr. Juan Francisco Golom Nova
Abogado y Notario



M.A. Irma Rebeca Monzón Rojas
Abogada y Notaria
rebecamonzon@gmail.com

Guatemala, 28 de enero de 2016

Magister Alan González
Secretario de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad Rafael Landívar -URL-
Presente.

Señor Secretario:

Tengo el honor de dirigirme a usted, en mi calidad de Revisora de Forma y Fondo de la tesis intitulada "EL CONTRATO DE INTERCAMBIO DE AERONAVES, SU NATURALEZA JURÍDICA Y SU APLICACIÓN EN GUATEMALA", de la alumna María Haydée Monge Sam de Mosquera, carné 39934-90.

Parar el efecto, procedí a revisar y analizar el trabajo de investigación relacionado, al cual se le hicieron algunas observaciones de forma y fondo, mismas que fueron corregidas por la alumna Monge Sam de Mosquera, de manera adecuada y oportuna. En esa virtud, me permito indicar que la tesis relacionada, además de cumplir con los requisitos que exige el Instructivo para elaboración de Tesis de Graduación de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, constituye un estudio académico meritorio.

Por lo antes expuesto, extendiendo dictamen favorable para la tesis indicada, toda vez que a juicio de la suscrita, es pertinente emitir la orden de impresión correspondiente.



M.A. Irma Rebeca Monzón Rojas
Revisora de tesis



Universidad
Rafael Landívar
Tradición Jesuita en Guatemala

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
No. 07821-2016

Orden de Impresión

De acuerdo a la aprobación de la Evaluación del Trabajo de Graduación en la variante Tesis de Grado de la estudiante MARIA HAYDEE MONGE SAM, Carnet 39934-90 en la carrera LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, del Campus Central, que consta en el Acta No. 0741-2016 de fecha 28 de enero de 2016, se autoriza la impresión digital del trabajo titulado:

"EL CONTRATO DE INTERCAMBIO DE AERONAVES, SU NATURALEZA JURÍDICA Y SU APLICACIÓN EN GUATEMALA"

Previo a conferírsele los títulos de ABOGADA Y NOTARIA y el grado académico de LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Dado en la ciudad de Guatemala de la Asunción, a los 28 días del mes de enero del año 2016.


MGTR. ALAN ALFREDO GONZÁLEZ DE LEÓN, SECRETARIO
CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
Universidad Rafael Landívar



INDICE

INTRODUCCIÓN	1
 CAPÍTULO I	
Derecho Aeronáutico y las Aeronaves	5
1. Reseña Histórica del Derecho Aeronáutico	5
2. Definición del Derecho Aeronáutico	8
3. Definición de las aeronaves	9
4. La aeronave como bien	10
5. La aeronave como sujeto como objeto de Derecho	12
6. Las aeronaves en la legislación guatemalteca	14
 CAPÍTULO II	
Operación de las Aeronaves	16
1. Libertades del Aire	16
2. En la legislación guatemalteca	21
 CAPÍTULO III	
De los contratos en el ámbito mercantil y en el ámbito aeronáutico	23
1. Definición	23
2. Elementos de los Contratos	24
3. Elementos propios de los Contratos en el Derecho Aeronáutico	28
 CAPÍTULO IV	
Análisis de los Contratos de Arrendamiento, Fletamento e Intercambio de Aeronaves	30
1. Contrato de Arrendamiento de Aeronaves	30
2. Contrato de Fletamento de Aeronaves	37
3. Contrato de Intercambio de Aeronaves	41
3.1. Naturaleza Jurídica	41

3.2. Objeto	43
3.3. Elementos	43
3.4. Efectos	45
3.5. Beneficios del Contrato	46
a) Legales	46
b) Financieras	47
c) Operativas	47

CAPÍTULO V

El Contrato de Intercambio de Aeronaves en la legislación comparada e internacional 49

1. Estudios de la Organización de Aviación Civil Internacional y Proyecto de Código Aeronáutico	49
2. Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Convenio de Chicago, 1944	51
3. Referencias en la legislación de El Salvador	52
4. Referencias en la legislación de Honduras	53
5. Referencias en la legislación de Nicaragua	54
6. Referencias en la legislación de Costa Rica	54
7. Referencias en la legislación de Panamá	55
8. Referencias en la legislación de México	55
9. Referencias en la legislación de Guatemala	55

CAPÍTULO VI

Presentación, análisis y discusión de resultados 63

CONCLUSIONES 71

RECOMENDACIONES 72

REFERENCIAS 73

ANEXOS 78

RESUMEN

El Contrato de Intercambio de Aeronaves es una figura jurídica que aparece por primera vez en la legislación guatemalteca dentro del Decreto número 93-2000, el cual contiene la Ley de Aviación Civil, que regula los aspectos relacionados con la aviación comercial, a pesar de que en doctrina y otras legislaciones ya llevaba algunos años de estudio y discusión.

El presente trabajo de tesis realiza una reseña histórica del Derecho Aeronáutico, y después de definirlo, ubica el papel de la operación de las aeronaves en el mismo. Una vez establecidos estos conceptos, parte de analizar los contratos en el ámbito mercantil y aeronáutico con sus diferencias, para entrar a un análisis de los contratos de utilización de aeronaves para llegar a un estudio completo del contrato de intercambio de aeronaves, que compara las legislaciones de la región y analiza en específico las regulaciones guatemaltecas.

INTRODUCCIÓN

Con el crecimiento y desarrollo de la aviación comercial, los Estados empezaron a regular su actividad, protegiendo y promoviendo su progreso, pero a la vez velando por que esta actividad avanzara bajo estrictas normas de seguridad y respeto en las relaciones comerciales entre los países.

Por una parte se dictaron leyes internas de fomento y regulación de la actividad aérea, protección del espacio aéreo y derechos de rutas, y por la otra se suscribieron convenios internacionales que unificaron criterios, regularon las libertades del aire, e impulsaron el avance de la aviación como medio de transporte internacional en beneficio del desarrollo ya no individual sino mundial.

Con este crecimiento e impulso dado a la aviación comercial, el Derecho Aeronáutico se extiende como rama del Derecho Privado y surgen del mismo, figuras de contratación que responden a las nuevas necesidades de dicha industria. De las figuras contractuales del Derecho Civil y Mercantil nacen o se inspiran figuras contractuales en el Derecho Aeronáutico como la compraventa de aeronave, el arrendamiento de aeronaves, el fletamento de aeronaves y surge una nueva categoría denominada contratos de utilización de aeronaves, dentro de la cual encontramos el Contrato de Intercambio de Aeronaves, negocio jurídico que constituye el punto central de este trabajo.

El presente trabajo de tesis se enfocó en una actividad muy especializada dentro de la aviación comercial, en la que se utiliza la figura del intercambio de aeronaves para hacer más eficiente una operación determinada sin estar limitada al uso exclusivo de una sola aeronave que muchas veces debe permanecer en tierra por mantenimientos y con ello los vuelos que cubre se ven afectados. Con el intercambio de aeronaves, se permite la posibilidad de operar una ruta en su itinerario y horario establecido con mayor certeza y eficiencia, mediante la flexibilidad de la utilización de una u otra aeronave.

Esta figura contractual se encuentra regulada en el artículo 56 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala. Sin embargo, se considera que la redacción de la última parte de este artículo le asigna elementos jurídicos de otros contratos a una figura contractual que debiera ser independiente del resto de los contratos de utilización de aeronaves.

La pregunta de investigación que se buscó responder con el presente trabajo de investigación fue la siguiente: ¿Por qué el contrato de intercambio es un contrato sui géneris? De ésta se derivaron cuatro preguntas colaterales: *¿Cuáles son los elementos característicos de un contrato de intercambio de aeronaves?; ¿En qué se diferencia un contrato de intercambio de aeronaves de un contrato de arrendamiento de aeronave?; ¿En qué se diferencia un contrato de intercambio de aeronaves de un contrato de fletamento de aeronave?; ¿Cómo está regulado el contrato de intercambio de aeronaves en la legislación guatemalteca?*

El objetivo general planteado para lograr responder a dichas preguntas fue el siguiente: Cuando el artículo 56 de la Ley de Aviación Civil establece que los contratos de intercambio de aeronaves “*podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos*”, genera confusión al momento de aplicarse el Contrato de Intercambio, y siendo este contrato una figura de amplia utilización por los operadores aéreos, se hace necesario su estudio y análisis, para determinar la naturaleza jurídica y la aplicación del Contrato de Intercambio de Aeronaves en Guatemala.

Para lograr el objetivo general se formularon los objetivos específicos siguientes:

- a) Delimitar los aspectos del Derecho Mercantil que tienen relación con los Contratos Aeronáuticos;
- b) Describir los elementos esenciales del contrato de Intercambio de Aeronaves que lo distinguen de otras figuras jurídicas;
- c) Demostrar la contradicción contemplada en el artículo 56 de la Ley de Aviación Civil respecto a establecer que se podrá denominar el contrato de intercambio de aeronaves como arrendamiento o fletamento recíproco.

La metodología utilizada para el desarrollo del presente trabajo de tesis fue una investigación de dos tipos, jurídico descriptiva en la cual se estudiaron los conceptos y características de los contratos mercantiles y aeronáuticos, así como sus diferencias, delimitando el tema posteriormente para estudiar los contratos de utilización de aeronaves; y, jurídico comparativa en la cual se realizó una comparación de las legislaciones de Centroamérica y México en lo concerniente al contrato de intercambio de aeronaves.

El presente trabajo abarcó el análisis del contrato de intercambio de aeronaves, sus elementos y el estudio de estos elementos en la ejecución del contrato, y la necesidad de su denominación propia y no como lo establece el artículo 56 de la Ley de Aviación Civil.

Los límites a los que se enfrentó la investigación realizada en este campo del Derecho es la falta de profundidad en el estudio del Derecho Aeronáutico. Esto ha llevado a establecer conceptos en la legislación interna que se copian de las legislaciones internacionales, sin prever sus consecuencias jurídicas. Agregando a estos límites los pocos estudios realizados dentro del Derecho guatemalteco sobre los temas de Derecho Aeronáutico, con la salvedad que esta realidad está cambiando.

Dentro de esta salvedad, se enmarca el aporte de la investigación aquí realizada. Este aporte consiste en el estudio de un contrato de utilización de aeronaves que no ha sido tratado en otros trabajos de tesis. Adicionalmente, contribuye en presentar un trabajo que contiene una explicación de lo que es el Contrato de Intercambio de Aeronaves que facilitará una mejor comprensión del mismo a las personas que trabajan en el campo de la aviación, logrando así una mejor interpretación del mismo que conlleve a una correcta aplicación de las regulaciones aeronáuticas en beneficio de los usuarios de la aviación comercial.

El estudio minucioso de este contrato en particular se justifica precisamente que en Guatemala se promueva una aviación comercial ágil, pero respetuosa de los principios que inspiran el Derecho Aeronáutico.

El presente trabajo realizó un breve estudio del Derecho Aeronáutico y su desarrollo con el objeto de enmarcar al lector en el campo fascinante de la aviación, para adentrarse a los contratos en el ámbito mercantil y aeronáutico, realizando un particular análisis de los contratos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, con énfasis en este último. Para finalizar, habiendo ya abarcado el concepto de contrato de intercambio de aeronaves, se enmarcó el mismo dentro de las legislaciones comparadas e internacionales, haciendo hincapié en la legislación guatemalteca.

CAPÍTULO I

Derecho Aeronáutico y las Aeronaves

Sumario: 1. Reseña Histórica del Derecho Aeronáutico; 2. Definición del Derecho Aeronáutico; 3. Definición de las aeronaves; 4. La aeronave como bien; 5. La aeronave como sujeto o como objeto de Derecho; 6. Las aeronaves en la legislación guatemalteca.

El presente capítulo presenta un resumen de la historia del Derecho Aeronáutico que permite llegar al concepto de esta rama del Derecho, cuya vinculación con la aeronave es un requisito sine qua non para su existencia como tal. Sin aeronave no existiría el Derecho Aeronáutico, por lo que su estudio es parte fundamental en la comprensión e investigación de las figuras contractuales que forman parte del Derecho Aeronáutico.

1. Reseña Histórica del Derecho Aeronáutico

La historia de la Aviación juega un papel muy importante en el nacimiento y sustentación del concepto de Derecho Aeronáutico. El 17 de diciembre de 1903, Orville Wright, con la ayuda de su hermano mayor Wilbur, logró despegar en el aeroplano construido por ambos –el Flyer I- y lo piloteó durante algunos segundos en las playas de Kitty Hawk, Estado de Carolina del Norte, Estados Unidos de América, recorriendo 36.6 metros en total, y como consecuencia, convirtiéndose en el primer aeroplano con motor guiado por el hombre. Este hito marcó el inicio de la aviación en general. Un año después, el mayor de los hermanos logró mejorar el modelo original, bautizándolo como Flyer II, el cual se desliza por el aire durante cinco minutos¹. A partir de entonces inicia un desarrollo acelerado de la aviación en general, expandiéndose entre varios países.

Con relación a esta “*internacionalidad del tráfico aéreo*”, Enrique Mapelli expresa que: “*una vez pasado el primero de sus períodos experimentales, la navegación aérea comercial no puede concebirse dentro de los límites estrechos de las fronteras de un país. Las máquinas, cada*

¹Challoner, Jack. *Genius: Great Inventors and their Creations*, Estados Unidos, Editorial Carlton Books, 2015, Segunda Edición. Página 15.

*vez más veloces y capaces necesitan prestar sus servicios, no sólo poniendo en comunicación puntos de dos países diferentes, sino que, en un mismo recorrido, cubriendo una única línea, en pocas horas, habrán traspasado fronteras de varias naciones.”*²

Es a lo largo de la historia de la Aviación que el concepto de Derecho Aeronáutico ha evolucionado. Agustín Rodríguez Jurado opina que el “*Derecho Aeronáutico propiamente dicho, no nace hasta el primer vuelo de una aeronave más pesada que el aire a principios del siglo XX.*”³ Es bastante probable que esta rama del Derecho no haya tomado forma hasta cuando el hombre se da cuenta que los inventos de equipo que pueden sostenerse en el aire va más allá de una “locura” para llegar a un medio de transporte masivo.

El crecimiento de la industria de la aviación provoca que los Estados empiecen a regular su actividad, protegiendo su espacio aéreo y la seguridad de los ciudadanos, pero a su vez promoviendo su desarrollo en aras del bien común. El artículo 142, literal a) de la Constitución Política de la República, estipula que el Estado de Guatemala ejerce plena soberanía sobre “El territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos.”

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

Con este desarrollo, tanto en la industria como en la actividad de los Estados como entes reguladores, surgieron dos grandes ramas en la aviación: la aviación civil y la aviación militar.

²Mapelli, Enrique. *Cooperación e Integración Internacional en el Transporte aéreo y Algunas de sus Fórmulas Contractuales Prácticas*. Venezuela, Editorial Arte, 1974. Página 13.

³Rodríguez Jurado, Agustín. *Introducción al Derecho Aeronáutico*. Argentina, El Cid Editor, 2002. Página 12.

La aviación civil, a su vez, se subdivide en aviación privada para uso personal y aviación comercial, en la cual se explota esta industria para fines económicos.

Luis Tapia Salinas expone que “desde que Lande en 1910 lanzó su pregunta de cómo habría de llamarse este derecho que pretendía regular el fenómeno de la navegación, surgió una terminología variada que ha pretendido encontrar en la denominación, el contenido de lo que trataba de definir y así surgen: *Derecho Aéreo*, quizá la más antigua de formación francesa, seguida por Henri-Coüannier y que dio origen al primer Organismo jurídico sobre la materia, a la primera Escuela Oficial francesa y a la primera Revista internacional de la especialidad. Contra esa denominación, habrían de alzarse aquellos que encontraban en el aire otros fenómenos, tales como las ondas radioeléctricas, las hertzianas, los rayos cósmicos, la energía, etc., que no debían caer bajo esa denominación por el mero hecho de desenvolverse en/o a través del aire.”⁴ Concluye este autor en que la acepción “Derecho Aeronáutico” que se forma en la época moderna, elimina los factores que no son propios del vuelo de las aeronaves.

Adicional al concepto “Derecho Aéreo”, se han utilizado conceptos tales como “Derecho de la Aviación”, “Derecho del Transporte Aéreo” y “Derecho de la Navegación Aérea”, pero volviendo a citar al autor Tapia Salinas, “la cuestión terminológica es asunto hoy día superado y que para el jurista especializado carece de importancia. Lo verdaderamente fundamental es el contenido.”⁵

Con esta reseña que permite ubicarse en el contexto del nacimiento del Derecho Aeronáutico, se puede proceder a elaborar una definición actual del mismo.

⁴ Tapia Salinas, Luis. *Derecho Aeronáutico*, España, Bosch, Casa Editorial, S. A., 1993, 2a. edición. Página 8.

⁵ *Ibid.*, Página 10.

2. Definición del Derecho Aeronáutico

Como concepto inicial de Derecho Aeronáutico se toma el contenido en el Diccionario de Derecho Usual de Guillermo Cabanellas que lo define como el conjunto de normas y principios que regulan la aeronavegación en sus aspectos jurídicos.⁶

Federico Videla Escalada define el Derecho Aeronáutico como “*el conjunto de principios y normas, de Derecho Público y Privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.*”⁷

Este autor agrega un aspecto muy importante cuando elabora esta definición al exponer que “*la actividad aeronáutica es el motivo determinante de la existencia de este derecho*”.⁸ Es decir, cuando las aeronaves se convierten en un medio de transporte para las personas, es cuando se empiezan a establecer relaciones jurídicas y el Derecho Aeronáutico “*adquiere su razón de ser*”. Así también, es importante adicionar la definición de Aeronáutica, la cual según Antonio Creus Solé, consiste en “*el estudio o ciencia del vuelo*”.⁹

El Derecho Aeronáutico es el conjunto de principios y normas que regulan la actividad aeronáutica, entendida ésta como la actividad de las aeronaves y cualquier otro artefacto capaz de sostenerse en el aire por sí mismo, cumpliendo una función ya sea de transporte de personas, carga, correo y/o información, y todas las consecuencias y correlaciones que esta actividad conlleva.

Como se ha mencionado, es una rama del derecho que se adapta a la evolución cada vez más dinámica de la aviación. Sin embargo, como dice el autor Luis Tapia Salinas este dinamismo “*no atenta en absoluto a los principios básicos que todo Derecho debe mantener inalterables y que lo configuran, lo delimitan y le dotan de contenido.*”¹⁰

⁶Derecho Aeronáutico, Cabanellas, Guillermo. *Diccionario de Derecho Usual*, Tomo III, Argentina, Editorial Heleasta, 1989, 21a. edición. Página 106.

⁷Videla Escalada, Federico N. *Manual de Derecho Aeronáutico*, Argentina, Zavalia Editor, 1978, 3a. edición. Página 7.

⁸*Ibid*, Página 9.

⁹Creus Solé, Antonio. *Iniciación a la Aeronáutica*, España, Ediciones Díaz Santos, 2010, Página 351.

¹⁰ Tapia Salinas, Luis. *Op. Cit.*, Página 19.

Actualmente se vive en un momento de la historia en que el Derecho Aeronáutico, si bien estudia las consecuencias jurídicas de otros artefactos, como los drones, se centra principalmente en las aeronaves. Como bien expresa Carlos Llorente Gómez de Segura: *“Y es que sin aeronaves no podrían cumplirse los objetivos, fundamentalmente de transporte pero también de otra índole o naturaleza (deportiva, recreativa, fotográfica, etc.), que caracterizan a nuestra aviación civil y comercial”*.¹¹

3. Definición de las aeronaves

El Diccionario de la Real Academia Española define Aeronave como un vehículo capaz de navegar por el aire. A esta definición se puede agregar lo establecido en el Diccionario de Derecho Usual de Guillermo Cabanellas: *“(...) por aeronave se entiende todo aparato que se eleva, se sostiene en el aire y vuelve a la tierra o al agua convenientemente dirigido, llevando personas o cosas, y guiada por un piloto que va a bordo o por procedimientos automáticos, manejados desde otro punto fijo o móvil”*.¹²

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece que el *“término genérico aeronave se aplica a todo aerodino. Un avión (o aeronave de alas fijas) es un aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas.”*¹³

Por lo anteriormente expuesto, se considera que toda definición de aeronave debe comprender dos aspectos importantes, su habilidad de desplazarse por el espacio aéreo y su capacidad para transportar personas o cosas. Ahora bien, conviene aclarar que en este trabajo de tesis cuando se utilice el término aeronaves se entenderá que se refiere a aeronaves civiles de propiedad privada, cuyo objeto es trasladar personas o cosas.

