

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**



TESIS DE GRADO

**INCORPORACIÓN DE LOS CONTRATOS DE LEASING
EN LAS CONTRATACIONES DEL ESTADO**

*Lecciones aprendidas de los contratos de aeronaves
por instituciones públicas*

Tesis para optar al grado de licenciado en Derecho

Postulante: Lic. Francisco Xavier Loza
Tutor: Dr. Andrés Valdivia

La Paz - Bolivia
2011

AGRADECIMIENTO

A la prestigiosa Carrera de Derecho de la Universidad Mayor de San Andrés, representada en su personal docente y administrativo que en cinco años me permitió acceder a mi segunda licenciatura.

A un entrañable amigo, el Gral. Luis Trigo Antelo, quien a través de su confianza y amistad me permitió contribuir con mi conocimiento y experiencia en el salto más importante del devenir en el desarrollo de la aeronáutica pública nacional, el leasing financiero.

A las autoridades del Gobierno que con cordialidad aceptaron mis consejos y creyeron en mi visión de tener una aeronáutica mas fortalecida para construir el acontecer sectorial del siglo XXI.

A mis amigos y compañeros de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Fuerza Aérea Boliviana y Transportes Aéreos Bolivianos con quienes compartí momentos increíbles de trabajo.

A mi tutor de tesis el Dr. Andrés Valdivia, por la colaboración desinteresada.

A la persona que lee estas letras ya que en ellas encontrará tesón por el trabajo, esperanza en un nuevo mañana y creatividad para la transformación de la realidad.

El Autor

DEDICATORIA

*A la memoria de
Rosario Vidaurre y
Rita Arana, quienes
con abnegación
supieron esculpir a
este hombre*

*A mis amadas hijas
Natalia Kamila y
Amelia Katalina*

INTRODUCCIÓN

La necesidad de incorporación de los contratos de leasing en las contrataciones del Estado es una necesidad que se origina a partir de las contrataciones realizadas primero por la Fuerza Aérea, y posteriormente por las empresas públicas estratégicas Transportes Aéreos Bolivianos y Boliviana de Aviación, por ello que también este estudio lleva como título *lecciones aprendidas de los contratos de aeronaves por instituciones públicas*.

En estos momentos la contratación mediante leasing no era una modalidad establecida para la administración pública sin embargo los resultados que se alcanzan y la problemática de su aplicación hacen que se incorpore en la nueva normativa aprobada el año 2009, en este sentido surge la necesidad de perfeccionar la normativa para que su aplicación pueda ser generalizada hacia otras instituciones públicas. En este sentido la problematización de la presente investigación trate de conocer su es necesaria la reglamentación del leasing para la aplicación, real y efectiva, de esta modalidad en las contrataciones que realiza el Estado.

Si bien el estudio se realiza en un tiempo y un espacio determinado, estos deben luego del análisis extenderse y buscar su aplicación a otros tiempos y espacio más bien indeterminados. Por lo que el objetivo general de la investigación trata de determinar el marco normativo para la incorporación del leasing en las contrataciones del Estado, como objetivos estratégicos se busca evaluar la normativa de contratación de bienes y servicios del Estado, analizar las características de los contratos de leasing, analizar los contratos suscritos por las instituciones aeronáuticas públicas, determinar conclusiones de la investigación y por último establecer un marco normativo para la aplicación del leasing.

En este sentido la hipótesis investigativa se plantea la reglamentación del leasing para las contrataciones del Estado permitirá la aplicación real y efectiva de esta modalidad para los fines del Estado.

Entre los resultados que se encuentran resalta que las autoridades reconocen en el leasing una gran oportunidad para las inversiones en la orientación del desarrollo económico y productivo nacional, en este sentido se la propuesto una reglamentación que permita un marco de acción adecuado para el empleo de esta modalidad contractual por parte de cualquier institución pública.

ÍNDICE

	Pág.
1. Enunciado del título del tema	1
2. Identificación del problema	1
3. Problematización	2
4. Delimitación del tema de tesis	2
a) Delimitación temática	2
b) Delimitación temporal	2
c) Delimitación espacial	2
5. Fundamentación e importancia del tema de tesis	2
6. Objetivos del tema de la investigación	5
a) Objetivo general	5
b) Objetivos específicos	5
7. Marco teórico que sustenta la investigación	5
8. Hipótesis del trabajo de investigación	6
9. Variable independiente	6
10. Variable dependiente	6
11. Métodos utilizados en la investigación	6
a) Métodos	6
i. Generales	6
ii. Específicos	6
12. Técnicas utilizadas en la investigación	7
Capítulo I Antecedentes	8
1.1 Configuración del mercado de transporte aéreo en Bolivia	12
1.2 El gobierno, crisis del LAB y sus consecuencias sobre el mercado	21
1.3 Situación del leasing en Bolivia	23
1.3.1 Análisis financiero del leasing en Bolivia	27
Capítulo II Marco teórico referencial	32
2.1 Marco de referencia	32

2.2	Marco histórico	33
2.3	Clasificación general de los contratos	34
2.4	Contratos aeronáuticos	39
2.5	Fletamento	41
2.6	Locación	42
2.7	El leasing	42
2.7.1	El leasing en el sistema de intermediación financiera	50
2.7.2	El sistema impositivo del leasing en Bolivia	56
2.7.3	Leasing y la actividad aeronáutica del Estado	57
2.7.4	El leasing versus el arrendamiento	60
	Capítulo III Diagnostico	61
3.1	Gestión de las contrataciones en la cosa pública	62
3.2	Marco conceptual	66
3.3	Marco jurídico	70
	Capítulo IV Análisis	71
4.1	Presentación de resultados	71
4.2	Análisis de legislación comparada	78
4.3	Análisis comparativo de los contratos de leasing	94
	Capítulo V Conclusiones y Recomendaciones	100
5.1	Conclusiones	100
5.2	Recomendaciones	102
	Capítulo VI Propuesta	104
	Bibliografía	
	Anexos	

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1 Estructura del sistema del servicio de transporte aéreo	14
Gráfico 2 Tráfico nacional de pasajeros mercado regulado periodo 2001 - 2006	15
Gráfico 3 Tráfico nacional de pasajeros mercado regulado y no regulado periodo enero - diciembre de 2006	16
Gráfico 4 Tráfico nacional de pasajeros mercado regulado y no regulado resultado final del periodo 2007	17
Gráfico 5 Tráfico nacional de pasajeros mercado regulado y no regulado resultado periodo enero – diciembre 2008	18
Gráfico 6 Tráfico nacional de pasajeros mercado regulado y no regulado resultado periodo enero – junio 2009	19
Gráfico 7 Cantidad de aeronaves con registro boliviano y contrato de leasing periodo 2005 2009	20
Gráfico 8 Cantidad de aeronaves con registro boliviano y contrato de leasing periodo clasificación de públicas y privadas 2005 2009	21
Gráfico 9 Resumen de los contratos que se analizan para la presente investigación	36
Gráfico 10 Características del leasing	51
Gráfico 11 Elementos del leasing	53
Gráfico 12 Personas intervinientes en el leasing	65