¹¹ Revistas UC3M, Llorente Gómez de Segura, Carlos. “Los Contratos Internacionales de Utilización de Aeronaves: A modo de síntesis”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Volumen 4, número 1, disponible en: www.uc3m.es/cdt (Fecha de consulta: 7 de septiembre del 2015)

¹² Aeronave, Cabanellas, Guillermo. *Diccionario de Derecho Usual*, Tomo I, Argentina, Editorial Heleasta, 1989, 21a. edición, página 190.

¹³ *Ibid.*, página 5.2-1

4. La aeronave como bien

Debido a las consecuencias jurídicas que nacen de clasificar la aeronave como un bien mueble o un bien inmueble, se inicia esta sección con la definición y clarificación que establece el Código Civil.

Define el artículo 442 que *“son bienes las cosas que son o puedan ser objeto de apropiación, y se clasifican en inmuebles y muebles.”*

Los bienes inmuebles son, de conformidad con el artículo 445 del Código Civil:

1. *El suelo, el subsuelo, el espacio aéreo, las minas mientras no sean extraídas, y las aguas que se encuentren en la superficie o dentro de la tierra;*
2. *Los árboles y plantas mientras estén unidos a la tierra, y los frutos no cosechados;*
3. *Las construcciones adheridas al suelo de manera fija y permanente;*
4. *Las cañerías conductoras de agua, gas o electricidad, incorporadas al inmueble;*
5. *Los ferrocarriles y sus vías; las líneas telegráficas y telefónicas, y las estaciones radiotelegráficas fijas;*
6. *Los muelles y los diques y construcciones que, aun cuando sean flotantes, estén destinados por su objeto y condiciones a permanecer en un punto fijo de un río, lago o costa;*
7. *Los viveros de animales, palomares, colmenares, estanques de peces o criaderos análogos, cuando el propietario los haya colocado o los conserve con el propósito de mantenerlos unidos de modo permanente a la finca.*

Adicionalmente, el artículo 446 del Código Civil contempla que los derechos reales sobre inmuebles y las acciones que los aseguran, se consideran también bienes inmuebles.

Por su parte, el artículo 451 del mismo Código enumera los bienes muebles, los cuales son:

1. *Los bienes que pueden trasladarse de un lugar a otro, sin menoscabo de ellos mismos ni del inmueble donde estén colocados;*
2. *Las construcciones en terreno ajeno hechas para un fin temporal;*
3. *Las fuerzas naturales susceptibles de apropiación;*
4. *Las acciones o cuotas y obligaciones de las sociedades accionadas, aun cuando estén constituidas para adquirir inmuebles, o para la edificación u otro comercio sobre esta clase de bienes;*
5. *Los derechos de crédito referentes a muebles, dinero o servicios personales; y*
6. *Los derechos de autor o inventor comprendidos en la propiedad literaria, artística e industrial.*

Por su capacidad de desplazarse de un lugar a otro, sin menoscabo de si misma, la aeronave se puede definir como un bien mueble. En adición, la aeronave debe poseer una nacionalidad, por lo cual debe estar inscrita en algún tipo de registro público, en donde también se inscriben los actos jurídicos que le afectan. Con relación a la inscripción en un registro público, el artículo 1125 del Código Civil, que indica lo que se inscribirá en el Registro de la Propiedad, incluye en el inciso 7, *“los ferrocarriles, tranvías, canales, muelles u obras públicas de índole semejante, así como los buques, naves aéreas y los gravámenes que se impongan sobre cualquiera de estos bienes.”*, diferenciando a las aeronaves de los *“bienes muebles fácilmente identificables por los números y modelos de fabricación”*.

Federico Videla Escalada establece que *“las características propias de la aeronave, su movilidad intrínseca y definitoria, indican inmediatamente que corresponde ubicarla en el sector de las cosas muebles.”*¹⁴ No todos los juristas están de acuerdo en clasificar a las aeronaves como bienes muebles en virtud de estar sujetas a derechos reales relacionados con los bienes inmuebles, tales como la hipoteca.

Luis Tapia Salinas afirma que *“si admitimos, cosa que no podemos dejar de hacerlo hoy día, que toda aeronave debe poseer una determinada nacionalidad, constando de la correspondiente matrícula y siendo obligatoria su inscripción en un Registro aeronáutico y*

¹⁴Videla Escalada, Federico N., *Op. Cit.*, Página 113.

*mercantil en los que se anotan los nombres de los propietarios y los sucesivos cambios y gravámenes que experimenta, no podemos por menos de considerar que tales requisitos son característicos y exclusivos de los bienes inmuebles.”*¹⁵

Si bien el Código Civil no enumera a las aeronaves en los artículos citados, a pesar de su capacidad de movilidad, éstas deben considerarse como bienes inmuebles, de conformidad con la clasificación que hace de las mismas la Ley de Aviación Civil de Guatemala.

5. La aeronave como sujeto o como objeto de Derecho

Con la misma importancia que se define si la aeronave es bien inmueble o bien mueble, debe procederse a determinar si la aeronave es sujeto u objeto de derecho.

Clemente Zaballos González y Ana Falcón Martínez de Marañón explican en su obra que la “*persona es el sujeto de derecho. Dicho de otro modo, para el Derecho tienen la consideración de persona aquellos a los que se reconoce la posibilidad de ser titulares de derechos y obligaciones.*”¹⁶

Agregan estos autores que “*Existen dos clases de personas las físicas o naturales y las llamadas personas jurídicas. La persona física es la persona humana. A diferencia de otras épocas hoy es un hecho indiscutible que el ser humano por el simple hecho de serlo es sujeto de derecho. Es decir, es persona. Es más, la concepción imperante actualmente es que el Ordenamiento jurídico no atribuye la cualidad de sujeto de derecho al ser humano, sino que no le queda más remedio que reconocérsela como consecuencia de la dignidad del hombre. Las personas jurídicas son entidades, agrupaciones o colectivos a los que el Derecho les reconoce personalidad, atribuyéndoles la capacidad de ser sujetos de las relaciones jurídicas. A diferencia de la persona humana, estas organizaciones tendrán la consideración de sujeto de derechos en cuanto que están reguladas por el Ordenamiento jurídico y cumplan con los requisitos*

¹⁵Tapia Salinas, Luis. *OpCit.*, Página 174.

¹⁶Zaballos González, Clemente y Ana Falcón Martínez de Marañón. *Introducción al Derecho*. España: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Servicio de Publicaciones y Difusión Científica, 2014. Página 116.

establecidos para su constitución.”¹⁷ El criterio de estos autores se sintetiza en considerar que la persona física es sujeto de derecho como consecuencia de su existencia y la persona jurídica será sujeto de derecho en tanto se le reconozca su personalidad como tal.

Dentro de los atributos de la persona jurídica se encuentra la nacionalidad, y es por este atributo que la aeronave pudiera considerarse sujeto de Derecho, por tener como parte indispensable una nacionalidad, pero esta característica le es otorgada únicamente en función de controles, tanto por parte del Estado, como para sus mantenimientos y reparaciones.

En cuanto al Objeto de Derecho, se puede señalar que es aquel sobre el cual recae la acción o el actuar jurídico del sujeto de Derecho. El tratadista Luis Recasens Siches indica que el objeto en el derecho es “*todo aquello susceptible de constituir materia de una relación de una protección jurídica.*”¹⁸ Es decir que el objeto de derecho será la cosa sobre la cual se entablará una relación entre sujetos que será tutelada por el Derecho.

Por su parte, el autor Angel Acedo Penco manifiesta que objeto de Derecho es “*aquel bien externo al sujeto sobre el cual puede recaer el poder de la voluntad.*”¹⁹ A diferencia del tratadista Recasens Siches, este autor no incluye en su definición la protección de la relación jurídica que se entablará sobre el objeto de Derecho. Sin embargo, incluye en su concepto la voluntad de los sujetos, parte fundamental en la institución de las relaciones jurídicas.

En base a estos conceptos doctrinarios se puede deducir que la aeronave no es un sujeto de Derecho, si no un objeto de Derecho, porque no adquiere derechos ni obligaciones pero si sobre ella se constituyen obligaciones.

¹⁷ *Loc. cit.*

¹⁸ Recasens Siches, Luis. *Introducción al Estudio del Derecho*. México, Editorial Porrúa, 2006, 15ª. Edición. Páginas 163 y 164.

¹⁹ Acedo Penco, Ángel. *Introducción al Derecho privado*. España, Editorial Dykinson, S.L., 2013. Página 227.

6. Las aeronaves en la legislación guatemalteca

La Ley de Aviación Civil, Decreto del Congreso de la República 93-2000, en su artículo 39 define a la aeronave como *“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.”* Agrega a su vez que la aeronave tiene naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de la misma serán bienes muebles registrables. En su artículo 40 clasifica a las aeronaves en: aeronaves de Estado yaeronaves civiles; especificando que las aeronaves de Estado son las que pertenecen al Ejército de Guatemala o a ejércitos extranjeros.

Con relación a las aeronaves civiles, el artículo 40 de la ley citada, establece que son todas las que no se encuentran contempladas en el ámbito militar, se sub-clasifican de acuerdo a su uso en aeronaves comerciales y aeronaves de aviación general. Las primeras son las utilizadas para el transporte remunerado de pasajeros, carga y correo; en tanto que las de aviación general son las utilizadas en cualquier otra actividad, como la fumigación o transporte privado de pasajeros (sin cobro alguno).

El Reglamento a la Ley de Aviación Civil en su artículo 1, inciso 1, reproduce parcialmente la definición contenida en la Ley, indicando que la 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. Esta definición no incluye la aptitud de la aeronave para el traslado de personas y/o cosas. El Reglamento no incluye la clasificación de aeronaves por estar contemplada en la Ley.

A continuación se presenta un cuadro comparativo con las definiciones de aeronave contenidas en disposiciones legales de la materia, que permite apreciar las similitudes conceptuales, a excepción del Convenio de Aviación Civil Internacional que no lo define:

Definición de Aeronave en diferentes cuerpos legales			
Convenio de Aviación Civil Internacional	Ley de Aviación Civil de Guatemala	Reglamento de Aviación Civil de Guatemala	Regulaciones de Aviación Civil de Guatemala (RACs) ²⁰
No lo define. Únicamente establece que el Convenio se aplicará a aeronaves civiles (artículo 3)	Artículo 39. Definición. Se considera Aeronave toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sean aptos para el transporte de personas, carga y cosas. La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble y los motores de las aeronaves son bienes muebles registrables.	Artículo 1, inciso 3. 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.	Anexo. Definiciones y Abreviaturas. “Aeronave”. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra.

²⁰ Dirección General de Aeronáutica Civil. *Regulación de Aviación Civil de Guatemala “Definiciones y Abreviaturas”*, Revisión 004 de fecha 23 de junio del 2013.

CAPÍTULO II

Operación de las Aeronaves

Sumario: 1. Libertades del Aire; 2. En la legislación guatemalteca.

Como se ha mencionado con anterioridad, el Derecho Aeronáutico y todas sus regulaciones nacen como consecuencia del deseo del hombre de un transporte más ágil y efectivo. Este deseo se ve traducido en el vuelo de aeronaves que sirvan a múltiples propósitos y a una gran número de personas, con el objeto de hacerlo lo menos costoso posible. En este mundo comercial, el espacio aéreo se convierte en un área común para las aeronaves y sus operadores, y al pertenecer a varios Estados, se debe buscar un marco legal uniforme que permita conseguir ese transporte aéreo ágil, económico, seguro y efectivo.

En la búsqueda de esa regulación es que los Estados llegan al consenso de definir y respetar ciertas “Libertades del Aire”.

1. Libertades del aire

En diciembre de 1944 se firma el Convenio de Aviación Civil Internacional, también conocido como Convenio de Chicago, que busca establecer los lineamientos para el desarrollo de una aviación civil segura y consistente entre los países del mundo.

Al respecto, Luis Tapia Salinas explica que *“a finales de 1944, y a la vista del desarrollo cada día más intenso del transporte aéreo internacional, los Estados Unidos de América, después de algunos contactos previstos con otros países, promueve la celebración de una Conferencia internacional al objeto de que con la reunificación de diversos acuerdos en el campo de la aviación civil, se pudiera lograr un texto que fuera fundamento de una legislación de carácter internacional reguladora de la navegación aérea y, en definitiva, la unificación de*

criterios y normas que facilitasen todo su desarrollo.”²¹ Hasta este momento en la historia universal, solamente ciertos países habían desarrollado cuerpos legales que regulaban su propia aviación, es decir regulación sobre su propio espacio aéreo. Que estas incipientes regulaciones fueran conocidas y por lo tanto respetadas por el resto de la comunidad internacional se había vuelto prioridad en las agendas legislativas del mundo, debido al crecimiento de la aviación. Adicionalmente, se vive el momento cerca del fin de la Segunda Guerra Mundial, en la cual la aviación militar juega un papel muy importante y a la vez alerta de lo que la operación de las aeronaves es capaz de realizar.

Esta conferencia se realiza en la ciudad de Chicago, Estado de Illinois, Estados Unidos de América, a la cual asisten 52 Estados, incluyendo Guatemala. De la misma nacen varios documentos o convenios, siendo el más importante el **“Convenio sobre Aviación Civil Internacional”**. Este Convenio fue ratificado por Guatemala el 28 de abril de 1947 y entró en vigencia el 28 de mayo de ese mismo año.

El Convenio de Chicago realiza grandes aportes en cuanto a Derecho Aeronáutico se refiere, siendo el principal, la creación de un organismo internacional al que todos los países reconozcan como autoridad en materia de aviación. Esta institución inicialmente fue llamada Organización Provisional de la Aviación Civil Internacional y luego fue sustituida por la Organización de Aviación Civil Internacional, cuyas siglas son OACI.

Su objetivo principal es *“contribuir poderosamente a crear y a conservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo”*²² y los gobiernos suscriptores del mismo convinieron en *“ciertos principios y acuerdos a fin de que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y sistemática y de que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan a base de igualdad de oportunidades y funcionen eficaz y económicamente.”*²³ Los líderes del mundo se han dado cuenta que el transporte aéreo comercial y militar va en crecimiento, que no se vive aisladamente sino en una comunidad internacional y

²¹ Tapia Salinas, Luis. *Op. Cit.*, Página 42.

²² Convención de Aviación Civil Internacional. Preámbulo.

²³ *Ibid.*

que es de suma importancia para su seguridad crear reglas claras que puedan conocerse fácilmente y a la vez proporcionen valor económico a su espacio aéreo.

Este convenio se compone originalmente de 96 artículos y se divide en cuatro Partes, las cuales son: Parte I – Navegación Aérea; Parte II – La Organización de Aviación Civil Internacional; Parte III – Transporte Aéreo Internacional; Parte IV – Disposiciones Finales.

Las **Libertades del Aire**, que son básicamente los derechos que los Estados se reconocen con relación a los servicios de transporte aéreo internacional que entre Estados se pueden realizar, tienen su origen en artículo 5 de dicho convenio. En la parte inicial del artículo se contemplan las primeras dos libertades: *“Artículo 5. Derecho a volar sin itinerario fijo. Los Estados contratantes convienen en que todas las aeronaves de los otros Estados contratantes que no se dediquen a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo tendrán derecho, de acuerdo con los términos de esta Convención a hacer vuelos o a transitar sin hacer escala sobre su territorio, y a hacer escalas para fines no comerciales sin necesidad de obtener permiso previo, pero sujetos al derecho del Estado sobre el cual vuelan de exigir aterrizaje. Sin embargo, los Estados contratantes se reservan el derecho, por razones de seguridad del vuelo a exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones accesibles o que no cuenten con las debidas facilidades para la navegación aérea, sigan rutas determinadas u obtengan permisos especiales para dichos vuelos..”*. La Primera Libertad es el derecho de sobrevolar el territorio de un Estado, y la Segunda Libertad es el derecho de aterrizar sin fines de recolección de pasajeros o carga. Se observa en la misma redacción que este Convenio respetará la decisión particular de cada Estado en el otorgamiento de esta Segunda Libertad.

Continúa el artículo 5 expresando: *“Dichas aeronaves, si se dedican al transporte remunerado o por fletamento de pasajeros, carga o correo fuera de los servicios internacionales de itinerario fijo, tendrán también el privilegio, sujeto a las disposiciones del Artículo 7, de tomar y descargar pasajeros, carga o correo, reconociéndose que el Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque tendrá derecho a imponer los reglamentos, condiciones o limitaciones que considere de lugar.”* En esta parte del artículo, se define la Tercera Libertad, que se explica más adelante.

Adicional al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también se aprueba el “Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales” y el “Acuerdo sobre el Transporte Aéreo Internacional”. Entre estos dos convenios se definen con más detalle y precisión las Libertades del Aire.

Con relación a estos dos acuerdos, Agustín Rodríguez Jurado es explícito al indicar que por el **Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales**, “*cada uno de los Estados contratantes reconoce a los demás Estados contratantes los siguiente privilegios de la libertad del aire respecto a servicios aéreos internacionales de itinerario fijo, 1) el privilegio de volar sobre su territorio sin aterrizar; 2) el privilegio de aterrizar para fines no comerciales.*”²⁴ Este acuerdo amplía lo establecido en el artículo 5 del Convenio de Chicago, ratificando la existencia de las dos primeras libertades del aire, que como bien dice Rodríguez Jurado, son las “*conocidas genéricamente como las libertades no comerciales.*”²⁵

Ahora bien, con relación al segundo Acuerdo mencionado, es decir el **Acuerdo sobre el Transporte Aéreo Internacional**, el mismo autor orienta que en el mismo se adicionan las libertades siguientes: “... 3) *el privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga tomados en el territorio del Estado cuya nacionalidad posee la aeronave; 4) el privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados al territorio cuya nacionalidad posee la aeronave; 5) el privilegio de tomar pasajeros, materia postal y carga destinados a cualquier otro Estado participante y el privilegio de desembarcar pasajeros, materia postal y carga procedentes de cualesquiera de esos territorios*”.²⁶ Estas últimas libertades son conocidas doctrinariamente como “Libertades Comerciales.”

Con el objeto de mejorar el entendimiento de las Libertades del Aire, se presenta el presente cuadro de explicación:

²⁴Rodríguez Jurado, Agustín. *Op. Cit.* Página 121.

²⁵Loc. Cit.

²⁶*Ibid.* Página 122

Libertad	Derechos que implica
Primera	El derecho de sobrevolar un Estado.
Segunda	El derecho de aterrizar para fines técnicos, sin recolectar pasajeros o carga.
Tercera	El derecho que un Estado confiere a las aeronaves de otro Estado para desembarcar en el Estado otorgante pasajeros, carga y correo que pertenecen al Estado que recibe el derecho.
Cuarta	El derecho que un Estado confiere a las aeronaves de otro Estado para recoger o tomar en el Estado otorgante pasajeros, carga y correo y trasladarlos al Estado cuya aeronave recibe el derecho.
Quinta	El derecho que un Estado confiere a las aeronaves del otro Estado para recoger o tomar en el Estado otorgante pasajeros, carga y correo y trasladarlos a un tercer Estado, y el derecho de desembarcar pasajeros, carga y correo en el Estado que confiere el derecho, provenientes de ese tercer Estado.

Las cinco libertades señaladas con anterioridad son reconocidas en el derecho positivo internacional. En ciertos documentos de estudio, y en disertaciones de estudiosos de la materia se han llegado a mencionar hasta nueve libertades del aire; sin embargo, no han sido reconocidas por la Organización de Aviación Civil Internacional por lo que no se abordan en el presente estudio.

Excepto por las primeras dos Libertades que se indican en el cuadro anterior, el resto de Libertades requieren autorización previa del Estado involucrado para poder ser ejercidas por una línea aérea. Los Estados siguen ciertos criterios para otorgarlas y dependerá de sus políticas exteriores la manera en que lo hagan, llegando a ser temas de negociación de Convenios Aéreos Bilaterales y Multilaterales. Las Libertades del Aire se otorgan a las líneas aéreas constituidas en otros Estados, siempre que las mismas cumplan con los requisitos jurídicos de seguridad y de capacidad económica que el Estado otorgante establezca.

2. En la Legislación Guatemalteca

El Estado de Guatemala reconoce la primera y la segunda libertad del aire en virtud de ser Estado parte contratante del Convenio de Chicago.

De conformidad con el artículo 66 de la Ley de Aviación Civil, en Guatemala están reconocidas también de la tercera hasta la quinta libertad del aire. Este artículo dice: “**Política de cielos abiertos.** *El Gobierno de Guatemala, otorga a todos los países, con respecto a los servicios aéreos comerciales internacionales, regulares y no regulares, la tercera, cuarta y quinta libertades del aire, reconocidas de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 1º del Apéndice IV del Convenio de Chicago de 1944 y con apego a lo establecido en las normas constitucionales. Podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil, transportar pasajeros, carga y/o correo, desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala o viceversa. De existir convenios que especifiquen limitaciones referente al número de líneas aéreas designadas, tipo de aeronaves y frecuencias, Guatemala propondrá la modificación bilateral del convenio a efecto de que ambos países amplíen los derechos de explotación eliminando las limitaciones existentes.*”. Como se puede apreciar, en su primera parte, este artículo incluye los preceptos legales del artículo 5 del Convenio de Chicago, contenidos también en el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales que es el Apéndice IV de dicho convenio.

En la segunda parte del artículo, el legislador reconoce que existen limitaciones y busca que las mismas sean retiradas como parte de su política exterior de buscar que el Estado sea competitivo y atrayente a la inversión internacional. Dicho artículo establece que como política de Estado que Guatemala buscará, en los convenios bilaterales de los cuales es parte y que incluyan limitaciones en las libertades del aire, eliminar dichas limitaciones, siempre que se encuentre reciprocidad por parte del otro Estado Contratante.

Se presenta el siguiente cuadro explicativo con el propósito de analizar cómo se reconocen las Libertades del Aire por parte del Estado guatemalteco:

Libertad	Ley de Aviación Civil de Guatemala
Primera	Libertad reconocida por el hecho de ser Estado suscriptor del Convenio de Chicago, de conformidad con el artículo 5 del mismo.
Segunda	Libertad reconocida por el hecho de ser Estado suscriptor del Convenio de Chicago, de conformidad con el artículo 5 del mismo.
Tercera	Incluida en la redacción del primer párrafo del artículo 66 y desarrollada cuando se establece que podrá solicitarse a la Dirección General de Aeronáutica Civil la autorización para transportar pasajeros, carga y/o correo desde un punto en el exterior hacia cualquier punto en Guatemala. Podrá revocarse cuando se verifique la falta de reciprocidad por parte del Estado de la línea aérea que ha recibido la autorización para operar con esta Libertad por parte del Estado de Guatemala.
Cuarta	Incluida en la redacción del primer párrafo del artículo 66 y desarrollada en la palabra “ viceversa ”, que abre la posibilidad de solicitar a la Dirección General de Aeronáutica Civil la autorización para transportar pasajeros, carga y/o correo desde un punto en Guatemala hacia un punto en el exterior. Podrá revocarse cuando se verifique la falta de reciprocidad por parte del Estado de la línea aérea que ha recibido la autorización para operar con esta Libertad por parte del Estado de Guatemala.
Quinta	Este artículo la confiere, sin embargo no la define. Esta Libertad también podrá revocarse por la misma razón que podrán revocarse la Tercera y Cuarta Libertad

Las Libertades del Aire son elemento esencial del Derecho Aeronáutico. Son el objeto principal de las negociaciones de los convenios bilaterales o multilaterales en materia de aviación suscritos entre diversos países. Estas Libertades, a pesar de no ser materia de contratos de utilización de aeronaves como el que se estudia en el presente trabajo, sí definirán las rutas en las cuales los operadores aéreos podrán ejecutar o poner práctica los contratos de utilización de aeronaves que hayan suscrito y que en los próximos capítulos se analizarán.

CAPÍTULO III

De los Contratos en el ámbito mercantil y en el ámbito aeronáutico

Sumario: 1. Definición; 2. Elementos de los Contratos; 3. Elementos propios de los Contratos en el Derecho Aeronáutico.

El campo del Derecho Aeronáutico tiene un desarrollo posterior al campo del Derecho Mercantil. Por lo tanto, muchos de los elementos jurídicos y figuras contractuales que lo integran devienen, nacen o se inspiran en la rama mercantil. Estos elementos y figuras contractuales, conforme se van desarrollando, adquieren sus propias características, convirtiéndose en contratos autónomos, propios del Derecho Aeronáutico.

1. Definición

Para obtener la definición de Contrato Mercantil debemos atender como primer paso la definición de Contrato en el ámbito del Derecho Civil.

Federico Puig Peña, tratadista español, define el contrato “*como aquel acuerdo de voluntades, anteriormente divergentes, por virtud del cual las partes dan vida, modifican o extinguen una relación jurídica de carácter patrimonial.*”²⁷ Si bien el tratadista circunscribe su definición al campo del Derecho Civil, contiene todos los elementos que se aplican en el Derecho Mercantil, ya que tanto en el contrato civil como en el mercantil se crean, modifican, transmiten o extinguen obligaciones.

El tratadista Joaquín Garrigues, parte del concepto de contrato establecido en el Derecho Civil que indica que el contrato existe “desde que una o varias personas consienten en obligarse,

²⁷Puig Peña, Federico. *Compendio de Derecho Civil Español, Tomo III*, España, Ediciones Pirámide, S. A., 1976, 3ª. Edición. Página 329.

respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio.”²⁸ Establece además que si se quiere definir el Contrato Mercantil atendiendo a su naturaleza, éste es el “*que se produce en ejercicio de una empresa mercantil.*”²⁹ Agrega para finalizar, que para que un contrato sea mercantil se requiere que un comerciante sea parte del mismo y que el objetivo del contrato sea relacionado con el comercio.

El autor Juan Gómez Calero explica que el contrato mercantil puede ser definido como “*negocio jurídico (bilateral o plurilateral) por el que se constituyen, modifican o extinguen relaciones jurídicas obligacionales de carácter patrimonial.*”³⁰ Definición bastante parecida a la del español Puig Peña antes citada, pero agrega a la misma que es la ley mercantil “*la que proporcionasingularidades normativas que se imponen a los contratos mercantiles en razón a ser instrumentos para la realización de actividades económicas empresariales.*”³¹ Esto conlleva a decir que el contrato será mercantil si está basado en la ley mercantil, y si su objetivo es crear, modificar o extinguir obligaciones económicas.

Por su parte, el artículo 1571 del Código Civil guatemalteco establece que “*hay contrato cuando dos o más personas convienen en crear, modificar o extinguir una obligación*”. Esta definición se aplica en Guatemala a los contratos mercantiles, ya que el Código de Comercio no define los contratos mercantiles, y el artículo 1 de este cuerpo legal determina que: “*Los comerciantes en su actividad profesional, los negocios jurídicos mercantiles y cosas mercantiles, se regirán por las disposiciones de este Código y, en su defecto, por las del Derecho Civil que se aplicarán e interpretarán de conformidad con los principios que inspira el Derecho Mercantil.*”

2. Elementos de los Contratos

Para efectos de abarcar brevemente la doctrina que existe sobre los Contratos, se presenta una reseña de los Elementos de los Contratos:

²⁸Garrigues, Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil*, Tomo IV, Colombia, Editorial Temis, 1987, 7a. Edición, Página 13.

²⁹*Loc. cit.*

³⁰Jiménez Martínez, Guillermo J. (Comp.) *Derecho Mercantil*, España, Editorial Ariel, s. A., 1992, 2ª. Edición. Página 213

³¹*Loc. cit.*

a) Consentimiento.

El Consentimiento es la voluntad de las partes de suscribir el contrato. Es necesario para su existencia, por lo que se convierte en esencial y común a todos los contratos. Debe ser expresado por sujetos en plena capacidad para obligarse y sin prohibición alguna para celebrar el contrato.

b) Objeto.

El tratadista Puig Peña afirma que el objeto es “*una referencia material sobre la que coinciden las declaraciones de voluntad emitidas por las partes.*”³² Guillermo Borda lo define “*como la cosa o el hecho sobre los que recae la obligación.*”³³

El objeto de los contratos debe ser lícito, ya que debe estar de acuerdo con la legislación, posible y determinado, o con capacidad de ser determinado. Con relación a este último enunciado, el artículo 1538 del Código Civil establece que “*No sólo las cosas que existen pueden ser objeto de los contratos, sino las que se espera que existan.*” Si un contrato es sobre cosas que se espera que existan, las mismas deberán estar determinadas, por lo menos en género.

c) Causa

Diego Espín Cánovas, autor español, cuando se refiere a la Causa expresa: “*Además del consentimiento y el objeto, el contrato requiere como elemento o requisito esencial para su validez, la causa, que explica la función o finalidad del consentimiento en orden al objeto del contrato.*”³⁴ Es decir, la causa es la intención con la cual las partes buscan al suscribir el contrato.

De acuerdo con Manuel José Álvarez Didyme-dôme, “*La causa es el motivo que induce al acto o contrato.*”³⁵ Cada vez más la causa se va asimilando dentro del objeto del contrato y las

³² Puig Peña, Federico. *Op. Cit.*, Página 356.

³³ Borda, Guillermo. *Manual de Contratos*. Editorial Perrot. Buenos Aires, 1993, 16 Edición. Página 89.

³⁴ Espín Cánovas, Diego. *Manual de Derecho Civil Español. Volumen 3*, España, Editorial Revista de Derecho Privado, 1975. Página 387.

³⁵ Álvarez Didyme-dôme, Manuel José. *Contratos mercantiles*. Colombia, Universidad de Ibagué, 2012. Página 21.

corrientes actuales del Derecho no la toman como un elemento independiente del Contrato Mercantil.

d) Forma

Los Contratos en el Derecho Mercantil pueden tener tres formas: verbal; escrita en forma simple; y, escrita y solemne, que involucra la intervención de un notario. No obstante esta clasificación, el contrato mercantil se diferencia de los demás por la rapidez en su ejecución.

El contrato formal es aquel contrato, parafraseando a Gómez Calero, *para el que la ley establece una forma determinada*.³⁶ Para este autor, los contratos formales son “*contratos con forma impuesta*.”³⁷ Los contratos no formales son contratos que pueden celebrarse en forma verbal o por escrito, sin ningún requisito adicional. Gómez Calero los denomina como “*contratos con forma libre*.”³⁸

La diferencia entre contrato formal y no formal está fundada, como lo explica Joaquín Garrigues, “*en la posición que adopta la ley respecto a la autonomía de las partes en cuanto a la elección de una forma*.”³⁹ Es decir, serán formales los contratos a los cuales la ley les impone una forma de realizarse.

El Código de Comercio de Guatemala, con relación este tema, determina que “*los contratos de comercio no están sujetos, para su validez, a formalidades especiales. Cualesquiera que sean la forma y el idioma en que se celebren, las partes quedarán obligadas de la manera y en los términos que aparezca que quisieron obligarse. Los contratos celebrados en el territorio guatemalteco y que hayan de surtir efectos en el mismo, se extenderán en el idioma español*.”⁴⁰ La carencia de formalidad establecida por dicho cuerpo legal es concordante con el principio de celeridad del Derecho Mercantil.

³⁶ Jiménez Martínez, Guillermo J.(Comp.) *Derecho Mercanti*. Página 223.

³⁷ *Loc. cit.*

³⁸ *Loc. cit.*

³⁹ Garrigues, Joaquín. *Op. Cit*, Página 20.

⁴⁰ Congreso de la República de Guatemala. Decreto 2-70. *Código de Comercio*. Artículo 671.

Ciertamente los Contratos Mercantiles han sido definidos en doctrina en forma paralela con los elementos del Contrato Civil, pero al estudiarlos frente a los Contratos Aeronáuticos es importante mencionar el concepto de *Lex Mercatoria*. Este concepto nace con los primeros comerciantes, previo a la Edad Media, y evoluciona como un conjunto de reglas de usanza que llegan a convertirse en ley para los que ejercen actos de comercio.

De conformidad con el autor José Carlos Fernández Rozas citado por Jorge Alberto Silva, la “*nueva lex mercatoria no es otra cosa que un conjunto de reglas de comportamiento y cláusulas de interpretación uniformes y típicas que se propagan de manera constante y reiterada en el comercio internacional y que son asumidas por los particulares en virtud de la existencia de una convicción de su carácter vinculante.*”⁴¹ Este autor es explícito al exponer que la Lex Mercatoria son reglas que se extienden entre los sujetos por su continuado uso, son utilizadas porque existe la creencia y la práctica que serán cumplidas por las partes que han quedado supeditadas a las mismas.

Fernández Rozas agrega: “*Es innegable que la nueva Lex Mercatoria, enriquecida, perfeccionada y consolidada con sus usos y costumbres particulares, se proyecta hacia el futuro sustentada en un derecho espontáneo, autónomo y uniforme que tiende de manera natural a alejarse de las regulaciones estatales.*”⁴² Como señala el autor, la Lex Mercatoria se aleja de las regulaciones estatales porque innova en nuevas regulaciones que surgen de la costumbre, y la fuerza regulatoria de los Estados se verá en la necesidad de modificarse para incluirla o al menos reconocerla.

Ahora bien, los contratos aeronáuticos nacen de usos y costumbres particulares, utilizando las mismas palabras del autor; sin embargo, no se alejan de las regulaciones estatales al momento de ejecutarse. Se acuerdan con base a las voluntades de las partes, quienes pueden resumir en un contrato sus requerimientos, los cuales se sujetarán a las regulaciones que sobre la actividad aeronáutica hayan emitido en los diferentes Estados involucrados.

⁴¹ Silva, Jorge Alberto (Comp.) *Estudios sobre LexMercatoria: Una realidad internacional*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas – UNAM, 2010, página 65.

⁴²Loc. Cit.

3. Elementos propios de los Contratos en el Derecho Aeronáutico

La actividad aeronáutica o de aviación, nace siendo una experiencia científica, que en tanto se desarrolla, requiere de una regulación jurídica; no sólo por el vuelo de los aparatos en diferentes espacios aéreos, sino porque nacen nuevas relaciones comerciales entre los sujetos del Derecho Aeronáutico.

Los Contratos en el Derecho Aeronáutico tienen los mismos elementos que en el Derecho Mercantil. Son acordados por al menos dos entes mercantiles, las líneas aéreas, y su objeto es una prestación con un fin económico. La diferencia radica en que los contratos aeronáuticos están sujetos para su ejecución a las leyes y regulaciones aeronáuticas de las partes involucradas, y serán siempre formales, puesto que en la mayoría de casos, la autoridad aeronáutica debe aprobarlos o aceptarlos.

A pesar de la existencia de estas legislaciones en materia aeronáutica, los Contratos Aeronáuticos siguen suscribiéndose en muchas formas que aún no han sido reguladas, respetando las legislaciones, y nacen de forma particular y se van generalizando en su uso.

Esta es una corriente contractual que no solamente se da en el Derecho Aeronáutico. Con relación a este tema, el autor Jorge Oviedo Albán: *“Actualmente el conjunto de usos y costumbres contribuye a conformar el derecho de las transacciones internacionales que algunos denominan derecho mercantil internacional, el cual está compuesto además de tratados de derecho internacional privado, disposiciones contractuales, conjunto de reglas recopiladas por entidades especializadas en el tema y leyes modelo recomendadas por organismos como UNCITRAL.”*⁴³ Esto es lo que sucede con el Derecho Aeronáutico: está compuesto de tratados internacionales y conjunto de reglas recopiladas por la Organización de Aviación Civil Internacional que los Estados adoptan dentro de sus ordenamientos legales.

⁴³ Oviedo Albán, Jorge, Moreno Rodríguez, José Antonio, y Calvo Caravaca, Alfonso Luis. *Derecho comercial en el siglo XXI*, Colombia, Universidad de La Sabana, 2008. Página 61.

Los elementos propios del Contrato Aeronáutico le permiten tener su propia estructura y lógica que facilita su aplicación y ejecución. Estos son el sometimiento a las legislaciones aeronáuticas que regulan a las partes involucradas y la formalidad que a la que debe sujetarse, tanto al suscribirse en forma escrita como al someterse a la autoridad aeronáutica para su aprobación.

CAPÍTULO IV

Análisis de los Contratos de Arrendamiento, Fletamento e Intercambio de Aeronaves

Sumario: 1. Contrato de Arrendamiento de Aeronaves; 2. Contrato de Fletamento de Aeronaves; 3. Contrato de Intercambio de Aeronaves; 3.1. Naturaleza Jurídica; 3.2. Objeto; 3.3. Elementos y Características; 3.4. Efectos; 3.5. Beneficios del Contrato de Intercambio de Aeronaves; a) Legales; b) Financieros; c) Operativos.

Los contratos de utilización de aeronaves surgen como categoría de contratos en la segunda mitad del siglo XX.⁴⁴ Tienen como finalidad, como bien lo explica el tratadista Carlos Pablo Fusaro, “*el aprovechamiento de las aeronaves en la navegación aérea*”.⁴⁵ Son contratos que se refieren al uso y explotación de una aeronave por parte de un operador aéreo.

Carlos Llorente Gómez de Segura, citando a Mario Folchi, indica que estos contratos han sido definidos como “*aquellos contratos por los que una parte, por medio de una contraprestación, adquiere el derecho al uso y disfrute en actividades aeronáuticas de una aeronave de otra parte, o la realización por esta otra parte de una determinada actividad aeronáutica con una aeronave en beneficio de la primera.*”⁴⁶ Estos contratos tendrán siempre como objetivo la ejecución de una actividad aeronáutica.

La doctrina y el quehacer aeronáutico han determinado que esencialmente estos contratos son el Arrendamiento, el Fletamento y el Intercambio de Aeronaves.

En este capítulo se desarrollará los contratos de utilización de aeronaves que por su naturaleza pueden generar confusión en la aplicación del Contrato de Intercambio de Aeronaves, y se finalizará con el análisis respectivo del mismo.

1. Contrato de Arrendamiento de Aeronaves

Antes de referirnos al Contrato de Arrendamiento de Aeronaves, es conveniente hacer mención al Contrato de Arrendamiento definido en el Código Civil, en el artículo 1880, como “*el*

⁴⁴ Llorente Gómez de Segura, Carlos. *Op. Cit.*, Página 153.

⁴⁵ Fusaro, Carlos Pablo. *Aeronaves y Personal Aeronáutico*, Argentina, Abeledo-Perrot Lexis-Nexis Argentina, S. A., 2001. Página 252.

⁴⁶ Llorente Gómez de Segura, Carlos. *Op. Cit.*, Página 152.

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.”

El contrato de arrendamiento es un contrato consensual, bilateral, conmutativo, principal y de tracto sucesivo. Es un contrato consensual porque para existir requiere el consentimiento de las partes. El sujeto jurídico que recibe el uso o goce de la cosa tiene la obligación de devolverla y pagar una contraprestación, allí es donde radican sus características de bilateral y conmutativo. Es un contrato principal porque no depende de ningún otro contrato para su existencia y finalmente de tracto sucesivo porque su ejecución es mantenida a lo largo del plazo del mismo. Es decir, el uso o goce de la cosa es durante todo el plazo del contrato y no se realiza una sola vez sino su uso o goce son continuos.

Por su parte el Contrato de Arrendamiento de Aeronaves es una figura contractual que nace del contrato de arrendamiento civil, es la figura contractual de mayor utilización en el campo aeronáutico. Además, es el único contrato de utilización de aeronaves en la que una de las partes podría no ser operador aéreo, como se verá a continuación.

En 1923, ya el jurista italiano Giannini formulaba una definición del contrato de arrendamiento de aeronave, denominándolo contrato de locación (como en el Derecho Romano), por el que el locatario recibe del locador la aeronave para que la opere a su conveniencia, siendo el primero de las partes, es decir el locatario, responsable de la operación de la aeronave.