ÍNDICE DE TABLAS

		Pág.
Tabla 1	Información financiera de las empresas de leasing	28
Tabla 2	Estado patrimonial de las empresas de leasing	30
Tabla 3	Activos en el estado patrimonial de las empresas de leasing	30
Tabla 4	Obligaciones generales de las partes	54
Tabla 5	Comparación entre el leasing y el crédito	55
Tabla 6	Normas que hacen a la estructura de la Ley SAFCO	63
Tabla 7	Pregunta 1 ¿Usted conoce alguna institución del Estado que optó por el leasing para el desarrollo de sus actividades?	73
Tabla 8	Pregunta 2 ¿A parte de los créditos bilaterales o de organismos financiadores conoce otro medio de financiamiento que esté autorizado o que haya sido empleado por alguna repartición del Estado?	73
Tabla 9	Pregunta 3 ¿Con la incorporación del leasing a las contrataciones del Estado, usted considera que no se requerirá de mayor reglamentación al respecto?	74
Tabla 10	Pregunta 4 ¿Usted emplearía el leasing financiero u operativo para las contrataciones de entidad?	74
Tabla 11	Pregunta 5 ¿De requerirse reglamentación especial para la aplicación del leasing este debería tener como alcance a todas las instituciones del Estado?	75
Tabla 12	Pregunta 6 ¿El leasing financiero permite utilizar un bien con la opción de compra mientras que el leasing operativo puede ser entendido como un simple arriendo?	75

Tabla 13	Pregunta 7 ¿Los recursos financieros con que cuenta su organización le permiten satisfacer todas sus necesidades institucionales de inversión y gasto?	76
Tabla 14	Pregunta 8 ¿Si pudiera financiar a adquisición de bienes muebles o inmuebles a través de contratos de leasing, lo haría?	76
Tabla 15	Pregunta 9 ¿Considera que el equipo petrolero o de minería para las empresas del Estado podrían ser contratados mediante un leasing financiero?	77
Tabla 16	Pregunta 10 ¿Para la contratación de bienes mediante leasing, si el bien o la magnitud de la operación no puede ser concretada en Bolivia usted aceptaría emplear a un arrendador extranjero?	77
Tabla 17	Pregunta 11 ¿Usted considera que existen diferencias sustanciales entre el leasing mobiliario respecto del leasing inmobiliario?	78
Tabla 18	Comparación entre las legislaciones de leasing en Bolivia, Perú y Argentina	78
Tabla 19	Comparación entre los contratos de leasing de TAM y BOA	94

1 ENUNCIADO DEL TÍTULO DEL TEMA

INCORPORACIÓN DE LOS CONTRATOS DE LEASING EN LAS CONTRATACIONES DEL ESTADO

*Lecciones aprendidas de los contratos de aeronaves por
instituciones públicas*

2 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

En febrero de 2007 la Fuerza Aérea Boliviana, a través de Transportes Aéreos Militares, entrega al servicio público de transporte aéreo una aeronave bajo la modalidad de leasing financiero, modo contractual que sorprende a propios y extraños, en vista de que se trata de una contratación atípica para el ordenamiento y su aplicación en la administración pública. Meses después, dos empresas públicas estratégicas optan por esta modalidad contractual, a pesar de seguir siendo un contrato atípico para el Derecho Administrativo boliviano, se trata de Transportes Aéreos Bolivianos (septiembre 2007) y Boliviana de Aviación (noviembre 2008).

Junio de 2009. El Estado boliviano asume esta modalidad contractual el leasing tanto operativo como financiero ya sea para la adquisición como para el simple arrendamiento, dejando la responsabilidad de la aplicación a norma interna prevista por la Máxima Autoridad Ejecutiva (en adelante, MAE) de la entidad, basando la decisión en informes técnicos y legales que respalden la operación. El Decreto Supremo (en adelante, DS) 181 de 28 de junio de 2009, principalmente su artículo 84 precisan esos aspectos. El leasing, tanto en su aplicación privada o para el Derecho Administrativo, por sus características, debe ser considerado en una reglamentación específica ya sea para actividades productivas como de servicios, actualmente la normativa boliviana únicamente establece la reglamentación para actividades privadas.

3 PROBLEMATIZACIÓN

Sobre la base de los antecedentes expuestos se formuló la siguiente pregunta que problematiza nuestra tesis y que servirá de guía:

¿Es necesaria la reglamentación del leasing para la aplicación, real y efectiva, de esta modalidad en las contrataciones que realiza el Estado?

4 DELIMITACIÓN DEL TEMA DE TESIS

a) DELIMITACIÓN TEMÁTICA

Se pueden distinguir básicamente los siguientes: la Legislación boliviana sobre leasing y sobre las contrataciones del Estado, la doctrina del leasing y la experiencia de la aeronáutica boliviana en esta modalidad contractual.

b) DELIMITACIÓN TEMPORAL

Cronológicamente la problemática trata desde 2007 y 2008. El límite temporal de esta investigación está referido al inicio de las negociaciones del contrato de leasing de aeronaves de la Fuerza Aérea y los resultados cualitativos y cuantitativos alcanzados por el uso y goce de los objetos del referido contrato.

c) DELIMITACIÓN ESPACIAL

El límite espacial de esta investigación es la legislación boliviana y la praxis de los contratos que el Estado boliviano asume.

5 FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA DE TESIS

Históricamente, el progreso del hombre ha estado íntimamente relacionado con la producción de bienes y servicios, sistema donde los medios de transporte son un factor gravitante en la definición de la obtención de riqueza y la satisfacción de necesidades; es decir, el desarrollo de la civilización ha dependido del transporte. En

esta aproximación a la eficiencia de los modos de transporte, el espacio aéreo en tiempo de paz o de guerra se convierte en el nexo de unión más rápido y efectivo entre los pueblos y las naciones.

La aviación es el fenómeno tecnológico, político, social y económico más importante que marcó el curso de la historia en el siglo XX. Se espera que en el transcurso del presente siglo su devenir y aporte al desarrollo industrial, humano y tecnológico también sea significativo ya que proporciona un tipo superior de servicio que los otros modos de transporte no pueden igualar. Esta superioridad del servicio aéreo ha hecho converger en su favor el tráfico de pasajeros que utilizan otros medios de transporte y también el transporte de carga de flete terrestre.

Todas las características han determinado que el transporte aéreo comercial sea imprescindible y preponderante con respecto a los otros modos de transporte, por sus características peculiares de inversiones, tiempo de transporte reducido, ajustándose al principio establecido de que el transporte aéreo es el más conveniente entre otros modos de transporte para los países en desarrollo y muy especialmente para los enclaustrados, con incipiente vertebración carretera y de una topografía difícil, como es el caso boliviano.

El transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, al agilizar el transporte y la entrega de los bienes, favorece considerablemente las actividades del comercio, de la industria y la producción en general, todo lo cual redundará en franco provecho de la economía nacional. Se contribuye así a la integración política, social, económica y cultural del país y al desarrollo del turismo, industria hidrocarburífera, minero metalúrgica y de muchas otras actividades humanas, aspectos del mundo moderno que constituyen objetivos fundamentales en las estructuras de adelanto hacia el bienestar común.

Esta preeminencia técnica y tecnológica viene acompañada por el desarrollo normativo homogenizado y globalizado que emerge de haberse adherido todos los

países el orbe al Convenio de Chicago¹ y comprometido para la aplicación de las normas y métodos técnicos que emita la Organización de Aviación Civil Internacional. Por otro lado, el alto precio de las aeronaves ha permitido que exista un desarrollo significativo en determinados institutos del derecho es así que, el leasing se fortalece permitiendo a los operadores de los servicios de transporte aéreo adquirir o en su caso poseer aeronaves para satisfacer las necesidades empresariales o del mercado con un monto de inversión menor.

Anualmente el Estado contrata la adquisición de bienes inmuebles y muebles, todas estas compras se las realiza al contado o en determinados casos mediante plazos, los requisitos y procedimientos son establecidos en la Normas Básicas de Administración de Bienes y Servicios (NBSABS) debiendo, el proveedor, presentar para el efecto una garantía de correcta inversión del anticipo por un monto equivalente al 100 % de dicho anticipo², no pudiendo este, el anticipo, ser mayor al 20 % del monto total del contrato, cuando el bien puede ser considerado como garantía de cumplimiento de contrato. Sin embargo, una adquisición por cuotas o un leasing que le podría significar nuevas formas de administración y de alcanzar más eficiencias en la cosa pública no están totalmente claras en la mencionada norma.

Por ello, la importancia para el derecho en la regulación de la legislación del leasing para la actividad pública en aras del desarrollo productivo nacional en el marco de las contrataciones del Estado, mucho más cuando la coyuntura en la dirección del Estado está re-direccionando a la política iniciada con el DS 21.060 tomando iniciativas empresariales e inversionistas y no solo de regulación de los mercados, es decir se siente con mucha más influencia la presencia del Estado en la economía nacional.

1- El Convenio de sobre Aviación Civil Internacional suscrito el 7 de diciembre de 1944 congrega en la Organización de Aviación Civil Internacional a 197 Estados signatarios.

2 -DS .181, art. 19.

6 OBJETIVOS DEL TEMA DE LA INVESTIGACIÓN

a) Objetivo General

Determinar el marco normativo para la incorporación del leasing en las contrataciones del Estado.

b) Objetivos Específicos

- Evaluar la normativa de contratación de bienes y servicios del Estado.
- Analizar las características de los contratos de leasing.
- Analizar los contratos suscritos por las instituciones aeronáuticas públicas.
- Determinar conclusiones de la investigación.
- Establecer un marco normativo para la aplicación del leasing.

7 MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN

Esta investigación sustenta sus principios en los principios y criterios que nacen en la teoría de los contratos, de forma de ubicar el leasing dentro de esta teoría y poder explicar las características que hacen a esta modalidad.

Como complemento de esto se hace una descripción de lo que son los llamados contratos aeronáuticos y una descripción de lo que es el fletamento y la locación en el marco de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, posteriormente y siguiendo la línea de investigación deductiva. Posteriormente se ingresa de lleno a la descripción de leasing, su estado en el sistema de intermediación financiera en Bolivia, en el sistema impositivo boliviano y se concluye el marco teórico con la comparación entre leasing y arrendamiento.

8 HIPÓTESIS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

La reglamentación del leasing para las contrataciones del Estado permitirá la aplicación real y efectiva de esta modalidad para los fines del Estado.

a) Variable independiente

Reglamentación del leasing para las contrataciones del Estado.

b) Variable dependiente

Aplicación real y efectiva de esta modalidad.

9 MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

a) Métodos

Para poder alcanzar los objetivos de la investigación, se utilizó el método científico, entendiendo por tal: “un conjunto sistemático de procedimientos precisos y racionales que permitan descubrir nuevos conocimientos y poder explicar las relaciones causa – efecto identificados claramente el problema surgido, planteando soluciones comprobadas y verdaderas” (Arandía Saravia, 1999: 72).

i. Generales

La presente investigación empleó el método deductivo hipotético para particularizar el problema de la incorporación del leasing en las contrataciones del Estado, luego se analizó esta problemática en sus partes más elementales como componentes del problema. Por medio de este método, se llegó a los objetivos trazados en la investigación, dadas las características del tema.

ii. Específicos

Las técnicas específicas que se emplearon fueron encuestas y entrevistas de acuerdo con la operación de las variables y a la determinación del tamaño de la muestra.

10 TÉCNICAS UTILIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN

Las técnicas utilizadas en forma inicial fueron las empleadas en un proceso de investigación documental que permitió tener bases adecuadas de análisis y limitación del problema. Posteriormente se utilizaron entrevistas a autoridades de Estado (Ministros, Viceministros y Directores Generales dentro del Órgano Ejecutivo) y especialistas (abogados y economistas) que están comprometidos en la problemática leasing en la gestión pública.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES

El leasing es un contrato concebido principalmente, para facilitar el uso y la adquisición de bienes e inmuebles de larga duración y alto precio. Combina la locación y la compraventa (*to lease* en inglés significa alquilar). En ese contexto, el dador de la cosa la entrega al tomador, quien paga un alquiler o canon calculado de tal modo que al término del tiempo estipulado en el contrato, se encuentra cubierto la totalidad del precio de la cosa, con sus intereses; en ese momento la cosa pasa a pertenecer en propiedad al tomador y aún antes de vencerse el término, el tomador puede adquirirla pagando el saldo debido. Es admisible también –además de frecuente– pactar un alquiler o canon que al vencimiento del plazo no amortiza totalmente el precio, sino que quede un reducido saldo impago. El tomador, para adquirir el dominio del bien, deberá pagar ese saldo. Se deja así sentada una idea provisoria que es necesario precisar según los distintos tipos de leasing tanto financiero como operativo.

Los departamentos financieros y comerciales de las propias empresas industriales fueron quienes hallaron en el arrendamiento industrial una novedosa fórmula para encontrar y consolidar a sus productos en los mercados, los siguientes son claros ejemplos:

- Empresas explotadoras de grandes ferrocarriles americanos;
- Empresas de telecomunicaciones como *Bell Telephon System* decidió sus operaciones con éxito bajo este sistema, esto es, alquilando sus teléfonos en lugar de venderlos;
- Otras empresas como la *International Business Machines*, la *International Cigar Machinery* y la *United Schoe Machinery Corporation*, con resultados positivos.

Para muchos autores, el punto de partida del leasing con sus actuales características se ubica en la década de 1950, con ello remitiéndonos a su origen con la fundación en San Francisco de California la *United States Leasing Corporation*; posteriormente, a fines del mismo año, se funda también la *Boothe Leasing Corporation*.³

De este hecho resulta que, la característica básica de las empresas de leasing estriba en que su finalidad no es de producción sino de servicios, más precisamente de intermediación financiera. Estas empresas, atendiendo a su objeto social, proporcionan ayuda financiera a las sociedades que requieren la utilización de bienes de capital o de equipo, poniendo en relación a estas con las empresas fabricantes o distribuidoras de tales bienes.