La Organización de Aviación Civil Internacional en cumplimiento de sus objetivos contenidos en el artículo 44 del Convenio de Chicago y especialmente el objetivo de *“fomentar el desarrollo de la aviación civil internacional en todos sus aspectos”* emite estudios, manuales y normas recomendadas sobre diversos campos de la aviación con el fin de que los Estados logren uniformidad en sus legislaciones, regulaciones y políticas aéreas. Estos estudios se convierten en referencias para todos los sujetos involucrados en el Derecho Aeronáutico y dentro de ellos se encuentra el Documento 9626 denominado “Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional”, documento en el cual se define el arrendamiento de aeronaves como *“el alquiler,*

*en lugar de la compra, de aeronaves por un transportista aéreo de otro o de una entidad que no sea una línea aérea”.*⁴⁷

La Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Especial, de aquí en adelante denominada ALADA, entidad que se dedica al estudio del Derecho Aeronáutico, publica en el año 2000 una recopilación de trabajos realizada con motivo de la celebración de sus cuarenta años de existencia,⁴⁸ dentro de los cuales incluye un Proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano.

Este Proyecto busca convertirse en una referencia para los países de América Latina, bajo la línea de pensamiento jurídico de unificación de legislaciones para beneficio del desarrollo del Derecho Aeronáutico en la región. Desarrolla varios conceptos importantes tales como el registro de las aeronaves, la hipoteca aeronáutica, la responsabilidad en la aviación comercial y los contratos de utilización de aeronaves.

En el tema de Arrendamiento de Aeronaves, el Proyecto de Código en mención define en su artículo 76 que *“habrá contrato de locación de aeronaves cuando una parte se obligue a transferir a la otra, por un precio cierto, el uso y goce de una aeronave determinada, a fin de ser utilizada por uno más viajes, por un cierto tiempo o por kilometraje a recorrer”*⁴⁹ (lo subrayado es de la investigadora). Esta definición, evidentemente amplia, indica solamente que la aeronave será utilizada por quien la recibe sin explicar cómo será el uso de la aeronave, elemento indispensable que deberá contener el contrato de arrendamiento de aeronave.

Carlos Llorente Gómez de Segura establece que el Contrato de Arrendamiento de Aeronave es *“un contrato por el que una persona (arrendador) cede el uso y disfrute de una aeronave determinada (sobre la que tiene una facultad de disposición bien como propietario o bien en virtud de otro título que confiera dicha facultad) a otra persona (arrendatario) para ser utilizada por esta otra persona (que será poseedor) bien por un tiempo determinado, bien por*

⁴⁷ Organización de Aviación Civil Internacional Documento 9626. *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo Internacional*. 2004, 2ª. Edición. Páginas 4.7-5

⁴⁸ Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial. *40 Años de Alada*, LARA Producciones Editoriales, 2000. Página 147.

⁴⁹ *Ibid.*, Página 159.

uno o varios viajes o bien por un número determinado de kilómetros (o, en su caso, millas) a cambio de una contraprestación económica.”⁵⁰(Lo subrayado es de la investigadora) Esta definición contempla los aspectos abarcados por definiciones las anteriores con una explicación más amplia de cada uno de los elementos del contrato, especialmente, indica que quien recibe la aeronave será poseedor de la misma.

Antes de analizar los elementos propios del Contrato de Arrendamiento de Aeronaves, es importante indicar que la Ley de Aviación Civil de Guatemala define, en su artículo 49, que “*el contrato de arrendamiento de aeronave es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso y posesión de 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.*”⁵¹ Definición que incorpora los elementos doctrinales citados para el contrato de Arrendamiento y no se contradice con ninguno de ellos.

Por la importancia que el tema merece, y con el objeto de facilitar la comparación de las tres definiciones, se presenta el cuadro de cotejo siguiente:

Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional (OACI 9626) ⁵²	Proyecto de Código Aeronáutico de ALADA ⁵³	Ley de Aviación Civil de Guatemala
<i>Arrendamiento de Aeronaves es el alquiler, en lugar de la compra, de aeronaves por un transportista aéreo de otro o de una entidad que no sea una línea aérea</i>	<i>Habrá contrato de locación de aeronaves cuando una parte se obligue a transferir a la otra, por un precio cierto, el uso y goce de una aeronave determinada, a fin de ser utilizada por uno más viajes, por un cierto tiempo o por kilometraje a recorrer.</i>	<i>El contrato de arrendamiento de aeronave es aquel mediante el cual el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso y posesión de una aeronave determinada por cierta renta convenida, para uno o más vuelos, una distancia a recorrer u otras modalidades y para ser utilizada en una actividad específicamente aeronáutica.</i>

⁵⁰ Llorente Gómez de Segura, *Op. Cit.*, página 154.

⁵¹ Congreso de la República de Guatemala. Decreto 93-2000. *Ley de Aviación Civil*. Artículo 49.

⁵² Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Documento 9626. *Op. Cit.*, Página 4.7-5

⁵³ Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial. *40 Años de Alada*, *Op. Cit.*, Página 159

En este sentido, el contrato arrendamiento de aeronaves incluye no sólo el bien (aeronave) sino también la transferencia de la calidad del operador, lo que lo hace un contrato más complejo de lo que se podría apreciar.

De las definiciones y criterios expuestos, se determinan que los elementos principales del Contrato de Arrendamiento de Aeronaves son:

- a) Transferencia del uso de la aeronave, porque una parte la entrega a la otra;
- b) Transferencia temporal, ya que el contrato es por un plazo definido y se transfiere solamente el uso y goce, no la propiedad;
- c) La contraprestación que es el precio cierto, el cual puede ser por viaje, por un plazo o por distancia recorrida.

Con lo ya establecido se puede definir que el Contrato de Arrendamiento de Aeronaves es un contrato:

- a) **Consensual:** porque existe un consentimiento expreso de las partes para su existencia. No es necesario entregar la aeronave para que exista y sea válido;
- b) **Oneroso:** al existir una contraprestación dineraria por parte de quien recibe el uso o goce de la aeronave;
- c) **Bilateral:** desde que se celebra el contrato, nacen obligaciones para ambas partes;
- d) **Temporal:** porque se ejecuta por un determinado plazo o período de tiempo;
- e) **Formal:** debido a que se plasman las voluntades de las partes en forma escrita, lo cual es necesario para ser develado ante la autoridad aeronáutica; y,
- f) **De tracto sucesivo:** ya que las obligaciones del arrendador y del arrendatario persisten durante el plazo del contrato y no se acaban con la celebración del mismo.

Todos estos elementos son propios tanto del contrato de arrendamiento civil como del Contrato de Arrendamiento de Aeronaves. El elemento que diferencia el Contrato de Arrendamiento de Aeronaves del Contrato de Arrendamiento Civil es que al transferir el uso y goce se transfiere también la calidad de explotador de la aeronave.

En el ámbito aeronáutico por explotador de la aeronave se entiende el que opera la aeronave y está encargado de su conducción técnica. El término Operador de Aeronave es la referencia utilizada para identificar a la línea aérea para la cual el piloto al mando de la misma está realizando el vuelo. En el caso del Contrato de Arrendamiento de Aeronaves el explotador es la misma persona jurídica que el operador, al transferir junto con el uso y goce el control operacional de la aeronave.

El Contrato de Arrendamiento de Aeronaves permite una serie de facilidades en la realización del transporte de pasajeros, carga y correo, tales como reducción de costos, mejor utilización de la aeronave, beneficios en materia de impuestos y utilización del equipo adecuado para determinadas rutas.

Con la evolución y aceleramiento del transporte han surgido diferentes modalidades de los contratos de arrendamiento como consecuencia de las necesidades del comercio.

En su 156 período de sesiones el Comité de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil emite el documento número AT-WP/1849 denominado “*Estudio acerca del Arrendamiento de Aeronaves*” como consecuencia de varias solicitudes de asistencia recibidas de parte de miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional para tratar diferentes aspectos, tanto de seguridad como legales, en la aplicación de los contratos de utilización de aeronaves. Este estudio fue repartido a los miembros de OACI el 14 de mayo de 1999, y sirvió de base para estudios posteriores.⁵⁴

Este estudio clasifica a los Contratos de Arrendamiento de Aeronaves según los fines de utilización de la aeronave, catalogándolos en dos tipos: Contratos de Arrendamiento de Aeronaves Financieros y Arrendamientos Operativos.

⁵⁴ Comité de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional, “Estudio acerca del Arrendamiento de Aeronaves”, documento número AT-WP/1849 emitido por el mayo 1999. Disponible en: http://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/atconf5_wp009_sp.pdf. (Fecha de consulta: 13 de octubre del 2015).

Los arrendamientos de aeronaves financieros, también llamados de capital, son los que utilizan los transportistas aéreos para evitar las *“importantes inversiones de capital o deudas que frecuentemente se requieren en la compra directa de aeronaves del fabricante o para reducir los impuestos u otros costos.”*⁵⁵

La relación entre las dos partes en este tipo de contrato es propia del Derecho Civil ya que una de las dos partes no es un sujeto de Derecho Aeronáutico. Responde a la necesidad del transportista aéreo de utilizar dinero de otro, debido a los altos costos de fabricación de las aeronaves. Este tipo de arrendamiento permite al transportista (que es el arrendatario) utilizar su nombre y logo en la aeronave y muchas veces, dependiendo de las negociaciones, matricular la aeronave en el Estado que él elija.

Es usual en las reglamentaciones internas de los Estados que este tipo de arrendamiento no esté específicamente introducido en los cuerpos legales que regulan la aviación civil, ya que es tomado como un contrato de arrendamiento regulado por el derecho civil.

En el Derecho Aeronáutico y en los ordenamientos internos de los países miembros de la OACI se permite que el arrendador de la aeronave no sea un operador aéreo, sobre todo cuando el arrendamiento es a largo plazo, siempre y cuando no se trate de arrendamientos con tripulación o fletamentos, de los cuales se hablará en el siguiente apartado.

Por su parte, los Arrendamientos Operativos tienen por objetivo solucionar la necesidad de un transportista aéreo con la aeronave de otro transportista por un tiempo definido. Como se puede apreciar, en estos contratos las dos partes deben ser operadores aéreos, delimitando este contrato al ámbito puro del Derecho Aeronáutico. En este tipo de arrendamientos el arrendador transfiere el control operacional de la aeronave al arrendatario por un plazo determinado y durante ese plazo el que traslada este control no podrá utilizar la aeronave.

Estos son los contratos a los que las regulaciones aeronáuticas se refieren, por ser los contratos que deben ajustarse a lineamientos y requerimientos establecidos por las autoridades

⁵⁵Loc. cit.

aeronáuticas que velan por la seguridad aérea cuya existencia y ejecución en la vida jurídica es aprobada por las autoridades aeronáuticas de los países de las partes contratantes. Esta figura jurídica permite lograr la eficiencia operativa de la aeronave, ya que la misma puede ser operada cuando su titular no la esté utilizando.

Los dos tipos de arrendamientos de aeronaves operativos por excelencia son el arrendamiento sin tripulación y el arrendamiento con tripulación, clasificación incluida en el artículo 51 de la Ley de Aviación Civil de Guatemala. El Arrendamiento sin Tripulación es un “*simple arrendamiento de la aeronave.*”⁵⁶ La aeronave es operada por quien la recibe, quien también decide su destino comercial, significando esto que las rutas y derechos comerciales explotados son titularidad del arrendatario. Por su parte, el Arrendamiento con Tripulación, es el Contrato de Fletamento de Aeronaves, que se desarrolla en el siguiente inciso.

2. Contrato de Fletamento de Aeronaves

El contrato de Fletamento de Aeronaves se deriva de la figura de fletamento nacida en el campo del Derecho Marítimo y para su entendimiento es importante diferenciarla del contrato de flete.

El Contrato de Fletamento nace dentro del campo del Derecho Mercantil, como un contrato de transporte de mercancías. Muchos tratadistas lo consideran como el contrato de derecho marítimo del cual nacen los demás contratos que rigen el transporte en el mar.

El Diccionario de la Real Academia Española define la palabra **fletamento** como “*contrato mercantil en el que se estipula el flete,*”⁵⁷ definiendo **flete** como el “*precio estipulado por el alquiler de una nave o de una parte de ella*”.⁵⁸ Se entiende que el objeto del alquiler de la nave es para utilizarla en la realización de un transporte.

⁵⁶ Llorente Gómez de Segura, Carlos. *Op. Cit.*, Página 155

⁵⁷ Fletamento. Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española, España, 2014, 23 edición. Disponible en <http://dle.rae.es/>. (Consultado el 20 de octubre del 2015).

⁵⁸ Flete. *Ibid.*

Alberto Abreu Fernández define el Contrato de Fletamento como “*como el acuerdo de voluntades entre partes, una de las cuales se compromete a poner a disposición de la otra un buque para la transportación de las mercancías o a efectuar la transportación de estas, por lo que algunos califican como causa del fletamento la facilitación del medio y no del transporte como causa exclusiva, recibiendo en contraprestación una cantidad de dinero denominada flete.*”⁵⁹ Esta definición agrega que el objeto de este contrato no solamente es el transporte de mercancías, sino la consecución del medio de transporte también, lo cual se considerará válido dependiendo de las necesidades de las partes.

Algunos tratadistas han equiparado el contrato de fletamento con el contrato de arrendamiento, lo cual ha sido debatido y contrarrestado con estudios doctrinarios que establecen que el alquiler del buque o nave no es el objeto de este contrato, sino el transporte de un lugar a otro de mercancías. Este contrato se diferencia principalmente del contrato de arrendamiento en que no existe la transferencia de la calidad del explotador de la aeronave.

En el Código de Comercio de Guatemala no se contempla este contrato per se. Se incluye la palabra “fletamento” dentro de las condiciones que deben estipularse en el contrato de transporte.⁶⁰

La legislación guatemalteca define al Contrato de Fletamento de Aeronaves como el contrato “*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.*”⁶¹ Esta definición, adicional a establecer los elementos más importantes del contrato de fletamento, hace una clara diferenciación con el arrendamiento de aeronaves, al indicar que el fletante conservará el control operacional de la aeronave al conservar la posesión de la misma, componente fundamental de este contrato.

⁵⁹ Abreu Fernández, Alberto. *El derecho en el transporte marítimo*. Cuba, Editorial Félix Varela, 2006. Página 60.

⁶⁰ Congreso de la República de Guatemala. Decreto 2-70. *Código de Comercio*. Artículo 856.

⁶¹ Congreso de la República de Guatemala. Decreto 93-2000. *Ley de Aviación Civil*. Artículo 54.

Luis Tapia Salinas expone que el Contrato de Fletamento de Aeronaves consiste en “poner a disposición de una persona o empresa, una aeronave para que la utilice, goce y disfrute como medio oportuno para poder conseguir el intento económico de traslación de un lugar a otro que se propone.”⁶² Es decir, quien da la aeronave, el fletante, pone a disposición del fletador, o quien la recibe, el uso de la aeronave; sin embargo, es el fletante quien conserva la obligación de la operación y mantenimiento de la aeronave.

Inicialmente, la diferencia más significativa entre el Arrendamiento de Aeronaves y el Fletamento es que el Fletamento tiene por objeto principal la capacidad, cuántos pasajeros o cuánta carga, puede transportar la aeronave. Sin embargo, cuando se estudia a profundidad esta figura contractual se determina que la diferencia principal consiste en que el control operacional de la aeronave lo conserva el fletante. Esto significa que es bajo las autorizaciones, los manuales y procesos operacionales con los que se manejará la aeronave son los aprobados para el fletante, y el fletador lo que aporta en materia operacional es el derecho de ruta.

El autor argentino Mario Folchi determina que existen cuatro clases de Contrato de Fletamento:⁶³

- a) Fletamento total;
- b) Fletamento parcial;
- c) Fletamento por viaje; y,
- d) Fletamento por tiempo

El Fletamento total es, como su nombre lo indica, cuando se involucra la capacidad de toda la aeronave. El parcial, cuando el fletante pone a disposición del fletador, parte de los asientos del avión o bien parte de su espacio para transportar carga. El Contrato de Fletamento por viaje es en el mundo aeronáutico denominado contrato de flete, y es el utilizado para los denominados vuelos o viajes “charters”. Su característica es operar en itinerarios no regulares, y que se permite que el fletador no sea operador aéreo, ya que podrá ser, a manera de ejemplo, una agencia de viajes o bien una empresa que contrata el viaje para transportar a sus colaboradores en

⁶² Tapia Salinas, Luis. *Op. Cit.*, Página 197

⁶³ Folchi, Mario O. *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. Disponible en <http://www.ijeditores.com.ar/articulos.php?idarticulo=64568&print=1>. (Consultado el 3 de noviembre del 2015).

viaje de cortesía. Finalmente, el Contrato de Fletamento por tiempo es el contrato de Fletamento per se, mayormente utilizado por los operadores aéreos para suplir sus necesidades de equipo.

Por lo regular, las obligaciones del fletante consisten en: a) proporcionar una aeronave en condiciones aeronavegables, con todos los permisos vigentes; b) operar esta aeronave en las rutas e itinerarios indicados por el fletante, lo que significa proporcionar pilotos y tripulaciones de cabina entrenados; y las obligaciones del fletador consisten en: a) pago del precio pactado; b) tener la autorización correspondiente para transportar pasajeros o carga en las rutas e itinerarios que le ha requerido al fletador.

El objetivo del fletador en suscribir un Contrato de Fletamento de Aeronaves es operar la ruta a la que tiene derecho con una aeronave completamente equipada, incluyendo tripulaciones, pero que no le es propia, ni son sus colaboradores, ni sus procesos operacionales. Este contrato responde a las necesidades de muchos operadores de cumplir con itinerarios ya pactados y vuelos ya vendidos y por una razón u otra se encuentran limitados de equipo o bien de tripulaciones.

En muchas legislaciones de la región, las autorizaciones que emiten las autoridades aeronáuticas civiles para estos contratos son temporales, bajo el apercibimiento de que los solicitantes resuelvan la insuficiencia en la que se ven inmersos. Esta posición de las autoridades obedece a básicamente a dos criterios.

El primero es que las compañías aéreas deben tener capacidad técnica y económica para operar las rutas que han solicitado y por ende prestar los servicios aéreos a los que se han comprometido con sus pasajeros; y el segundo es un criterio proteccionista hacia la fuerza laboral del país del fletador. Con relación a este último criterio, el grupo de expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del Transporte aéreo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil –CLAC- emite en el mes de marzo del año 2004 el “Estudio del problema de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región”, dentro del cual señalan las razones que las autoridades manifiestan al ser limitantes en autorizar los Contratos de Fletamento es que consideran que existe la posibilidad de que *“se disminuya la utilización de pilotos y tripulantes de la propia nacionalidad. Llegando a los extremos, que una compañía aérea que*

solamente use fletamentos en los servicios adjudicados, puede dejar sin trabajo a los pilotos de su propia nacionalidad.”⁶⁴

El Contrato de Fletamento de Aeronaves tiene características propias de una figura contractual independiente, nace, al igual que el resto de contratos de utilización de aeronaves, como respuesta a las necesidades de los operadores aéreos y su utilización se ha acrecentado conforme el mundo de la aviación ha crecido.

3. Contrato de Intercambio de Aeronaves

De un estudio general a un estudio particular, se llega al tercer contrato de utilización de aeronaves reconocido tanto en la doctrina como en las legislaciones internacionales e individuales de cada Estado. Se ha procedido al estudio de los contratos anteriores con el objeto de delimitar y entender los elementos exclusivos del Contrato de Intercambio de Aeronaves.

3.1. Naturaleza Jurídica

El Contrato de Intercambio de aeronaves es uno de los contratos de utilización de aeronaves más innovadores que incrementa las posibilidades de una mejor utilización de la aeronave. Para lograr una mejor explicación se cita a Carlos Pablo Fusaro, quien define que *“la finalidad primordial reside en el aprovechamiento de las aeronaves en su finalidad específica, esto es, la navegación aérea.”*⁶⁵

Videla Escalada lo califica como la figura más compleja dentro de los contratos de utilización de aeronaves⁶⁶ y lo define como *“un contrato complejo en que dos o más explotadores*

⁶⁴ Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC – *Estudio del Problema de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región.* <http://clacsec.lima.icao.int/Reuniones/2004/GEPEJTA13/NE/13GENE16.pdf>. Consultado el 25 de abril del 2014.