Dadas esas características, el leasing es el negocio que ha obtenido el más espectacular crecimiento en el mundo capitalista. Su esplendor se inicia a partir de los años 1950 y alcanza su esplendor en la década de 1970 y 1980. Desde entonces, se expande, con singular éxito, por todo el mundo. Así, en los Estados Unidos el desarrollo alcanzado por el leasing tuvo como cercanos aliados a las normas fiscales de amortización poco liberales; los créditos bancarios a mediano plazo poco desarrollados; y una etapa de economía próspera con márgenes de beneficios apreciables pero con empresas comprometidas con una renovación acelerada de bienes de capital. En suma, una época de fuerte demanda de capitales frente a una rigidez de la oferta de los mismos. Mientras que, en Europa las empresas de leasing están agrupadas en la Federación Europea de compañías de Equipamiento de Leasing (LEASEUROPE).

En Latinoamérica también se cuenta con una Federación de Empresas de Leasing (FELELEASE) que agrupa a diversas empresas del área con el objeto de promover la actividad del leasing y dar a conocer la experiencia obtenida en diversos países. De

³ VIDELA ESCALADA, FEDERICO, Manual de Derecho Aeronáutico, Editorial Zalabia, Buenos Aires, 1990

suerte que aquí nos limitaremos a una relación muy abreviada, de su impacto en algunos países. Así, en el Brasil el Contrato de Leasing tiene un ordenamiento jurídico en el cual la ley define al leasing o arrendamiento mercantil. Esto significa que la operación realizada entre personas jurídicas que tengan por objeto el arrendamiento de bienes adquiridos a terceros por la arrendadora para fines de uso propio de la arrendadora y que atiendan a las especificaciones de esta. Al igual que el Brasil, el Ecuador es otro de los primeros países que se preocupó de darle una regulación especial e leasing. Pero, las cosas fueron más lejos en Chile donde existe la asociación Chilena de Empresas de Leasing, la cual ha tenido a su cargo la difusión de la importancia económica del leasing y sus bondades en el financiamiento de las empresas en estos últimos años. En cambio en Colombia se aplican a las operaciones de leasing las disposiciones del Código Civil y del Código de Comercio relativas al mandato, arrendamiento, compraventa etc. De todos modos, en Uruguay, la carencia de regulación especial fue superada por la citada ley conocida como "Crédito de uso", que se define como un contrato de crédito en virtud de la cual la institución acreditante coloca un dinero para aplicar los fondos a la adquisición de un bien por parte del tomador. Finalmente, en Argentina el leasing ingresa a inicios de la década del 60's, siendo adoptado no solamente por empresas privadas sino también por empresas estatales.⁴

La desregulación económica adelantada en la industria del transporte aéreo de los Estados Unidos de Norteamérica y la cooperación internacional cada vez más creciente entre explotadores de otros Estados y mayormente aerolíneas o instituciones bancarias, trabajando conjuntamente a través de tratados bilaterales y multilaterales han dado por resultado un número cada día más creciente de acuerdos de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves. Estos acuerdos han sido ampliamente utilizados para cumplir tanto con ciertas demandas del mercado como

⁴ VIDELA ESCALADA, FEDERICO, Manual de Derecho Aeronáutico, Editorial Zalabia, Buenos Aires, 1990

con las fluctuaciones de las temporadas, dentro del marco del transporte doméstico o internacional. El arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves de categoría de transporte entre instituciones bancarias o transportistas y líneas aéreas extranjeras o explotadores dentro del mismo país es ampliamente utilizado. Los arrendamientos se caracterizan por ser con tripulación de vuelo (WET leasing) o sin tripulación de vuelo (DRY leasing). El intercambio de aeronaves es una particularidad de los acuerdos sin tripulación.

Los transportistas aéreos de menor magnitud, así como los más recientemente establecidos consideran que el arrendamiento de aeronaves puede reducir a un mínimo la inversión inicial y una deuda de capital; los transportistas aéreos ya establecidos consideran que esta práctica tiene la ventaja de costos reducidos, operaciones más eficientes y beneficios tributarios.

La importancia del arrendamiento en el transporte aéreo internacional continuará probablemente creciendo, dadas las tendencias actuales económicas y de reglamentación y las amplias oportunidades comerciales que ofrecen la globalización de la industria y una mayor dependencia de las fuerzas del mercado.

También debe considerarse el arrendamiento de aeronaves en la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (este tema será desarrollado con mayor amplitud posteriormente) relativo al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, en función de resolver las situaciones que se plantean con las responsabilidades en materia de seguridad operacional en las que están implicadas aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas.

En suma, la industria aeronáutica boliviana e internacional el leasing es la mejor forma de poder contar con bienes muebles que permitan satisfacer las necesidades de transporte a partir de la utilización de aeronaves.

1.1 CONFIGURACIÓN DEL MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO EN BOLIVIA

La vertebración física del territorio nacional así como la integración internacional de Bolivia con el mundo se ha dado, desde 1925, esencialmente por vía aérea. En efecto, actualmente todavía existen poblaciones cuya integración y articulación con el resto del país se produce gracias a los medios de este sistema, principalmente compuesto de pequeñas y medianas empresas, de taxi aéreo así también interviene la capacidad de la Fuerza Aérea allí donde cuenta con bases de operación.

Téngase presente que las diferentes actividades que realiza la aviación contribuyen al fortalecimiento del sistema productivo y desarrollo económico nacional como ser la aerofumigación, la exploración petrolera que promueven y mejoran cuantitativa y cualitativamente la fuerza laboral en los rubros relacionados y otros como ser el turismo, la industria minera así también las exportaciones y otras áreas industriales afines, en la perspectiva de construir un país socialmente justo, económicamente libre y políticamente soberano.

De acuerdo con la normativa aeronáutica⁵ el transporte aéreo está atendido por dos servicios que en el caso boliviano se estructura de la siguiente forma:

- 1) servicio regular de pasajeros, carga y correo representado por las aerolíneas que operan dentro, desde y hacia Bolivia transportando personas, carga y correo, estos servicios están sujetos a itinerario (rutas, frecuencias y horarios previamente establecidos):
 - a) Operadores bolivianos en tráfico nacional
 - b) Operadores bolivianos en tráfico internacional
 - c) Operadores extranjeros en tráfico internacional

⁵ Ley 2902 de Aeronáutica Civil de Bolivia, artículos 84 y 85

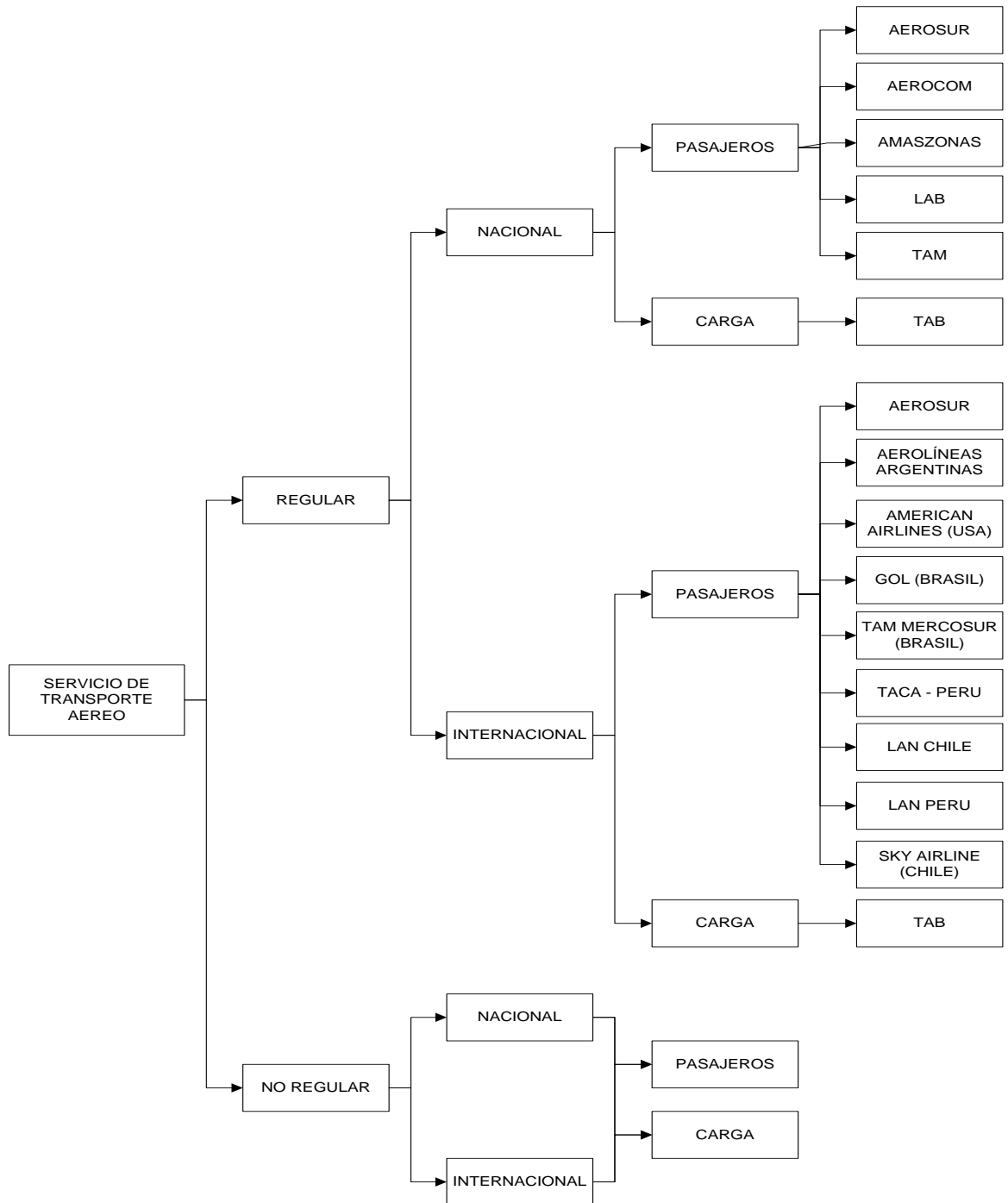
Resulta necesario que el tráfico de pasajeros dentro de un Estado a través de aeronaves que no pertenecen a un operador nacional (cabotaje) es un servicio restringido en el marco del Convenio de Chicago, en el caso boliviano prohibido.

- 2) servicio no regular de pasajeros, carga y correo cualquier operador que solicite una operación charter, estas operaciones no están sujetas a itinerarios.

En el grafico 1 se esquematiza la estructura de los operadores de servicios de transporte aéreo.

En la explicación de este sistema se debe aclarar que Transportes Aéreos Militares no es una empresa u operador aéreo certificado y regulado por las autoridades de aviación como de transportes, por lo que en este trabajo se lo denomina operador no regular.

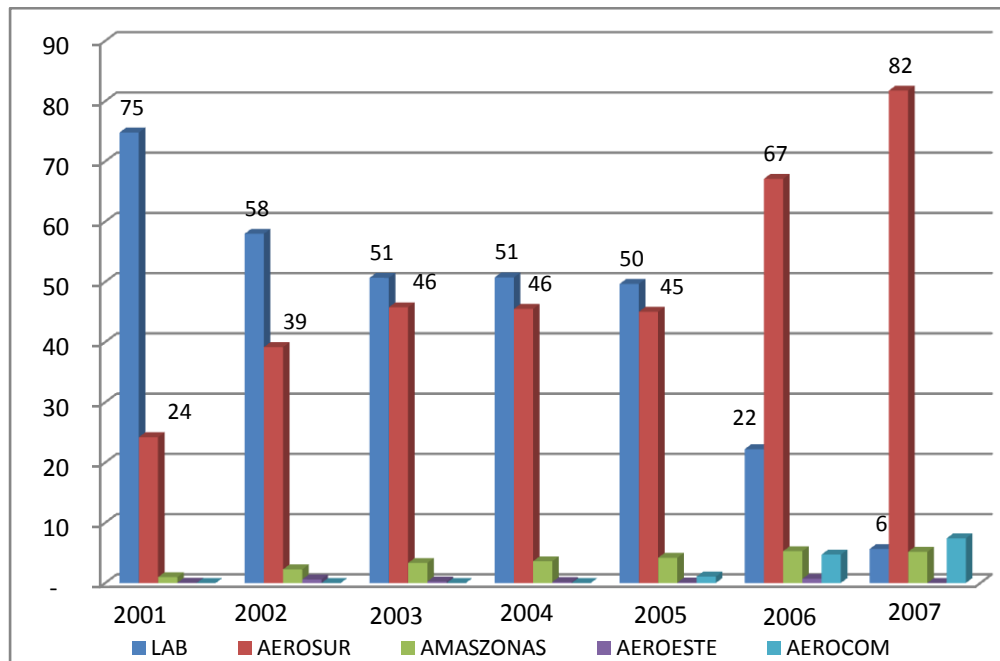
GRÁFICO 1
ESTRUCTURA DEL SISTEMA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO



Fuente: Elaboración propia basado en el texto de la Ley 2902, artículos 84 y 85.

Hasta el 2005 el servicio nacional e internacional de pasajeros desde y hacia Bolivia era dominado por la empresa Lloyd Aéreo Boliviano que contaba con amplia participación del mercado. El 2006 el LAB, ingresa en un conflicto laboral que desemboca en la paralización de sus operaciones generando un monopolio por parte de la competencia, Aerosur, en el tráfico nacional de pasajeros, tal como se observa en el análisis de los datos del mercado regulado y no regulado⁶ (TAM) de acuerdo con el gráfico 2.