⁶⁵ Fusaro, Carlos Pablo, *Op. Cit.*, Página 252.

⁶⁶ Videla Escalada, Federico. *Op. Cit.*, Página 303

*de aeronaves se ceden recíprocamente el derecho de utilizar sus respectivas máquinas en el cumplimiento de las operaciones fijadas de común acuerdo.”*⁶⁷

Mario Folchi resume las definiciones doctrinarias de este contrato en el concepto: “*El intercambio de aeronaves es el contrato por el cual dos o más explotadores se obligan a utilizar recíprocamente sus aeronaves, con o sin tripulación.*”⁶⁸ Se considera esta una definición clara que respeta los elementos del contrato como más adelante se explica.

El “Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional”, emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) define esta figura como “*un servicio terminal regular con una sola aeronave que enlaza una ruta de un transportista aéreo, en el punto de intercambio, con una ruta de un segundo transportista aéreo, con la misma aeronave cuya tripulación y control operacional dependen del correspondiente transportista autorizado en cada ruta.*”⁶⁹ Más que establecer una definición, la Organización de Aviación Civil Internacional realiza una explicación de cómo se materializa un intercambio de aeronaves. Es decir, una aeronave en un punto establecido entre dos operadores puede cambiar de control operacional al llegar a dicho punto operado por una línea aérea y despegar de dicho punto operado por una segunda línea aérea, todo lo cual dependerá de las autorizaciones que cada transportista haya obtenido.

La definición de este contrato contenida en la Ley de Aviación Civil de Guatemala se estudiará en el próximo capítulo cuando se analicen lo contenido sobre el mismo en diversas legislaciones.

El Contrato de Intercambio por ser una figura muy novedosa dentro de los contratos de utilización de aeronaves no estaba definida ni utilizada en el Convenio de Chicago original, ya que este fue elaborado previo a que los contratos de utilización de aeronaves fueran tan ampliamente utilizados por los operadores aéreos.

⁶⁷ *Ibid.*, Página 304

⁶⁸ Folchi, Mario O. *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. <http://www.ijeditores.com.ar/articulos.php?idarticulo=64568&print=1>. Consultado el 3 de noviembre del 2015.

⁶⁹ Organización de Aviación Civil Internacional. Documento 9626. *Op cit.* Página 4.1-8

Sin embargo, para responder a varias necesidades de la aviación comercial moderna, en una enmienda al Convenio, se agrega el artículo 83 bis a dicho convenio, el contrato de intercambio aparece en el mismo.⁷⁰ Es con esta adición que el Contrato de Intercambio de Aeronaves queda incluido dentro de las figuras contractuales reconocidas por el cuerpo legal más importante de la aviación civil, a pesar de no definirla.

La figura contractual del Contrato de Intercambio de Aeronaves utiliza elementos del arrendamiento de aeronaves. Sin embargo, no puede tomarse simplemente por un arrendamiento recíproco, sino que es necesario legislarlo en forma separada, debido a lo original y novedoso de la figura. Implica una utilización recíproca de aeronaves por dos operadores aéreos que puede ser o no simultánea, siendo un requisito sine qua non para este contrato que las dos partes sean operadores aéreos que transporten pasajeros, carga y/o correo regularmente.

3.2. Objeto

El objeto del Contrato de Intercambio de Aeronaves es lograr una mejor utilización de las aeronaves, lo que le permite a las líneas aéreas una mejor estructura de costos y cubrir necesidades de equipo para determinadas rutas.

3.3. Elementos

De las definiciones y criterios expuestos en el apartado anterior, se asevera que los elementos principales del Contrato de Intercambio de Aeronaves son:

- a) Transferencia **recíproca** del uso de las aeronaves de las partes contractuales, aunque podría no ser simultánea.
- b) Transferencia **temporal**, ya que el contrato es por un plazo definido y se transfiere solamente el uso y goce, no la propiedad;

⁷⁰ Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, Resolución A23-2, 6 de octubre de 1980.

- c) La contraprestación que es el **precio cierto**, el cual puede ser por hora de vuelo, por viaje, por un plazo o por distancia recorrida.

Una vez definidos sus elementos, las características principales de dicho contrato se enumeran así:

- a) **Consensual**: porque existe un consentimiento expreso de las partes para su existencia. No es necesario entregar la aeronave para que exista y sea válido.
- b) **Intuito Personae**: debido a que las partes contratantes deben ser operadores certificados del equipo aeronáutico a intercambiarse. Este es un contrato personalísimo, cuyas partes no pueden ser sustituidas, porque son inherentes a las mismas las autorizaciones y habilitaciones otorgadas por las autoridades aeronáuticas.
- c) **Oneroso**: al existir una contraprestación dineraria que ambas partes deberán pagar.
- d) **Bilateral**: desde que se celebra el contrato, nacen obligaciones para ambas partes.
- e) **Temporal**: porque se ejecuta por un determinado plazo o determinadas horas de vuelo.
- f) **Formal**: debido a que se plasman las voluntades de las partes en forma escrita y se debe proceder a su incorporación ante las autoridades aeronáuticas para su aprobación.
- g) **De tracto sucesivo**: ya que las obligaciones de ambas partes persisten durante el plazo del contrato.

El “*Estudio acerca del Arrendamiento de Aeronaves*”, emitido por el Comité de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional incluye un listado de elementos a verificar cuando se lleva a cabo un arrendamiento⁷¹. Este listado podría y debería aplicarse también al contrato de intercambio, siendo los cuestionamientos más importantes a verificar, en materia operacional y no propiamente legal:

- a. ¿Cuáles son los Estados responsables de determinados aspectos de vigilancia de la seguridad operacional?

⁷¹Comité de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional, “Estudio acerca del Arrendamiento de Aeronaves”, documento número AT-WP/1849 emitido por el mayo 1999, http://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/atconf5_wp009_sp.pdf. Consultado el 13 de octubre del 2015.

- b. ¿Cuáles son las medidas necesarias para la explotación segura de las aeronaves intercambiadas?

Se considera que estas preguntas, tal como se menciona, no son propiamente legales, y las respuestas a las mismas deberán estar contenidas en el contrato a suscribirse con el objeto de lograr tanto la pronta aprobación del mismo por parte de las autoridades aeronáuticas como la claridad en cuanto a la vigilancia operacional por parte de dichos entes a los operadores involucrados.

3.4. Efectos

El principal efecto del Contrato de Intercambio de Aeronave es que ambos explotadores aéreos obtienen el uso y goce de una aeronave, siendo este efecto lo que lo diferencia del Contrato de Arrendamiento de Aeronaves. En el Contrato de Arrendamiento de Aeronaves el arrendador obtiene el pago de la renta y deja de tener el uso y goce de la aeronave.

Si bien en el Contrato de Intercambio de Aeronaves el uso y goce no son simultáneos, sí se disfrutarán durante las horas operadas por cada una de las partes suscriptoras del contrato, lo cual pudiera suceder en un mismo día.

Otro efecto del contrato en estudio es que una de las partes podrá recibir en intercambio una aeronave, pudiendo entregar a la contraparte una aeronave en diferente lugar de intercambio autorizado. Es decir que la entrega de la aeronave por cada una de las partes puede suceder en diferentes puntos y en distintos momentos, de forma que no sería simultánea.

3.5. Beneficios del Contrato de Intercambio de Aeronaves

Como se ha establecido a lo largo del presente estudio, los contratos de utilización de aeronaves buscan el beneficio económico y operacional de las líneas aéreas. El Contrato de Intercambio de Aeronaves nace de la necesidad de optimizar el uso de la flota de un operador aéreo con el objeto de hacer frente al alto pago de las rentas financieras contratadas para poder obtener dicho equipo.

Una aeronave que no se encuentra volando se traduce en el hecho de no poder enfrentar las obligaciones económicas contraídas para contar con dicho bien. Las líneas aéreas enfrentan esta situación con la posibilidad de dar este equipo a otros operadores que lo pudieran necesitar cuando las primeras no las utilizan. Es en estas situaciones en donde las utilidades del Contrato de Intercambio de Aeronaves se pueden apreciar.

a) Legales

De las leyes y reglamentos vigentes en cada país dependerá la utilización por parte de los operadores aéreos de la figura contractual del intercambio de aeronaves. En legislaciones de algunos países de la región aún no se ha incorporado dicha figura, ya sea por ser muy novedosa o por desconocer el manejo de las implicaciones operacionales de la misma. Sin embargo, el creciente uso de esta figura por parte de los operadores aéreos debería obligar a los Estados a adecuar su legislación para regular dicho contrato, ya que su innovador uso permite a los operadores un mejor manejo de su flota que se traduce en beneficios al usuario.

El contrato de intercambio de aeronaves permite una mejor utilización de flota definiendo aspectos operacionales que permiten establecer la responsabilidad de cada operador involucrado y por ende de cada Estado regulador.

De la legislación de cada Estado se derivarán los beneficios legales del contrato de intercambio de aeronaves. Es en este legislar que volveremos a ver la faceta de adaptación del

Derecho Aeronáutico, derecho que se caracteriza por su evolución constante derivada de la materia que estudia.

b) Financieros

El transportista aéreo busca el mayor uso de sus aeronaves. Una aeronave en tierra no representa ingresos ni ganancias. Todo transportista aéreo sabe que la utilización de las aeronaves bajo la forma contractual de arrendamiento o de intercambio o bien fletamento reduce costos y conlleva beneficios tributarios.

El transportista aéreo logra utilizar los recursos destinados a adquirir flota en otros rubros, sin necesidad que adquiera más aeronaves, en virtud que puede utilizar las de otro operador por medio del contrato de intercambio.

c) Operativos

Las ventajas operativas, que también se traducen en ventajas económicas, son básicamente lograr operar con equipo ajeno las rutas autorizadas con las mismas especificaciones que el equipo propio con el que ya se cuenta.

El Contrato de Intercambio permite solucionar el problema que enfrentan los operadores aéreos cuando, en virtud de la temporada de viajes, el tráfico de pasajeros aumenta y el equipo continúa siendo el mismo.

Las ventajas operativas de este contrato vienen a ser refrendadas por la Enmienda al Convenio de Chicago que incorpora al mismo el artículo 83 bis, el cual copiado, en la parte que atañe al presente trabajo, dice: *“Transferencia de ciertas funciones y obligaciones. (...) a) cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo*

*similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas. b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados. (...).”*Al incluirse esta posibilidad en el máximo cuerpo legal en materia de Derecho Aeronáutico permite el nacimiento a la vida práctica de los operadores del Contrato de Intercambio de Aeronaves, al definir y ubicar la labor de los Estados en la protección de su espacio aéreo.

CAPÍTULO V

El Contrato de Intercambio de Aeronaves en la legislación comparada e internacional

Sumario: 1. Estudios de la Organización de Aviación Civil Internacional y Proyecto de Código Aeronáutico; 2. Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Convenio de Chicago, 1944; 3. Referencias en la legislación de El Salvador; 4. Referencias en la legislación de Honduras; 5. Referencias en la legislación de Nicaragua; 6. Referencias en la legislación de Costa Rica; 7. Referencias en la legislación de Panamá; 8. Referencias en la legislación de México; 9. Referencias en la legislación de Guatemala.

El capítulo V tiene como objetivo analizar los elementos característicos del Contrato de Intercambio de Aeronaves dentro de doctrina, que es fuente de inspiración de las legislaciones de varios estados, y dentro de dichas legislaciones. A través del análisis de cada referencia a la figura contractual en estudio, se permite establecer que es una figura innovadora, independiente del resto de contratos de utilización de aeronaves.

1. Estudios de la Organización de Aviación Civil Internacional y Proyecto de Código Aeronáutico

El Comité de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional ha considerado que la utilización de aeronaves bajo diversas modalidades contractuales merece una atención especial.

En el Estudio acerca del Arrendamiento de Aeronaves, documento número AT-WP/1849 emitido por dicho Comité y ya citado en el presente trabajo se realizan referencias al Contrato de Intercambio como una de las formas contractuales internacionales de utilizar las aeronaves, junto con el Arrendamiento y el Fletamento. Utiliza como concepto de Contrato de Intercambio el definido en el Documento 9626 relacionado en el capítulo anterior.⁷²

⁷²Comité de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional, “Estudio acerca del Arrendamiento de Aeronaves”, documento número AT-WP/1849 emitido por el mayo 1999. Disponible en: http://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/atconf5_wp009_sp.pdf. (Fecha de consulta: 3 de noviembre del 2015).

En el proyecto de Código Aeronáutico Latinoamericano elaborado por ALADA mencionado con anterioridad, incluye el contrato de intercambio de aeronaves. A pesar de no ser legislación internacional en vigencia, este proyecto puede ser una guía para las legislaciones locales que pretenden definir al contrato de intercambio y agregarlo a sus cuerpos legales.

Por ello merece la pena copiar textualmente los tres artículos que el mencionado proyecto incluye con relación al tema del presente trabajo, realizando un análisis de los mismos.

Artículo 96. “El intercambio de aeronaves tiene lugar cuando dos o más explotadores convienen utilizar recíprocamente sus aeronaves inscriptas en sus respectivos Estados Signatarios, por un plazo determinado y con o sin tripulación según los casos.” Este proyecto permite que el Contrato de Intercambio de Aeronaves se realice entre más de dos operadores, así como que sea con tripulación.

Artículo 97. “Cuando de acuerdo con las estipulaciones del contrato los explotadores de las aeronaves objeto del intercambio se transfieren recíprocamente la tenencia de las mismas, con o sin tripulación, serán aplicables por analogía las normas de la locación. Si no se transfiere la tenencia, será (sic) aplicables en la misma forma las normas sobre fletamentos.” Al referirse a la “tenencia”, ALADA al redactar este proyecto, se refiere al control operacional de la aeronave. Se considera esta última oración del artículo 97 como una incongruencia a las características del Contrato de Intercambio de Aeronaves.

Artículo 98. “Los contratos de intercambio de aeronaves deberán constar por escrito y para tener validez ante terceros, inscribirse en el Registro de Aeronaves de sus matrículas. Además deberán constar en las documentaciones llevadas por las aeronaves objeto de intercambio.” Este artículo se refiere a la formalidad que se debiera requerir para la existencia del Contrato de Intercambio de Aeronaves. Se difiere de este artículo al considerar que para que el Contrato de Intercambio de Aeronaves tenga validez ante terceros, debe estar inscrito en las

Especificaciones y Limitaciones de Operación de cada operador o línea aérea, más que en el Registro de Aeronaves.⁷³

2. Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Convenio de Chicago, 1944

Las legislaciones internacionales en materia de aviación civil son materia de estudio al ejecutar el Contrato de Intercambio de Aeronaves, ya que la operación de la aeronave por lo regular abarcará más de un Estado. Esto es parte de la internacionalización del Derecho Aeronáutico, y una de sus características principales: el campo internacional aporta a los campos nacionales, y estos a la vez son aplicados por entes extranjeros. Las figuras contractuales aeronáuticas no pueden ser estudiadas ni aplicadas en la legislación de un país en forma aislada sin tomar en cuenta las legislaciones vigentes en los países a donde las aeronaves intercambiadas se dirigirán.

El 20 de junio de 1997 entra en vigor el artículo 83 bis al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944). Esta modificación al convenio busca “proveer una mejor reglamentación y vigilancia de la seguridad aeronáutica en caso de arrendamiento, fletamento o intercambio internacional de aeronaves.” Este artículo incorpora al Convenio de Chicago, el cuerpo legal internacional más importante en materia de Derecho Aeronáutico, el término contrato de intercambio de aeronaves, término utilizado en el pasado a fuerza de costumbre pero no proveniente de la ley como fuente de Derecho.

El artículo 83 bis regula lo relacionado con las transferencias de funciones y obligaciones entre Estados, cuando se da el caso que un operador o línea aérea de un Estado miembro de la – OACI - utiliza aeronaves matriculadas en otro Estado miembro. Este artículo abre la posibilidad de transferir ciertas funciones y obligaciones del Estado en donde la aeronave se encuentra registrada o matriculada cuando esta aeronave “*sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en*

⁷³Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial. *40 Años de Alada, Op. Cit.*, Página 162.

otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave (...).”

A pesar de no ser materia del presente estudio la transferencia de funciones y obligaciones de vigilancia operacional y de seguridad entre Estados miembros de este organismo internacional, es importante mencionar esta modificación al Convenio de Chicago de 1944, por su mención a la figura contractual del **intercambio de aeronaves**.

3. Referencias en la legislación de El Salvador

La Asamblea Legislativa de la República de El Salvador sanciona el Decreto número 582 que contiene la Ley Orgánica de Aviación Civil. En el artículo 121 está desarrollado el Contrato de Intercambio de Aeronaves en forma bastante parecida a la legislación internacional y guatemalteca, como más adelante se estudia. El primero de estos artículos define al contrato de la manera siguiente: *“El intercambio de aeronaves es un contrato mediante el cual dos o más operadores o explotadores de transporte aéreo se obligan recíprocamente a concederse la utilización de sus aeronaves, con tripulación o sin ella.”*

Continúa dicho artículo estableciendo los requisitos que deberán presentarse a la Autoridad Aeronáutica Civil para la autorización de este contrato, los cuales son: *“a) Tipo y número de serie de las aeronaves; b) Nombre y dirección del propietario inscrito; c) Estado de matrícula y marcas de matrícula; d) Certificados de aeronavegabilidad, declaración del propietario por escrito que haga constar que la aeronave se ajusta estrictamente a las prescripciones de aeronavegabilidad del Estado de matrícula; e) Nombre, dirección y firma del arrendatario o de la persona responsable del control de las operaciones de la aeronave, con arreglo a lo previsto en el acuerdo de arrendamiento, incluso una declaración que atestigüe que dicha persona y las partes en el acuerdo de arrendamiento comprende perfectamente sus responsabilidades respectivas previstas en el reglamento de aplicación; f) Copia del acuerdo de arrendamiento o descripción de las modalidades de arrendamiento; y, g) Duración del*

arrendamiento.”Concluye dicho artículo indicando las obligaciones del Estado en el cual está matriculada la aeronave, como del Estado de cuya nacionalidad es el explotador de dicha aeronave.

En este mismo cuerpo legal, el artículo 122, a manera de aclaración, literalmente dice: *“Los contratos de intercambio de aeronaves, podrán celebrarse en forma de arrendamiento, fletamento o intercambio recíproco. El contrato de intercambio contendrá las mismas formalidades que el contrato de arrendamiento, en lo que fuere procedente.”*⁷⁴

Como se puede apreciar, este artículo mezcla los conceptos de intercambio y arrendamiento, tendencia que se repite en algunas legislaciones de la región centroamericana, incluyendo la guatemalteca, como se apuntará más adelante en los apartados respectivos de cada país de Centroamérica.

4. Referencias en la legislación de Honduras

En el Título XIII de la Ley de Aeronáutica Nacional promovida por el Congreso Nacional de Honduras a través del decreto 55-2004 se regulan los *“Contratos de Transporte Aéreo y de Utilización de Aeronaves”*. Sin embargo en este Título no se legisla sobre el Contrato de Intercambio de Aeronaves, apreciando su única referencia en el artículo 7 de dicha ley.

Dentro de los conceptos definidos en el artículo 7 se encuentra el *“Intercambio de Aeronaves”* el cual queda desarrollado así: *“Es el contrato por el cual dos (2) o más empresas se obligan a utilizar recíprocamente sus aeronaves. Debe constar por escrito y pueden celebrarse en las modalidades de fletamento o arrendamiento recíproco; sometiéndose a las formalidades establecidas en esta Ley, según el tipo de contrato. Tratándose de aeronaves hondureñas deberá inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.”*⁷⁵

⁷⁴ Asamblea Legislativa de la República de El Salvador. Decreto Número 582. *Ley Orgánica de Aviación Civil*. Artículo 122

⁷⁵ Congreso Nacional de Honduras. Decreto 55-2004. *Ley de Aeronáutica Nacional*. Artículo 7.