GRÁFICO 2
TRÁFICO NACIONAL DE PASAJEROS
MERCADO REGULADO
PERIODO 2001 - 2006



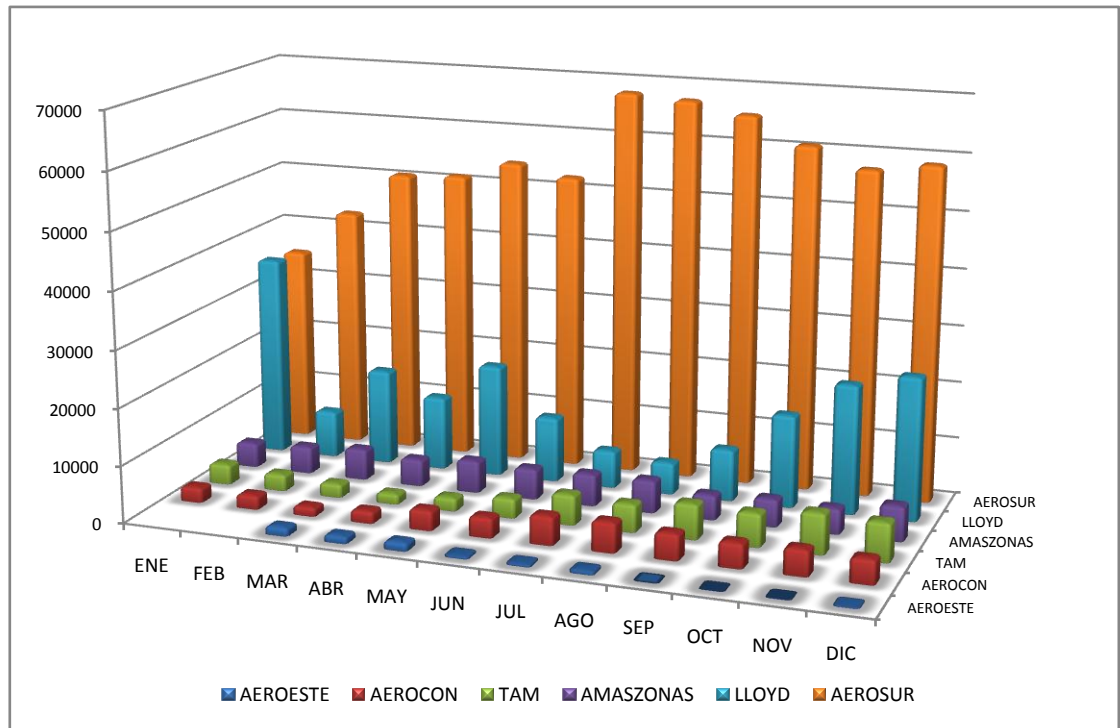
Fuente: Dirección de Transporte Aéreo, DGAC

En el gráfico anterior se observa como la empresa Aerosur de participar con una cuarta parte del mercado en la gestión 2001 llega al 2007 logrando más de cuatro

⁶ Se emplea el término regulado y no regulado ya que TAM no es una empresa y no tiene certificaciones de operación emitidos por la DGAC o por la ATT al contrario de la práctica del LAB, Aerosur, Amazonas o Aerocom.

quintas partes de dominio, situación que en la práctica resulta ser un monopolio en el mercado nacional de transporte aéreo regulado.

GRÁFICO 3
TRÁFICO NACIONAL DE PASAJEROS
MERCADO REGULADO Y NO REGULADO
PERIODO ENERO – DICIEMBRE DE 2006



Fuente: Dirección de Transporte Aéreo DGAC

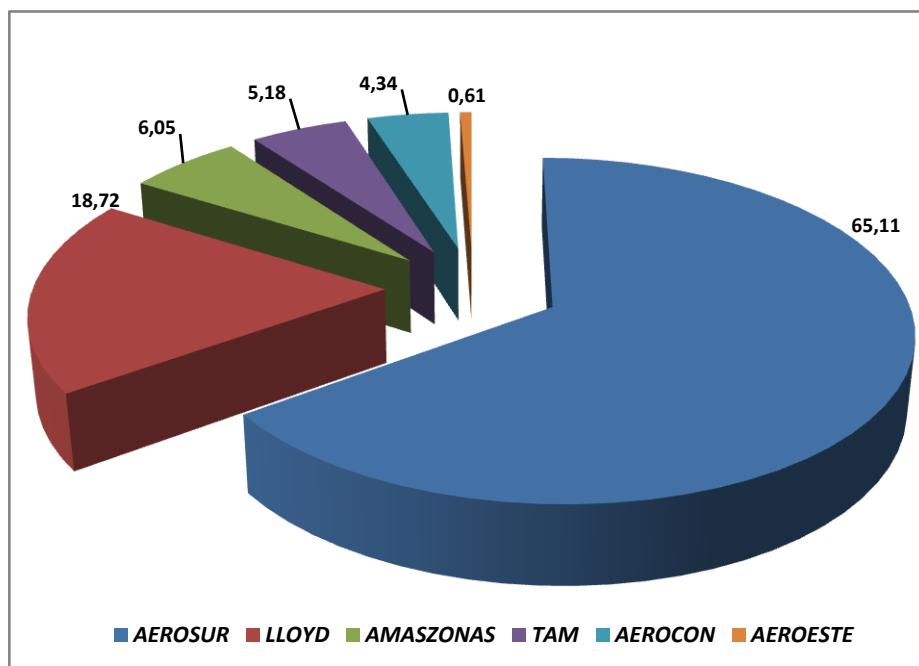
Siguiendo esta misma línea de análisis, el mercado doméstico de pasajeros en enero de 2006 estaba dividido en 43,97 % para el Lloyd, 42,93 % para Aerosur y la diferencia el resto de los operadores incluido el TAM que participaba con 4,41 % y se colocaba como cuarto operador luego de Amazzonas que tenía el 5,38 % del mercado a pesar que contaba con aeronaves más pequeñas que TAM.

En febrero de 2006, cuando se presenta la mencionada crisis del LAB, Aerosur sube a 69,88 %, Lloyd por la suspensión de sus actividades baja 13,53 %, Amazonas sube al 7,79 % y TAM tiene un repunte casi insignificante subiendo a 4,77 %.

El punto más crítico para TAM es abril, donde participa con 2,48 % debido a que su única aeronave sufrió un accidente. La situación más compleja del mercado se da en agosto cuando Aerosur obtiene el 75,17 % del mercado dejando menos de tres cuartas partes del mercado para el resto de los operadores, es decir cuatro empresas y un operador estatal.

Al final de la gestión 2007, el mercado queda con un amplio dominio de la empresa Aerosur como se observa en el cuadro siguiente.