Nuevamente se aprecia la corriente legisladora de identificar al contrato de intercambio de aeronaves con los contratos de arrendamiento y fletamento recíproco sin concederle su independencia jurídica.

5. Referencias en la legislación de Nicaragua

La Ley General de Aeronáutica Civil está contenida en la Ley número 595 decretada por la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. El Contrato de Intercambio de Aeronaves está legislado en el artículo 77 que establece que *“El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos. Deberán ser por escrito e inscribirse en el Registro de Aeronáutica Nacional.”*

Una vez más el legislador equipara los términos arrendamiento y fletamento recíproco con el término intercambio de aeronaves.

6. Referencias en la legislación de Costa Rica

En la legislación costarricense aparece el Contrato de Intercambio de Aeronaves en la reforma decretada a la Ley General de Aviación Civil por medio de la Ley número 8419 de fecha 28 de junio del 2004, ley que adiciona los artículos 318 y 319 en los cuales se legisla sobre el contrato en mención. Estos artículos no definen el contrato de intercambio de aeronaves, pero siguiendo la tendencia de las legislaciones de la región establece que se podrá suscribir como un contrato de arrendamiento recíproco. A diferencia de países como El Salvador, Honduras y Nicaragua no incluye la frase “fletamento recíproco”.

Particular de esta legislación es haber limitado la celebración de estos contratos a “empresas costarricenses que cuenten con un certificado de explotación”.

7. Referencias en la legislación de Panamá

El cuerpo legal de la República de Panamá que regula la aviación Civil es la Ley número 21, decretada por la Asamblea Legislativa de dicho país el 29 de enero del 2003.

Esta ley define el contrato de intercambio de aeronaves en su artículo 91, el cual dice: *“Por el contrato de intercambio de aeronaves, dos o más explotadores de aeronaves se ceden recíprocamente su calidad de explotadores de aeronaves, con o sin tripulación, en el entendimiento de que si las aeronaves difieren en tipo y características, pueden convenirse las contraprestaciones que las partes estipulen.”* La legislación panameña sí le otorga autonomía al contrato de intercambio no equiparándolo a ninguna otra figura contractual de utilización de aeronaves.

8. Referencias en la legislación de México

La Ley de Aviación Civil decretada por el Congreso de los Estados Unidos Mexicanos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995, no define al Contrato de Intercambio de Aeronaves. Solamente hace referencia a dicha figura jurídica en su artículo 45 al establecer que cuando aeronaves de matrícula mexicana o extranjera *“se encuentren arrendadas, en intercambio, fletadas o bajo cualquier figura jurídica, la Secretaría (de Comunicaciones y Transportes) promoverá ante las instancias correspondientes, la celebración de Tratados con gobiernos extranjeros, con la finalidad de transferir o aceptar de forma total o parcial, las funciones y obligaciones que como Estado de matrícula se tengan respecto de dichas aeronave.”*

9. Referencias en la legislación de Guatemala

El Contrato de Intercambio de Aeronaves aparece por primera vez en la legislación guatemalteca con la actual Ley de Aviación Civil. El artículo 56 de esta Ley establece: *“El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se*

obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento reciproco.”.

Como se puede notar, el legislador incluyó la definición del contrato de intercambio contenida en el proyecto del Código Aeronáutico Latinoamericano elaborado por ALADA.

Al mismo tiempo, el legislador con esta definición trato de ser muy amplio, se puede suponer, con el objeto de permitir la irrestricta utilización de la flota de los operadores aéreos. Sin embargo, esta amplitud conlleva a la mezcla de elementos que no son propios del contrato de intercambio y que a su vez pueden conducir a problemas operacionales que se traducen en problemas para la seguridad aérea.

Derivado de lo mencionado en el párrafo anterior, y debido a que este trabajo de tesis pretende establecer la naturaleza jurídica del contrato de intercambio de aeronaves, se mencionan los puntos siguientes:

- a) El contrato de intercambio de aeronaves debe realizarse entre operadores aéreos autorizados por las entidades correspondientes para la operación del equipo intercambiado.
- b) El Contrato de Intercambio de Aeronaves no debe realizarse con tripulación, ya que el operador que está utilizando el contrato es quien tiene la responsabilidad de la aeronave y el control operativo de la misma. Es por ello que debe ser la tripulación de quien tiene la aeronave en uso quien debe operarla, por las responsabilidades que se derivan de la operación de dicha aeronave.
- c) La tripulación de cada operador deberá estar entrenada bajo los estándares y políticas del transportista u operador de aeronave, entrenamiento que ha sido supervisado y aprobado por la autoridad aeronáutica bajo la cual opera el transportista.

- d) Al denominar Contrato de Arrendamiento Recíproco al Contrato de Intercambio de Aeronaves se le atribuye una característica que no le es propia al Contrato de Intercambio. El Contrato de Intercambio de Aeronaves surte sus efectos en períodos determinados de tiempo. Evidentemente está vigente por un plazo definido, sus efectos se realizan durante cortos períodos de tiempo dentro de dicho plazo. Es decir, la línea aérea que recibe la aeronave, no la operará por un largo período de tiempo y en muchas ocasiones estos períodos de tiempo no están definidos o establecidos claramente, si no se llevarán a cabo dependiendo de las necesidades operacionales de cada parte del contrato.
- e) El Contrato de Intercambio de Aeronaves si bien podría denominarse arrendamiento recíproco, debido a la interpretación que cada legislación pueda darle, no podrá denominarse nunca fletamento recíproco por dos razones. La primera porque el fletamento de aeronaves no contempla el traslado del control operativo de la aeronave, y la segunda es porque sí incluye la utilización de la tripulación del otro operador, lo cual en el intercambio no es posible por las razones ya mencionadas.

Por su parte el Reglamento de la Ley de Aviación Civil se refiere, en su artículo 73, a los requisitos mínimos que deberá contener dicho contrato, los cuales son:

- a) Constar por escrito (formal);
- b) Lugar y fecha de otorgamiento;
- c) Identificación de los otorgantes;
- d) Identificación de la matrícula de las aeronaves;
- e) Lugar de utilización de la aeronave;
- f) Plazo y condiciones específicas del contrato;
- g) Si el contrato fue otorgado en el extranjero, deberá presentarse traducido al español, si estuviere en idioma diferente y cumplir con los demás requisitos que establecen las leyes guatemaltecas.⁷⁶

⁷⁶ Presidente de la República de Guatemala. Acuerdo Gubernativo 384-2001. *Reglamento de la Ley de Aviación Civil*.

Por aspectos de seguridad aérea, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala debe asignar a cada operador aéreo guatemalteco un Inspector encargado del área de Operaciones y un Inspector encargado del área de Aeronavegabilidad o Mantenimiento de Aeronaves. Estas dos personas se encargaran de vigilar que la operación del transportista sea realizada de conformidad con las leyes, reglamentos y regulaciones vigentes, lo que se traduce en vigilancia de la seguridad aérea.

Con el objeto de facilitar, identificar y regular el trabajo de vigilancia de estos inspectores se emiten Manuales que les permiten normar su campo de acción. Es por ello que la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala ha emitido dentro de la regulación denominada RAC OPS 1, el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA RAC OPS 1)⁷⁷. Este Manual incluye una guía identificada con el número 1.165-2 denominada “*Evaluación de Acuerdos de Arrendamiento/Intercambio de Aeronaves*”.

Con relación al Contrato de Intercambio de Aeronaves, esta guía lo define como “*el acuerdo entre dos operadores para intercambiar sus aviones en puntos aprobados, obligándose entre los operadores a operar dichos aviones bajo los procedimientos de operación, mantenimiento y MEL*⁷⁸ *aprobados a cada uno es sus OPSPECS.*⁷⁹”

En esta definición se incorpora en la legislación guatemalteca un elemento adicional a esta figura contractual. Este concepto limita al contrato de intercambio de aeronaves a celebrarse entre dos operadores aéreos solamente: “*es el acuerdo entre dos operadores (...).*⁸⁰

Se puede deducir que el objeto de esta limitación se establece con el fin de identificar y establecer las obligaciones operacionales de cada parte en el contrato. La forma de determinar las obligaciones de cada uno de las partes del contrato es por medio de la anotación en la bitácora del avión de quien ha sido el operador de la aeronave durante ese cierto período de horas. Esta

⁷⁷ Dirección General de Aeronáutica Civil. *Regulación de Aviación Civil de Guatemala “RAC OPS I”*, Revisión 012 de fecha 28 de junio del 2013.

⁷⁸ Abreviatura para “Minimum Equipment List” que en español se denomina “Listado de Equipo Mínimo” que es el equipo mínimo que debe tener instalado y en inventario el operador de cierto tipo de aeronaves. Hay un MEL para cada tipo de aeronave que se utiliza.

⁷⁹ Abreviatura utilizada para identificar el manual que contiene las Especificaciones y Limitaciones de Operación de un operador aéreo, el cual es emitido por la autoridad aeronáutica del país del operador.

⁸⁰ Dirección General de Aeronáutica Civil. *Regulación de Aviación Civil de Guatemala “RAC OPS I”*, Op. Cit.

determinación no solamente sirve para efectos de cobro entre las partes sino para efectos de determinar quién fue el responsable de la aeronave en caso se haya infringido o violado alguna regulación aeronáutica, si la misma hubiera sucedido en determinado lapso.

Es de mencionar que el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad también establece el contrato de intercambio sin tripulación, lo que viene a reafirmar lo anteriormente relacionado con la tripulación de la aeronave. En la Nota 1 el Manual establece: “*Un acuerdo de intercambio es una forma de dry lease. Le permite a un transportista aéreo el arrendamiento sin tripulación del avión a otro transportista aéreo por períodos cortos de tiempo.*”⁸¹

Los procedimientos incluidos en la lista de Chequeo 1.165-2 contenida en la Guía OPS 1.165-2 del Manual del Inspector de Aeronavegabilidad se encuentran establecidos en forma diferente para el Contrato de Arrendamiento que para el Contrato de Intercambio. En el campo jurídico, el Contrato de Intercambio será revisado por el Departamento Legal de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en los aspectos siguientes:

“A)

- (1) *Están identificados apropiadamente ambas partes en el contrato.*
- (2) *El contrato es firmado por la persona apropiada en las organizaciones de ambos Operadores (apoderado general, Gerente General con poder para tipo de contrato).*
- (3) *Todas las resoluciones, borradores y correcciones (sic) son firmados con iniciales por los representantes legales.*
- (4) *El avión sujeto al acuerdo de intercambio es identificado por marca y modelo, número de registro y número de serie del avión.*
- (5) *Se identifican las fechas efectivas del intercambio.*
- (6) *El control operacional se designa específicamente.*
- (7) *El contrato cumple con las Leyes y Regulaciones del País.*
- (8) *El acuerdo de intercambio proveen (sic) todas las diferencias en configuración del avión debido a requerimientos de operación o de mantenimiento de ambos operadores.*”⁸²

⁸¹Loc. Cit.

⁸²Loc. Cit.

Este listado de aspectos a revisarse no incorpora ningún elemento adicional a lo establecido en la Ley de Aviación Civil y en el Reglamento a la Ley de Aviación Civil. Se considera que cubre los aspectos generales del Contrato de Intercambio.

Con relación al área operacional, la autoridad revisará tanto el Manual de Operaciones de quien entrega la aeronave como de quien la recibe. Este personero revisará en el Manual de quien entregará en intercambio la aeronave:

“B)

- (1) el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua, para el avión, los motores, hélices (si es aplicable) y aparatos.*
- (2) El programa de confiabilidad de mantenimiento, si es aplicable.*
- (3) Un programa de entrenamiento para el personal de mantenimiento en el avión.*
- (4) Los procedimientos de abastecimiento de combustible para el avión.*
- (5) Provisión para el uso de un MEL aprobado.*
- (6) Provisiones para arrendarle el avión al arrendatario.”*

Finalmente, en el Manual de Operaciones del operador que reciba la aeronave, el Inspector revisará:

“C)

- (1) Para determinar si los manuales mantienen procedimientos y guía adecuados para incorporar el avión arrendado en su sistema operativo.*
- (2) Los procedimientos para el uso del programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continua del arrendador, para el avión, los motores, hélices (si es aplicable) y aparatos.*
- (3) Los procedimientos para el uso del programa de confiabilidad de mantenimiento, si es aplicable.*
- (4) Los procedimientos en el programa de entrenamiento de mantenimiento adecuados para proveer diferencias de configuración, si el avión se mantiene bajo el programa de mantenimiento del arrendador.*

- (5) *Los procedimientos de abastecimiento de combustible para el avión.*
- (6) *Provisiones para el uso de un MEL aprobado.*
- (7) *Se definen claramente los puntos de Intercambio de aeronaves.*”⁸³

Es aquí donde se revisa la ejecución del Contrato de Intercambio de Aeronaves, y donde el Estado cumple su función de vigilancia operacional y garantiza la seguridad aérea. Es también en este tipo de documentos donde se empiezan a ver las incongruencias de no tener determinada la naturaleza jurídica del contrato de intercambio.

Como se puede notar con relación al área operacional, en el numeral (6) de la literal B) del listado de chequeo del Manual de Operaciones de quien entrega la aeronave, habla de “provisiones para arrendarle el avión al arrendatario”. Aquí debiera de utilizarse la palabra intercambiarle y no arrendarle, ya que puede provocar confusión con el contrato de arrendamiento operacional, ya antes mencionado.

Adicionalmente, en el numeral (1) del literal C) de la lista de Chequeo 1.165-2 se menciona que el arrendatario, que en este caso se deduce que es quien recibe la aeronave en intercambio, es quien tiene procedimientos y guía adecuados para incorporar el avión en su sistema operativo. Lo que se debiera de revisar es que quien recibe la aeronave tiene los procedimientos y guías para operar la aeronave recibida en intercambio, ya que en ningún momento quien recibe la aeronave en un contrato de intercambio la estará incorporando en su sistema operativo, puesto que la aeronave objeto del contrato solamente será operada temporalmente y probablemente por horas por quien la recibe, regresando al terminar su uso al arrendador o dueño de la misma.

Esta Guía agrega un requisito que deberá contener el Contrato de Intercambio de Aeronaves que no está establecido en la Ley de Aviación Civil ni en su Reglamento, que es la definición de los puntos de intercambio de aeronaves. Estos son los aeropuertos donde se podrá efectuar el intercambio, lo cual se considera un aspecto puramente operacional.

⁸³*Ibid.*

Como se puede apreciar del análisis realizado, se encuentran diversas referencias al Contrato de Intercambio de Aeronaves, especialmente en las legislaciones más recientes. La legislación guatemalteca define de forma general del contrato de intercambio de aeronave en la Ley de Aviación Civil, estableciendo los requisitos particulares en el Reglamento de la Ley. Sin embargo, es en las regulaciones aeronáuticas emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil que se definen los detalles de esta figura jurídica, limitando su aplicación a través de requisitos plenamente identificados que le permiten al Estado de Guatemala velar por la seguridad aérea. Al llegar al estudio de las Regulaciones de Aviación Civil es donde se puede apreciar la forma en que esta figura contractual nacerá a la vida jurídica cuando dos operadores jurídicos concuerden en realizarla.

Esto también permite determinar que el contrato de intercambio de aeronaves cuenta con un desarrollo exhaustivo en la legislación guatemalteca como un contrato con naturaleza jurídica propia que obedece a la denominación que el legislador le ha proporcionado en la primera parte del artículo 56 de la Ley de Aviación Civil, estableciendo que con la definición en el mismo contenida no se hace necesario equiparlo a otras figuras contractuales del Derecho Aeronáutico.

CAPÍTULO VI

Presentación, análisis y discusión de resultados

En este capítulo se procedea presentar los resultados encontrados en la investigación y entrevistas sostenidas, para enmarcarlas como respuesta a la pregunta de investigación y sus preguntas colaterales, para llegar a determinar si los objetivos del trabajo han sido cumplidos.

De la pregunta de investigación principal, *¿Por qué el contrato de intercambio un contrato sui generis?*, se desarrollan las siguientes preguntas colaterales: *¿Cuáles son los elementos característicos de un contrato de intercambio de aeronaves?*, *¿En qué se diferencia un contrato de intercambio de aeronaves de un contrato de arrendamiento de aeronave?*, *¿En qué se diferencia un contrato de intercambio de aeronaves de un contrato de fletamento de aeronave?*, *¿Cómo está regulado el contrato de intercambio de aeronaves en la legislación guatemalteca?*. Estas preguntas conducen a formular el objetivo general siguiente: Cuando el artículo 56 de la Ley de Aviación Civil establece que los contratos de intercambio de aeronaves “podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos”, genera confusión al momento de aplicarse el Contrato de Intercambio, y siendo este contrato una figura de amplia utilización por los operadores aéreos, se hace necesario su estudio y análisis, para determinar a naturaleza jurídica y aplicación del Contrato de Intercambio de Aeronaves en Guatemala.

Dicho objetivo general da lugar a los objetivos específicos, desarrollados los capítulos del presente trabajo de investigación.

Para ampliar la información que responde el último objetivo específico planteado y con ello completar las justificaciones al mismo, adicional al análisis de la legislación internacional y nacional relativa al tema, se realizaron tres entrevistas en la modalidad de pregunta abierta.

El objetivo de las entrevistas fue recabar información de profesionales que están relacionados con la rama del Derecho Aeronáutico. Dos de ellos profesionales del Derecho, el primero, piloto aviador, abogado y notario que ejerce tanto como piloto como en la rama del derecho privado; y el segundo, también abogado y notario encargado del departamento de

Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil. El tercer entrevistado fue un experto en aviónica, especializado en regulaciones aeronáuticas guatemaltecas, quien funge como jefe de certificación aérea en la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Las respuestas obtenidas a las preguntas formuladas se detallan y se analizan una a una a continuación:

Pregunta No. 1 ¿Se aplica en Guatemala el Contrato de Intercambio de Aeronaves?

Respuesta 1: Se aplica a nivel de aviación comercial. En la aviación privada no.

Respuesta 2: El contrato de intercambio de aeronaves es una figura permisible en la legislación Guatemalteca y conceptualizada en el artículo 56 de la Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 y el artículo 73 de su reglamento.

Respuesta 3: Si se maneja (aplica).

De lo que reportan los entrevistados a la pregunta número uno, se analiza que en la aviación comercial este contrato es una figura aplicada por los operadores aeronáuticos que se relacionan con la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala. Esto revela que los avances en la legislación aeronáutica del país sí encuentran utilidad en los sujetos de derecho a los que va dirigida.

Pregunta No. 2 ¿Se suscribe el Contrato de Intercambio de Aeronaves entre entidades guatemaltecas, o entre entidades guatemaltecas y extranjeras o solamente entre entes extranjeros?

Respuesta 1: Se puede suscribir de cualquiera de las tres posibilidades.

Respuesta 2: La norma es general, pero es una figura universalmente utilizada en el transporte aéreo, y puede celebrarse tanto entre entidades nacionales o entre éstas y empresas extranjeras.

Respuesta 3: Se puede suscribir tanto entre entidades Guatemaltecas y entre Guatemaltecas y Extranjeras.

Las tres personas entrevistas responden de la misma forma la pregunta número 2. Es congruente con la realidad aeronáutica globalizada que se vive hoy en día. La legislación

guatemalteca no limita el derecho de contratación de operadores guatemaltecos con entidades extranjeras.

Pregunta No. 3 ¿Las partes, al suscribir el Contrato de Intercambio de Aeronaves, lo denominan como está en la ley, como arrendamiento o como fletamento recíproco?

Respuesta 1: No le aplica al entrevistado.

Respuesta 2: Puede denominarse indistintamente, el contrato de intercambio recíproco es el instrumento jurídico mediante el cual ambos explotadores se ceden las aeronaves, en la suscripción de un solo instrumento, ratificado, aceptado y firmado por las partes o bien de forma separada, ya sea mediante contratos de arrendamiento o fletamento.

Respuesta 3: Lo denominan como Intercambio. Aunque la ley permite describirlo como arrendamiento o fletamento recíproco de acuerdo al artículo 56 de la Ley de Aviación Civil.