GRÁFICO 4
TRÁFICO NACIONAL DE PASAJEROS
MERCADO REGULADO Y NO REGULADO
RESULTADO FINAL DEL PERIODO 2007

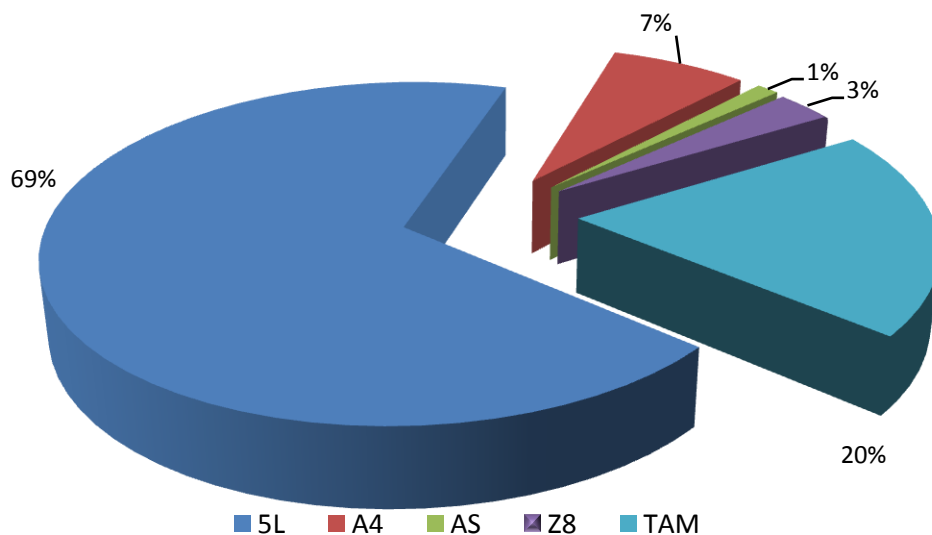


Fuente: Dirección de Transporte Aéreo DGAC

Con esta configuración de mercado es posible que no todos los ciudadanos puedan acceder a este servicio, quedando el Estado en situación de desventaja para poder revertir esta dramática situación, considerando que el servicio de transporte aéreo es un servicio público.

Para diciembre de la gestión 2008 el mercado nacional regular de transporte de pasajeros mantiene el liderazgo de Aerosur con 69 % de participación del mercado y el TAM logra mantenerse como el segundo operador más grande con el 20 % de preferencia en la demanda de los usuarios de este importante servicio, para este periodo ya había incorporado mediante contrato de leasing las aeronaves Jet BAe. 146.

GRÁFICO 5
TRÁFICO NACIONAL DE PASAJEROS
MERCADO REGULADO Y NO REGULADO
RESULTADO PERIODO ENERO – DICIEMBRE 2008

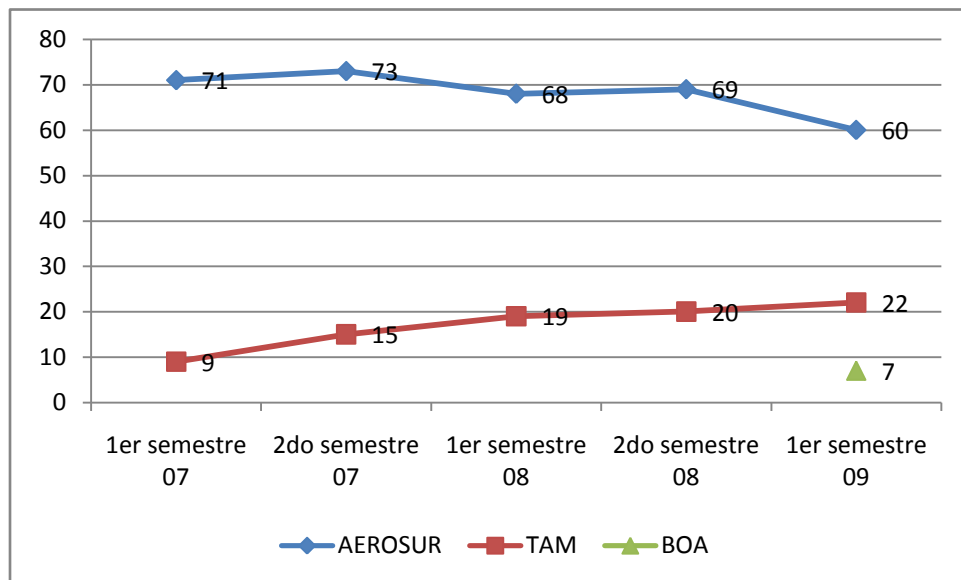


Fuente: Dirección de Transporte Aéreo DGAC

Para el final del primer semestre de la gestión 2009, casi tres años después de suscribirse el primer contrato de leasing por parte de una institución del Estado y con

el ingreso al mercado de la empresa Boliviana de Aviación reconfigurando las opciones de los pasajeros, Aerosur mantiene el liderazgo con 60 % de la preferencia de los usuarios, seguido por TAM con 22 % y únicamente con tres meses de operación está BoA que con promociones atractivas logro cautivar el 7 % de confianza.

GRÁFICO 6
TRÁFICO NACIONAL DE PASAJEROS
MERCADO REGULADO Y NO REGULADO
RESULTADO PERIODO ENERO – JUNIO 2009

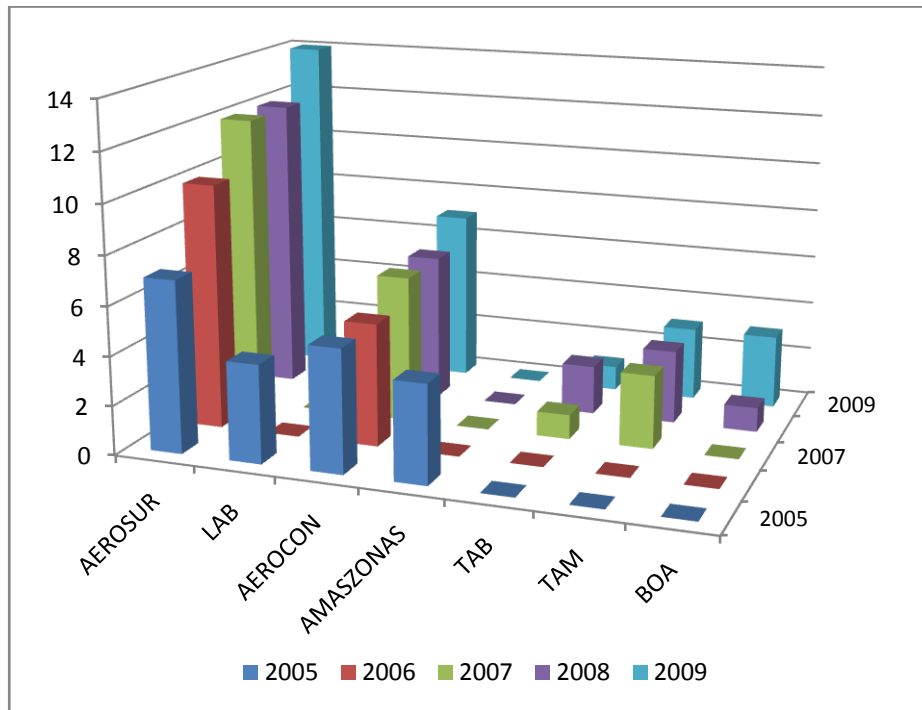


Fuente: Elaboración propia en base a documentos de la Dirección de Transporte Aéreo DGAC.

Estos resultados no se hubieran conseguido si es que no se contaban con los medios adecuados y suficientes es así que en la gestión 2005 se tenían 20 contratos de leasing de aeronaves en Bolivia de los cuales 7 correspondían a Aerosur (toda su flota), 4 al LAB ya que contaba con naves propias que hacían un total de 12, posteriormente se tenía a Aerocon y Amazonas con 4 y 5 respectivamente, las empresas aéreas estatales no tenían contratos de leasing sobre aeronaves.