De lo que reportan los entrevistados se puede apreciar que en general, el operador o “usuario” de este contrato, respeta las particularidades del mismo y utiliza la denominación correcta del contrato, a pesar de que la ley le permita utilizar las palabras “arrendamiento o fletamento recíproco”. Esto denota la necesidad de determinar las condiciones del contrato con el objeto de deducir las responsabilidades de cada parte contractual, lo que secunda lo que busca el presente estudio: lograr la claridad del concepto individual de contrato de intercambio de aeronaves para permitir una mayor certeza jurídica para las partes.

Pregunta No. 4 ¿Cuáles ventajas puede apreciar usted en la aplicación del Contrato de Intercambio de Aeronaves?

Respuesta 1: El cambio de aeronaves se realiza con mucha facilidad, lo que significa ahorro de costos.

Respuesta 2: Podría decirse que el contrato de intercambio prevé que el crecimiento en el volumen de las operaciones de una empresa podría superar la capacidad del equipo con que se cuenta, y de ante mano, se suscribe y registra ante la DGAC el contrato, para que en el momento de ser necesario pueda aplicarse, pues las aeronaves de la Empresa A figurarán dentro de las aeronaves autorizadas y registradas en el contrato de explotación de la Empresa B y viceversa.

De no contar con esa autorización previa, la empresa que requiera la utilización de una aeronave, deberá de realizar las gestiones ante la Dirección General, para que se le autorice poder utilizar mediante un contrato la referida aeronave, debiendo de acreditar la misma de acuerdo a lo exigido por las normas de aviación.

Respuesta 3: Permite que sea menos el trámite legal.

Las respuestas a la pregunta 4 evidencian la búsqueda de una flexibilidad en la utilización de las aeronaves, siempre que se respete la seguridad aérea a través del cumplimiento de lo establecido en la Ley de Aviación Civil. El contrato de intercambio de aeronaves brinda una solución ágil a las necesidades de flota de los operadores aéreos, sin necesidad de incurrir en los gastos que significan obtener una flota de aeronaves propia, en todas las rutas y en todo momento de su operación.

Pregunta No. 5 ¿Qué inconvenientes ha encontrado en la aplicación del Contrato de Intercambio de Aeronaves?

Respuesta 1: Los trámites gubernamentales a realizarse.

Respuesta 2: Operacionalmente no creo que exista algún inconveniente, pues sea que la utilice o no tiene ya autorizada su utilización, de existir algún inconveniente sería que por no ser una aeronave en propiedad de la Empresa, para poder registrar este contrato de intercambio debe de realizar una gestión ante la autoridad aeronáutica con cierto tiempo de antelación.

Respuesta 3: Que muchas veces no se describe exactamente donde se va efectuar ese intercambio.

De lo que reportan los entrevistados es importante analizar la respuesta del entrevistado número 3, lo cual demuestra que en la legislación aeronáutica guatemalteca, es importante atender lo establecido en las regulaciones particulares. El lugar dónde se efectúa el contrato de intercambio es un requisito establecido en las Regulaciones de Aviación Civil emitidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil. No es un requisito establecido en la Ley de Aviación Civil ni en su reglamento; sin embargo, por la vigilancia de la seguridad operacional que realizan las autoridades, éstas establecen requisitos adicionales, que finalmente, se vuelven esenciales en lograr la aprobación por parte de las autoridades de estos contratos.

Pregunta No. 6 ¿Podría brindar sugerencias para hacer la operatividad de este Contrato de Intercambio de Aeronaves más efectiva?

Respuesta 1: En la aviación privada, que es su experiencia, no hay mucha formalidad ni formalismos, por lo que este contrato no tiene mucha aplicación en la misma.

Respuesta 2: Analizar las estadísticas para valorar si el incremento en las operaciones, incide en el aumento del volumen de pasajeros, a corto, mediano tiempo, frente a la disponibilidad del equipo con que se cuenta, para realizar las negociaciones de renta de equipo y requerir la aprobación oportuna de contrato que contiene el intercambio de aeronaves.

Respuesta 3: Que antes de efectuar un contrato de este tipo, se acerquen a la DGAC para que los guíen en los requisitos que tiene que contener este contrato.

La característica formal del contrato se evidencia en las respuestas de los entrevistados a la pregunta número 6. Es necesario el cumplimiento de los requisitos contenidos en las Regulaciones de Aviación Civil para lograr la aplicación y ejecución de este contrato.

A manera de síntesis, de las respuestas obtenidas se puede analizar que el Contrato de Intercambio de Aeronaves sí es una figura jurídica utilizada en el ámbito aeronáutico guatemalteco, independientemente de su denominación. Sin embargo, se puede inferir que cuando los operadores aéreos utilizan esta figura contractual si lo realizan utilizando la denominación de Contrato de Intercambio de Aeronaves.

Como consecuencia de lo expuesto anteriormente, con el presente trabajo de investigación se consigue el estudio profundo del contrato de intercambio de aeronaves como figura contractual y su aplicación en las legislaciones de la región y especialmente en la de Guatemala, concluyendo que es una figura contractual con sus propios elementos y características, independiente de otros contratos de los cuales, si bien toma ciertos elementos, los hace propios, con una autonomía particular.

Es por ello que las legislaciones únicamente causan confusión al equiparlo al arrendamiento recíproco y sobre todo al fletamento recíproco, ya que como se explicara, en el fletamento no se traslada el control operacional de la aeronave, elemento que resulta

indispensable al ejecutar el contrato de intercambio de Aeronaves. En este sentido se labora el cuadro comparativo que resume lo analizado en el capítulo 5:

País y Legislación		Definición del Contrato de Intercambio de Aeronaves	Características
CONVENIO DE CHICAGO, 1944 Países parte Artículo 83 bis		Si bien no define al contrato, hace la primera referencia internacional al mismo	En la redacción del artículo 83 bis establece que podrá acordarse la delegación de funciones de inspección entre las autoridades aeronáuticas de operadores aéreos que suscriban ciertos contratos, entre los cuales incluye al Contrato de Intercambio de Aeronaves
Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional (Documento de OACI número 9626) Aplicable a los países suscriptores del Convenio de Chicago Capítulo 3.2		<i>“El intercambio de aeronaves es un servicio terminal regular con una sola aeronave que enlaza una ruta de un transportista aéreo, en el punto de intercambio, con una ruta de un segundo transportista aéreo, con la misma aeronave cuya tripulación y control operacional dependen del correspondiente transportista autorizado en cada ruta.”</i>	Este Manual no lo define como contrato si no que lo califica como “servicio”
Guatemala	Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000 del Congreso de la República Artículo 56	<i>“El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíproco.”</i>	Establece que podrá suscribirse entre dos o más operadores aéreos, incluyendo o no a la tripulación y lo equipara al arrendamiento o fletamento recíproco.
El Salvador	Ley Orgánica de Aviación Civil, Decreto 582 de la Asamblea Legislativa Artículos 121 y 122	<i>“El intercambio de aeronaves es un contrato mediante el cual dos o más operadores o explotadores de transporte aéreo se obligan recíprocamente a concederse la utilización de sus aeronaves, con tripulación o sin ella.”</i>	Establece que podrá suscribirse entre dos o más operadores aéreos, incluyendo o no a la tripulación y lo equipara al arrendamiento o fletamento recíproco.
Honduras	Ley de Aeronáutica Civil, decreto 55-	<i>“Es el contrato por el cual dos (2) o más empresas se obligan a</i>	Podrá suscribirse entre dos o más operadores, no

	2004 del Congreso Nacional Artículo 7	<i>utilizar recíprocamente sus aeronaves. Debe constar por escrito y pueden celebrarse en las modalidades de fletamento o arrendamiento recíproco; sometiéndose a las formalidades establecidas en esta Ley, según el tipo de contrato. Tratándose de aeronaves hondureñas deberá inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional.”</i>	menciona a las tripulaciones y sí incluye la equiparación de fletamento o arrendamiento recíproco.
Nicaragua	Ley General de Aeronáutica Civil, decreto 595 de la Asamblea Nacional Artículo 77	<i>“El contrato de intercambio de aeronaves es aquel mediante el cual dos o más explotadores se obligan a la utilización de sus aeronaves mutuamente, con o sin tripulación. Tales contratos podrán celebrarse como contratos de arrendamiento o fletamento recíprocos. Deberán ser por escrito e inscribirse en el Registro de Aeronáutica Nacional.”</i>	Establece que podrá suscribirse entre dos o más operadores aéreos, incluyendo o no a la tripulación y lo equipara al arrendamiento o fletamento recíproco.
Costa Rica	Ley General de la Aviación, decreto 8419 de la Asamblea Legislativa Artículos 318 y 319	No lo define, pero sí indica que se podrá suscribir como un contrato de arrendamiento recíproco. Estos artículos no incluyen la frase “fletamento recíproco”.	
Panamá	Ley número 21 de la Asamblea Legislativa Artículo 91	<i>“Por el contrato de intercambio de aeronaves, dos o más explotadores de aeronaves se ceden recíprocamente su calidad de explotadores de aeronaves, con o sin tripulación, en el entendimiento de que si las aeronaves difieren en tipo y características, pueden convenirse las contraprestaciones que las partes estipulen.”</i>	No lo equipara al contrato de arrendamiento o fletamento recíproco, concediendo la posibilidad que las aeronaves involucradas sean de diferentes especificaciones.
México	Ley de Aviación Civil del 12 de mayo de 1995 Artículo 45	No lo define, únicamente hace una breve referencia al mismo al enumerar los contratos de utilización de aeronaves que podrán suscribir los operadores	

Como se puede apreciar al presentar comparativamente las definiciones, todas las legislaciones reconocen la figura contractual del Contrato de Intercambio de Aeronaves. El Manual de OACI ya relacionado establece una definición bastante más técnica y descriptiva que en las legislaciones internas de los Estados analizados.

En estas legislaciones, ni el Convenio de Chicago ni las legislaciones de Costa Rica y México definen el contrato objeto del estudio; sin embargo, sí lo reconocen como un contrato de utilización de aeronaves que pudieran suscribirse entre los operadores aéreos.

El resto de países sí definen el Contrato de Intercambio de Aeronaves, y en el caso de Guatemala, Honduras y Nicaragua establecen que lo podrán suscribir como arrendamiento o fletamento recíproco, y Costa Rica, solamente como arrendamiento recíproco. Esto evidencia la tendencia de los legisladores a tomar definiciones contenidas en la doctrina sin ser analizadas a profundidad para evitar confusiones en la ejecución de las leyes. Se considera que las definiciones contenidas en los cuerpos legales de El Salvador y Panamá, respetan la naturaleza jurídica del Contrato de Intercambio de Aeronaves, al regular sus elementos particulares y su denominación ajustada a dichos elementos.

Dentro del presente trabajo de estudio se incluye como Anexo un modelo de contrato de intercambio de aeronaves redactado en forma de documento privado que busca ilustrar la aplicación del contrato a través de la redacción de sus cláusulas. Las cláusulas principales definen las obligaciones del operador que entrega la aeronave y la del operadores que la recibe, la identificación de las aeronaves, los aeropuertos donde se podrá realizar el intercambio y las obligaciones del mantenimiento de las aeronaves, parte indispensable en cualquier contrato de utilización de aeronaves, no solamente en el contrato de intercambio de aeronaves, así como qué manuales operativos serán los que apliquen.

Para concluir, el mundo de la aviación se desarrolla con la agilidad y rapidez requerida por los operadores aeronáuticos, quienes adaptan las figuras contractuales a sus necesidades, pero es necesario velar por los principios del Derecho Aeronáutico en la aplicación de estas figuras, con el objeto de lograr la certeza jurídica necesaria. Es en este punto, en el que se refleja la

necesidad de reconocer al Contrato de Intercambio de Aeronaves como una figura contractual independiente, con su propia naturaleza jurídica.

CONCLUSIONES

1. La evolución del Derecho Aeronáutico corre paralela al desarrollo y avances de la aviación comercial. Este desarrollo y avance demuestra que el Derecho Aeronáutico es una rama del Derecho Privado que involucra agentes de diversas nacionalidades. Con los avances tecnológicos desarrollados en la aviación comercial, los Estados inician la regularización de la misma, buscando un balance entre la promoción de dicha actividad y la protección de su espacio aéreo y seguridad de sus habitantes.
2. Conforme la aviación comercial progresa, las relaciones jurídicas entre los operadores aéreos también van cambiando, respondiendo a la búsqueda de la agilidad en las operaciones aéreas que permitan una mejor utilización de los recursos propios. El principal de estos recursos es la aeronave. Cada vez más los operadores aéreos buscan optimizar el uso de sus aeronaves a través de acuerdos con otros entes similares.
3. En la búsqueda de ahorro de costos y de equipo, surgen dentro del Derecho Aeronáutico los contratos de utilización de aeronaves, los cuales son el arrendamiento, el fletamento y el intercambio de aeronaves.
4. El intercambio de aeronaves, a pesar que toma elementos del contrato de arrendamiento de aeronaves, es un contrato con sus elementos propios, reconocido así en la legislación internacional y en la legislación guatemalteca, aunque en varios casos identificado como arrendamiento o fletamento recíproco. Esta equiparación de denominación no concuerda con los elementos analizados del contrato. La segunda oración del artículo 56 de la Ley de Aviación Civil, al establecer que el contrato de intercambio de aeronaves se podrán celebrar como contratos de arrendamiento o fletamento recíproco, crea confusión en su interpretación, lo cual en el campo del Derecho Aeronáutico se traduce en posibles faltas a la seguridad aérea por entorpecer la identificación de quien es el encargado del control operacional de la aeronave.

RECOMENDACIONES

1. A la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI –, para que a través de sus delegados se puedan realizar jornadas de estudio para que tanto funcionarios de las autoridades aeronáuticas como abogados relacionados con la industria aeronáutica, puedan conocer los criterios sobre los contratos de utilización de aeronaves, unificar posturas respecto a la interpretación de los mismos, y en consecuencia, claridad en la responsabilidad de las operaciones aéreas realizadas en virtud de la ejecución de este tipo de contratos.
2. A la Dirección General de Aeronáutica Civil, para que en aras de la certeza jurídica, proponga una modificación al artículo 56 de la Ley de Aviación Civil que clarifique el concepto de contrato de intercambio de aeronaves, respetando la naturaleza sui generis del mismo.
3. A la Dirección General de Aeronáutica Civil para que conforme a su tradición de legislar a través de las Regulaciones de Aviación Civil, proceda a revisar las mismas en lo que se refiere a la denominación del contrato de intercambio de aeronaves, con el objeto de crear una definición unificada en los cuerpos legales utilizados por los operadores aéreos.
4. Al Colegio de Abogados y Notarios realizar actividades que promuevan el estudio del Derecho Aeronáutico que permita que el gremio se familiarice con el mismo, ya que conforme a los avances del mismo, aumenta la necesidad de conocer las figuras jurídicas que dentro del mismo han surgido.
5. A los operadores aéreos en general que utilizan esta figura contractual, solicitar a sus asesores legales y técnicos, el estudio minucioso de las figuras contractuales utilizadas con el objeto de utilizar las denominaciones correctas, para evitar confusiones en la ejecución de los mismos por parte de las autoridades de los lugares a donde operan.

REFERENCIAS

BIBLIOGRÁFICAS

1. Abreu Fernández, Alberto. *El derecho en el transporte marítimo*. Cuba, Editorial Félix Varela, 2006.
2. Acedo Penco, Ángel. *Introducción al Derecho privado*. España, Editorial Dykinson, S.L., 2013.
3. Álvarez Didyme-dòme, Manuel José. *Contratos mercantiles*. Colombia, Universidad de Ibagué, 2012.
4. Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial. *40 Años de Alada*, LARA Producciones Editoriales, 2000.
5. Borda, Guillermo. *Manual de Contratos*. Editorial Perrot. Buenos Aires, 16 Edición, 1993.
6. Cabanellas, Guillermo. *Diccionario de Derecho Usual*, Argentina, Editorial Heleasta, 21a. edición, 1989.
7. Challoner, Jack. *Genius: GreatInventors and theirCreations*, Estados Unidos, Editorial CarltonBooks, Segunda Edición, 2015.
8. Creus Solé, Antonio. *Iniciación a la Aeronáutica*, España, Ediciones Díaz Santos, 2010.
9. Espín Cánovas, Diego. *Manual de Derecho Civil Español. Volumen 3*, España, Editorial Revista de Derecho Privado, 1975.
10. Fusaro, Carlos Pablo. *Aeronaves y Personal Aeronáutico*, Argentina, Abeledo-PerrotLexis-Nexis Argentina, S. A., 2001.
11. Garrigues, Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil, Tomo IV*, Colombia, Editorial Temis, 7a. Edición, 1987.

12. Jiménez Martínez, Guillermo J. (Comp.) *Derecho Mercantil*, España, Editorial Ariel, s. A., 2ª. Edición, 1992.
13. Mapelli, Enrique. *Cooperación e Integración Internacional en el Transporte aéreo y Algunas de sus Fórmulas Contractuales Prácticas*. Venezuela, Editorial Arte, 1974.
14. Oviedo Albán, Jorge, Moreno Rodríguez, José Antonio, y Calvo Caravaca, Alfonso Luis. *Derecho comercial en el siglo XXI*, Colombia, Universidad de La Sabana, 2008.
15. Puig Peña, Federico. *Compendio de Derecho Civil Español, Tomo III*, España, Ediciones Pirámide, S. A., 3ª. Edición, 1976.
16. Recasens Siches, Luis. *Introducción al Estudio del Derecho*. México, Editorial Porrúa, 15ª Edición, 2006.
17. Rodríguez Jurado, Agustín. *Introducción al Derecho Aeronáutico*. Argentina, El Cid Editor, 2002.
18. Tapia Salinas, Luis. *Derecho Aeronáutico*, España, Bosch, Casa Editorial, S. A., 2ª. edición, 1993.
19. Videla Escalada, Federico N. *Manual de Derecho Aeronáutico*, Argentina, Zavalia Editor, 3ª. edición, 1978.
20. Silva, Jorge Alberto (Comp.) *Estudios sobre LexMercatoria: Una realidad internacional*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, 2010.
21. Zaballos González, Clemente y Ana Falcón Martínez de Marañon. *Introducción al Derecho*. España: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Servicio de Publicaciones y Difusión Científica, 2014.

NORMATIVAS

1. Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, Resolución A23-2, 6 de octubre de 1980.

2. Asamblea Legislativa de la República de El Salvador. Decreto Número 582. *Ley Orgánica de Aviación Civil*
3. Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. Ley número 8419. *Ley General de Aviación Civil*.
4. Asamblea Legislativa de la República de Panamá. Ley número 21. *Ley que regula la Aviación Civil*.
5. Asamblea Nacional Constituyente. *Constitución Política de la República de Guatemala*.
6. Asamblea Nacional de la República de Nicaragua. Ley Número 595. *Ley General de Aeronáutica Civil*.
7. Congreso de la República de Guatemala. Decreto 2-70. *Código de Comercio*.
8. Congreso de la República de Guatemala. Decreto 93-2000. *Ley de Aviación Civil*
9. Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, Ley de Aviación Civil de fecha 12 de mayo de 1995.
10. Congreso Nacional de Honduras. Decreto 55-2004. Ley de Aeronáutica Nacional.
11. Convención de Aviación Civil Internacional. Chicago. 1944.
12. Dirección General de Aeronáutica Civil. *Regulación de Aviación Civil de Guatemala “RAC OPS I”*, Revisión 012 de fecha 28 de junio del 2013.
13. Dirección General de Aeronáutica Civil. *Regulación de Aviación Civil de Guatemala “Definiciones y Abreviaturas”*, Revisión 004 de fecha 23 de junio del 2013.
14. Jefe de gobierno. Decreto-Ley 106. *Código Civil*.
15. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Documento 9626: *Manual sobre Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional*.

16. Organización de Aviación Civil Internacional. Circular 295 LE/2 *Orientación sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. 2003.

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

ELECTRÓNICAS

1. Comité de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional, “Estudio acerca del Arrendamiento de Aeronaves”, documento número AT-WP/1849 emitido por el mayo 1999, http://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/atconf5_wp009_sp.pdf

2. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC – *Estudio del Problema de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en la región*. <http://clacsec.lima.icao.int/Reuniones/2004/GEPEJTA13/NE/13GENE16.pdf>

3. Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española, España, 2014, 23 edición, <http://dle.rae.es>

4. Folchi, Mario O. *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil*. <http://www.ijeditores.com.ar/articulos.php?idarticulo=64568&print=1>

5. Revistas UC3M, Llorente Gómez de Segura, Carlos. “Los Contratos Internacionales de Utilización de Aeronaves: A modo de síntesis”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Volumen 4, número 1, www.uc3m.es/cdt

OTRAS REFERENCIAS

1. Prado Ayau, Ricardo; Abogado y Notario, Piloto Aviador, entrevista realizada el 12 de noviembre de 2015.

2. Montúfar Chinchilla, Luis Orlando; Abogado y Notario, Jefe de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, entrevista realizada el 13 de noviembre de 2015.

3. Noriega Cuéllar, Juan José; Mecánico especializado en Aviónica, Jefe de Certificaciones Aéreas del Departamento de Estándares de Vuelo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, entrevista realizada el 13 de noviembre de 2015.

ANEXO A

MODELO DE ENTREVISTA

A continuación se presentan seis preguntas abiertas, para que por favor se sirva contestar, esto para fines únicamente académicos y poder llegar a obtener información y resultados relacionados con el trabajo de tesis denominado “El Contrato de Intercambio de Aeronaves, su naturaleza jurídica y su aplicación en Guatemala”. Muchas gracias por su atención y colaboración.

1. ¿Se aplica en Guatemala el Contrato de Intercambio de Aeronaves?
2. ¿Se suscribe el Contrato de Intercambio de Aeronaves entre entidades guatemaltecas, o entre entidades guatemaltecas y extranjeras o solamente entre entes extranjeros?
3. ¿Las partes, al suscribir este Contrato de Intercambio de Aeronaves, lo denominan como está en la ley o bien como arrendamiento o fletamento recíproco?
4. ¿Cuáles ventajas puede apreciar usted en la aplicación del Contrato de Intercambio de Aeronaves?
5. ¿Qué inconvenientes ha encontrado en la aplicación del Contrato de Intercambio de Aeronaves?
6. ¿Podría brindar sugerencias para hacer la operatividad del Contrato de Intercambio de Aeronaves más efectiva?

ANEXO B
CONTRATO DE INTERCAMBIO DE AERONAVES

Nosotros, _____, de _____ años de edad, (estado civil), (nacionalidad), (profesión u oficio), (domicilio) en representación de ABC, Sociedad Anónima, en su calidad de _____, tal y como lo acredita con _____; y, _____, de _____ años de edad, (estado civil), (nacionalidad), (profesión u oficio), (domicilio) en representación de XYZ, Sociedad Anónima, en su calidad de _____, tal y como lo acredita con _____; hemos acordado celebrar el presente CONTRATO DE INTERCAMBIO RECIPROCO DE AERONAVES (el “Contrato”), bajo los términos y cláusulas siguientes:

CLÁUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES. Manifiesta _____ en representación de la entidad ABC, Sociedad Anónima, que: A) Su representada tiene en arrendamiento dos aeronaves modelos _____, matrículas _____ y _____ y números de serie _____ y _____, respectivamente, las cuales ha tomado en arrendamiento del Banco MNB, Sociedad Anónima, bajo los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Arrendamiento de Aeronaves suscrito con fecha ____ de ____ del año ____; y B) Su representada posee todas las autorizaciones y habilitaciones requeridas para la operación de estas aeronaves, tal y como se hace constar en las Especificaciones y Limitaciones de Operación que le ha emitido la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala. Por su parte, manifiesta _____ en representación de la entidad XYZ, Sociedad Anónima, que: A) Su representada tiene en arrendamiento dos aeronaves modelos _____, matrículas _____ y _____ y números de serie _____ y _____, respectivamente, las cuales ha tomado en arrendamiento del Banco SDF, Sociedad Anónima, bajo los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Arrendamiento de Aeronaves suscrito con fecha ____ de ____ del año ____; y B) Su representada posee todas las autorizaciones y habilitaciones requeridas para la operación de estas aeronaves, tal y como se hace constar en las Especificaciones y Limitaciones de Operación que le ha emitido la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala. Ambas partes manifiestan, en las calidades con que actúan, que conocen el contenido de ambos contratos de arrendamiento por los cuales tienen en uso las aeronaves descritas.

CLÁUSULA SEGUNDA: DEFINICIONES. La parte que proporciona la Aeronave se denominará “OPERADOR PRIMARIO” y la parte que recibe la Aeronave se denominará “OPERADOR DE INTERCAMBIO”.

CLÁUSULA TERCERA: OBJETO. Ambas partes manifiestan que el objeto del presente Contrato es establecer la forma en la cual se van a intercambiar en forma recíproca, pero no exclusiva, las Aeronaves del OPERADOR PRIMARIO al OPERADOR DE INTERCAMBIO para que este último las opere en sus rutas, de acuerdo a sus itinerarios y necesidades, todo con el fin de obtener beneficios conjuntos y facilitar las operaciones de ambas empresas. Para este efecto las partes reconocen que las Aeronaves no son propiedad del OPERADOR PRIMARIO, sin embargo el OPERADOR PRIMARIO tiene el control y autorizaciones suficientes sobre las mismas, para contraer los derechos y obligaciones emanadas de este Contrato.

CLÁUSULA CUARTA: AERONAVES. Ambas partes manifiestan que están en posesión, por arrendamiento o subarrendamiento, de las aeronaves marca _____ modelo _____, en adelante “las Aeronaves” o individualmente “la Aeronave”, según se detalla en el Anexo 1 de este Contrato.

CLÁUSULA QUINTA: OPERACION DE LAS AERONAVES. Para los efectos de las Aeronaves dadas en intercambio en virtud de este Contrato, XYZ, SOCIEDAD ANÓNIMA será el OPERADOR PRIMARIO de las Aeronaves detalladas en la Parte I del Anexo 1 del presente Contrato y será el OPERADOR DE INTERCAMBIO cuando opere alguna de las Aeronaves detalladas en la Parte II del Anexo 1 del presente Contrato; ABC, SOCIEDAD ANÓNIMA será el OPERADOR PRIMARIO de las Aeronaves detalladas en la Parte II del Anexo 1 del presente Contrato y será el OPERADOR DE INTERCAMBIO cuando opere alguna de las Aeronaves detalladas en la Parte I del Anexo 1 del presente Contrato. Cuando las Aeronaves estén bajo el control operacional del OPERADOR PRIMARIO, la custodia, cuidado, responsabilidad operativa y control de mantenimiento de éstas recaerá en el OPERADOR PRIMARIO. Cuando las Aeronaves estén bajo el control operacional del OPERADOR DE INTERCAMBIO, la custodia, cuidado y responsabilidad operativa de éstas recaerá en el OPERADOR DE INTERCAMBIO. El OPERADOR PRIMARIO siempre retiene responsabilidad del control de mantenimiento de una aeronave que esté bajo el contrato de intercambio.

CLÁUSULA SEXTA: OBLIGACIONES DEL OPERADOR DE INTERCAMBIO. Será responsabilidad del OPERADOR DE INTERCAMBIO realizar los trámites necesarios con las

autoridades competentes para obtener los permisos de operación de las Aeronaves. Mientras el OPERADOR DE INTERCAMBIO opere una Aeronave dada en intercambio, éste será responsable del control operacional de la Aeronave. Ambas partes deberán registrar ante sus respectivas autoridades aeronáuticas el presente Contrato de Intercambio de Aeronaves, para obtener la aprobación del mismo, así como cualquier modificación o prórroga acordada.

CLÁUSULA SÉPTIMA: MANTENIMIENTO. Es expresamente convenido que durante cualquier intercambio, el OPERADOR DE INTERCAMBIO se compromete a cumplir con el programa aprobado de mantenimiento del OPERADOR PRIMARIO. Así también El OPERADOR PRIMARIO ejercerá el control y supervisión del mantenimiento de la Aeronave en todo momento. Todos los actos, gestiones y erogaciones que sean necesarios y conducentes para el mantenimiento ordinario y rutinario de la Aeronave correrán por costo del OPERADOR DE INTERCAMBIO, al igual que cualquier mejora o reparación indicada por el fabricante de la Aeronave, o los fabricantes de los componentes de la Aeronave, que sea obligatorio realizarlos, según regulaciones de las autoridades competentes. Ambas partes expresamente convienen que se utilizará exclusivamente la lista de equipo mínimo (“MEL”) del OPERADOR PRIMARIO autorizada para cada Aeronave en particular.

CLÁUSULA OCTAVA: DEL INTERCAMBIO. El intercambio de las Aeronaves por parte del OPERADOR PRIMARIO al OPERADOR DE INTERCAMBIO o del OPERADOR DE INTERCAMBIO al OPERADOR PRIMARIO se efectuará en cualquiera de los aeropuertos que se especifican, excepto cuando así se requiera para una desviación en el aire, la transferencia de tripulaciones de vuelo y control operacional tendrán lugar solamente en los siguientes aeropuertos: Aeropuerto Internacional El Salvador en la Republica de El Salvador (“SAL”), Aeropuerto Internacional La Aurora en la República de Guatemala (“GUA”), Aeropuerto Internacional Mundo Maya en el Departamento de Petén, República de Guatemala (“FRS”), y Aeropuerto Internacional Juan Santa María en la República de Costa Rica (“SJO”). El intercambio de las Aeronaves también podrá realizarse en todos aquellos aeropuertos que estén especificados en las Especificaciones y Limitaciones de operación del OPERADOR PRIMARIO y del OPERADOR DE INTERCAMBIO autorizadas por la autoridad aeronáutica de su país de origen. Otros puntos o aeropuertos de intercambio podrán ser agregados en el futuro, de acuerdo a las autorizaciones que para ello se reciban de las entidades regulatorias correspondientes. El intercambio de las Aeronaves se formalizará mediante una anotación en la bitácora de vuelo de la

Aeronave respectiva, en la cual se hará constar el lugar, fecha y hora del intercambio, así como el traspaso del control y responsabilidad operativa de la Aeronave del OPERADOR PRIMARIO al OPERADOR DE INTERCAMBIO o viceversa.

CLÁUSULA NOVENA: PLAZO. El presente Contrato es por el plazo de UN año, contado a partir del _____ y que vence el _____. Dicho plazo podrá ser extendido por mutuo acuerdo de las partes por medio de un simple cruce de cartas. No obstante lo anterior, el plazo de intercambio en relación a cada aeronave no podrá exceder las fechas en que termina cada uno de los contratos de arrendamiento celebrados entre el OPERADOR PRIMARIO y los arrendadores primarios para cada una de las Aeronaves dadas en intercambio.

CLÁUSULA DÉCIMA: PRECIO. El pago mensual será una suma igual a la renta que el OPERADOR PRIMARIO está obligado contractualmente a pagar al arrendador primario de cada una de las Aeronaves. Cuando la Aeronave se use por términos menores de un mes consecutivo, ésta se prorrateará por hora o por día, de acuerdo al tiempo que haya sido utilizada por el OPERADOR DE INTERCAMBIO.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA: FECHA Y FORMA DE PAGO. El pago al OPERADOR PRIMARIO se efectuará dos (2) días hábiles antes de la fecha en que el OPERADOR PRIMARIO deba efectuar el pago de la renta al arrendador primario de cada Aeronave. En caso que la fecha de pago caiga en un día que no sea día hábil, el pago se hará el día hábil siguiente. El OPERADOR DE INTERCAMBIO pagará el precio por medio de transferencia electrónica de fondos al banco que indique el OPERADOR PRIMARIO. Todo pago se hará en dólares de los Estados Unidos de América.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: RESERVAS DE MANTENIMIENTO. El OPERADOR DE INTERCAMBIO deberá pagar al OPERADOR PRIMARIO aquellas reservas de mantenimiento establecidas en los Contratos de Arrendamiento para cada una de las Aeronaves, según aplique. El pago de reservas se hará los días quince de cada mes del plazo. En el caso que dicho día no sea hábil, el pago se hará el día hábil siguiente por medio de transferencia electrónica de fondos al banco que indique el OPERADOR PRIMARIO, en dólares de los Estados Unidos de América.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: INDEMNIZACION. El OPERADOR DE INTERCAMBIO conviene en indemnizar al arrendador primario y al OPERADOR PRIMARIO, sus empresas subsidiarias y/o afiliadas, al igual que a los funcionarios, agentes, servidores y

empleados de éstos (“los Indemnizados”) de cualquiera y toda responsabilidad civil, demandas (incluyendo gastos legales), daños y/o reclamos, incluyendo los costos y gastos incidentales que tuvieran lugar y que pudieran derivarse en contra de, cargarse a, o recuperarse de los Indemnizados, por daño a la Aeronave, o a la propiedad de los Indemnizados y/o por lesiones o muerte sufridos por empleados del OPERADOR DE INTERCAMBIO y/o por los Indemnizados y/o por terceras personas que surjan de o que en cualquier forma estén relacionados con la operación y/o mantenimiento de las Aeronaves dadas en intercambio al OPERADOR DE INTERCAMBIO mientras éstas se encuentren bajo el control, cuidado y custodia del OPERADOR DE INTERCAMBIO (los “Reclamos” o “Reclamo”). No obstante lo dispuesto en este párrafo, la indemnización a la que se refiere esta Cláusula no aplicará en aquellos casos donde los Reclamos resulten expresa y directamente de negligencia extrema, dolo o conducta mal intencionada del OPERADOR PRIMARIO. Todo Reclamo que se derive de este Contrato será atendido por el OPERADOR DE INTERCAMBIO. El OPERADOR PRIMARIO prestará al OPERADOR DE INTERCAMBIO la colaboración que éste pueda razonablemente solicitar.

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA: RESCISIÓN. Este Contrato de Intercambio de Aeronaves podrá darse por terminado mediante aviso por escrito, dado por una de las partes a la otra, pudiendo tener tal aviso efectos inmediatos. Sin perjuicio de tal conclusión, cada una de las partes conviene en cumplir todas las obligaciones que haya contraído con anterioridad a la terminación del Contrato. A la terminación de este Contrato, la Aeronave y todas las partes, repuestos, equipos y cualquier otra propiedad del arrendante primario y/o del OPERADOR PRIMARIO serán inmediatamente devueltos a éste(os) por el OPERADOR DE INTERCAMBIO, junto con los saldos que sean debidos, procediéndose a la liquidación satisfactoria de cuentas.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA: IMPUESTOS. Cada parte será responsable de los impuestos, tasas o contribuciones de orden nacional, o territorial que les corresponda de conformidad con las normas tributarias aplicables bajo la respectiva jurisdicción y que se encuentren establecidas o se llegasen a establecer en relación al servicio prestado. De conformidad con lo anterior, los precios aquí acordados serán en todos los casos precios brutos y por lo tanto los mismos podrán estar sujetos a deducciones, retenciones o descuentos establecidos de conformidad con la legislación aplicable.

CLASULA DÉCIMA SEXTA: NOTIFICACIONES. Este Contrato no podrá ser modificado, terminado o sustituido, excepto por un documento escrito. Todas las comunicaciones o avisos

que se den en relación a éste Contrato se estimarán que han sido dados por una parte cuando sean enviadas a la otra parte por correo, correo electrónico o facsímil a las direcciones siguientes:

Si es a XYZ, SOCIEDAD ANÓNIMA:

XYZ, SOCIEDAD ANÓNIMA

Teléfono: (xxx) xxx-xxxx

Atención: Gerente General

Correo Electrónico: xxxx@qqqqq.com

Si es a ABC, SOCIEDAD ANÓNIMA:

ABC, Sociedad Anónima.

Teléfono: (xxx) xxx-xxxx

Atención: Gerente General

Correo Electrónico: xxxx@qqqqq.com

O a cualquier otra dirección o correo electrónico que cualquiera de las partes informe a la otra en su debida oportunidad.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA: INCUMPLIMIENTO. Las partes podrán dar por terminado este Contrato en el caso que una de las partes incumpla cualquiera de sus obligaciones contenidas en éste Contrato y tal incumplimiento continúe por un período de cuarenta y ocho (48) horas, después que una de las partes notifique a la otra de tal incumplimiento.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA: JURISDICCION. Este Contrato será interpretado y ejecutado con arreglo a las leyes que rijan el contrato de arrendamiento primario de la Aeronave, que corresponde a _____. Ambas partes convienen en someterse a la competencia aquí referida con expresa renuncia a cualquier fuero o jurisdicción que pudiera corresponderles.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA: DECLARACIONES GENERALES. El presente Contrato, constituye el único y exclusivo acuerdo entre las partes y sustituye cualesquiera otros previos acuerdos o entendimientos expresos o implícitos tomados entre las mismas relativos al objeto y materia del presente Contrato. Los encabezados de las distintas cláusulas en el presente Contrato son para efectos de mera conveniencia entre las partes, por lo que no afectarán el significado o interpretación de éste Contrato o cualquiera de sus estipulaciones. Este Contrato será otorgado en duplicados separados, cada uno de los cuales cuando sea otorgado y entregado será un original,

pero todos ellos juntos constituyen uno y el mismo documento. En el caso que algún término o condición de éste Contrato sea declarado nulo o ilegal por cualquier causa, éste Contrato permanecerá en plena vigencia en los demás términos y será interpretado como si tal término o condición nula o ilegal no fuese parte del mismo. El presente contrato junto con los anexos que se hace referencia, constituyen el único y exclusivo acuerdo entre las partes y sustituye cualesquiera otros previos acuerdos o entendimientos expresos o implícitos tomados entre las mismas relativos al objeto y materia del presente Contrato.

En testimonio de lo cual, los representantes de las partes suscribimos el presente Contrato en la ciudad de Guatemala, el día _____ de _____ del año _____.

Por

XYZ, SOCIEDAD ANÓNIMA

Por

ABC, SOCIEDAD ANÓNIMA

(nombre completo)

(calidad con que actúa)

(nombre completo)

(calidad con que actúa)

En la ciudad de Guatemala, el _____ de _____ del año _____,

DOY FE que las firmas que anteceden son auténticas por haber sido puestas en mi presencia por:

a) (nombre completo), persona de mi conocimiento, quien no obstante se identificó con el Documento Personal de Identificación con código único de identificación número _____ extendido por el Registro Nacional de Personas, quien firma en su calidad de _____ de la entidad XYZ, Sociedad Anónima, tal y como lo acredita con el

acta notarial de su nombramiento autorizada en esta ciudad por el Notario _____ el _____ de _____ del año _____, la cual se encuentra inscrita en el Registro Mercantil General de la República bajo el número _____, folio _____ del libro _____ de auxiliares de comercio; y b)

(nombre completo), persona de mi conocimiento, quien no obstante se identificó con el Documento Personal de Identificación con código único de identificación número _____ extendido por el Registro Nacional de Personas, quien firma en su calidad de _____ de la entidad XYZ, Sociedad Anónima, tal y como lo acredita con el

acta notarial de su nombramiento autorizada en esta ciudad por el Notario _____ el _____ de _____ del año _____, la cual se encuentra inscrita en el Registro Mercantil General de la

República bajo el número ____, folio ____ del libro ____ de auxiliares de comercio; firmas que constan en un Contrato de Intercambio de Aeronaves, y quienes vuelven a firmar junto con el Infrascrito Notario que autoriza y de todo lo relacionado Doy Fe.

ANEXO UNO
AL CONTRATO DE INTERCAMBIO DE AERONAVES
ENTRE XYZ, SOCIEDAD ANÓNIMA Y
ABC, SOCIEDAD ANÓNIMA

LISTADO DE AERONAVES SUJETAS A INTERCAMBIO
PARTE I

<i>Aeronaves dadas en Intercambio por XYZ, SOCIEDAD ANÓNIMA como Operador Primario</i>			
Tipo de Aeronave	Matrícula	Número de Serie	Plazo Máximo de Intercambio

PARTE II

<i>Aeronaves dadas en Intercambio por ABC, SOCIEDAD ANÓNIMA como Operador Primario</i>			
Tipo de Aeronave	Matrícula	Número de Serie	Plazo Máximo de Intercambio