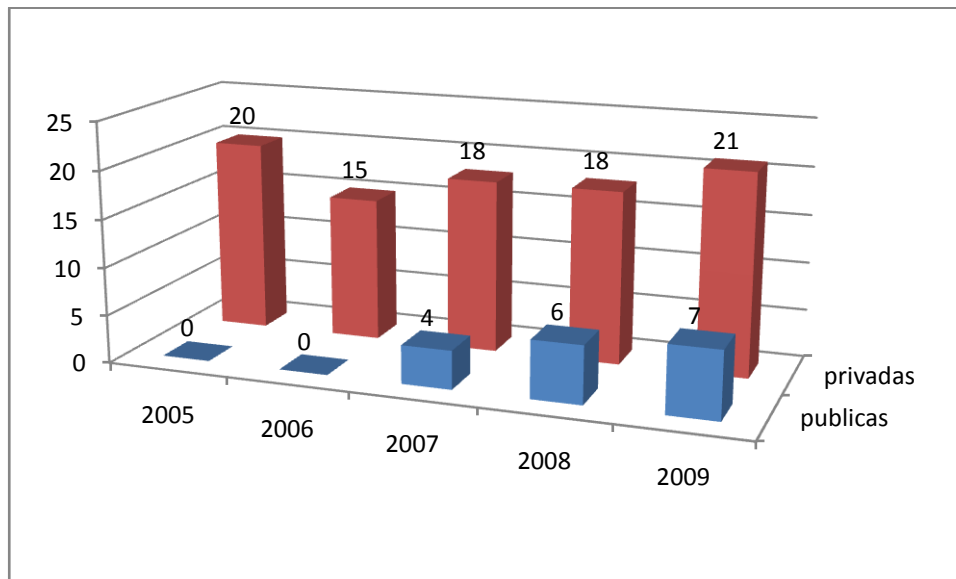
A la par que el mercado de transporte aéreo crece, también aumentan la cantidad de aeronaves y por supuesto también se incrementan la cantidad de contratos de leasing para atender esta demanda es así que en la gestión 2009 se tienen 28 contratos 21 corresponden a la empresa privada mientras que 7 a la pública, es necesario aclarar que Transportes Aéreos Bolivianos opta por la compra del contrato leasing de una aeronave, por lo tanto ya es de su propiedad

GRÁFICO 7
CANTIDAD DE AERONAVES CON REGISTRO BOLIVIANO Y
CONTRATO DE LEASING
PERIODO 2005 2009



Fuente: Elaboración propia en base a documentos de la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional DGAC.

GRAFICO 8
CANTIDAD DE AERONAVES CON REGISTRO BOLIVIANO Y
CONTRATO DE LEASING CLASIFICACIÓN DE PÚBLICAS Y PRIVADAS
PERIODO 2005 2009



Fuente: Elaboración propia en base a documentos de la Dirección del Registro Aeronáutico Nacional DGAC.

1.2 EL GOBIERNO, CRISIS DEL LAB Y SUS CONSECUENCIAS SOBRE EL MERCADO

En enero de 2006, Bolivia ingresa a un nuevo proceso político de transformación en el ámbito social y de la gestión pública reflejado el Plan General de Desarrollo Económico y Social (PGDES): Bolivia *digna, soberana, productiva y democrática para Vivir Bien*. Allí, se plantean los elementos fundamentales que son la base de la transición que iniciará el desmontaje del colonialismo y neoliberalismo, y servirán para construir un Estado plurinacional y comunitario que permita el empoderamiento de los movimientos sociales y pueblos indígenas emergentes. En este sentido, las Fuerzas Armadas reciben el mandato presidencial de ser agentes transformadores y actores de cambio; es decir, que deben reflexionar sobre su realidad y ser críticos a la hora de construir su devenir para servir al país no solamente bajo el rol de seguridad y

defensa sino que junto con la sociedad contribuir al perfeccionamiento de la democracia y de la economía.

Si bien el PGDES es el marco estratégico nacional, no cuenta con los elementos necesarios para promover el desarrollo del sector aeronáutico, es la Fuerza Aérea que propuso como política pública al Gobierno y a los otros componentes del sector (DGAC, ST y DGTA) la *democratización del servicio de transporte aéreo*, entendiendo el transporte aéreo como un *servicio público* y no como una actividad ajena a los intereses colectivos⁷.

El seguimiento de los acontecimientos sobre la crisis del sistema de transporte aéreo es realizado de forma permanente por todas las autoridades nacionales tanto del Poder Ejecutivo como del Legislativo. En marzo de 2006, el Presidente Constitucional encarga a la Fuerza Aérea que presente un plan alternativo para la solución de la crisis aeronáutica nacional, la propuesta que se presenta, previamente consensuada con la Dirección General de Aeronáutica Civil y la Superintendencia de Transportes, es la creación de una Gerencia de Pasajeros dentro la estructura de Transportes Aéreos Bolivianos (TAB) con la incorporación de aeronaves modernas, reclutamiento de personal y uso de la capacidad instalada del LAB todo bajo operación y certificación de TAB considerada esta una empresa estratégica nacional, tiempo después sobre la base de este estudio nace la empresa pública estratégica Boliviana de Aviación (BoA).

Dentro de estas reuniones de análisis, el 27 de septiembre de 2006⁸ se suscribe un documento de trabajo entre las principales autoridades nacionales en materia aeronáutica recomendando que se opte por la propuesta de las aeronaves BAe 146-200 bajo la modalidad de leasing.

⁷ Entrevista Gral. Luís Trigo Antelo, Ex Comandante General de la FAB

⁸ Documento presentado por el Gral. Luis Trigo, en la entrevista, ver anexo 1.

Mientras estas propuestas se presentaban, revisaban y discutían, como ya se mencionó anteriormente, la única aeronave operativa de Transportes Aéreos Militares que estaba prestando servicios de transporte aéreo sufre un accidente registrándose pérdida total de la misma. La crisis del LAB asentó de manifiesto la precariedad del servicio de transporte aéreo poniendo en riesgo al vertebración interna y la integración externa de Bolivia.

Esta guerra de mercados, de liderazgo en la competencia se da a partir de la utilización de aeronaves, las mismas que en su mayoría están bajo contratos de leasing financiero u operativo, ya sea para las empresas privadas como para las públicas e incluso tomando esta forma como atípica.

1.3 SITUACIÓN DEL LEASING EN BOLIVIA

El contrato de leasing como un instituto del derecho acompaña a la humanidad desde antes de la época de los romanos⁹, el esplendor de su difusión se realiza en la segunda mitad del siglo XX con preponderancia en materia aeronáutica, esto debido al alto precio de las aeronaves, el vertiginoso desarrollo tecnológico de la industria aeronáutica y la necesidad de buscar un equilibrio provechoso entre la oferta y demanda de aeronaves para la prestación de servicios aeronáuticos,

El leasing en el desarrollo histórico de la humanidad y del derecho expresa un vocablo sajón internalizado por varias lenguas que equivale al arrendamiento que es distinto al arrendamiento *per se*, ya que no solo es el uso y goce de un bien sino, que mas allá de asumir la responsabilidad de su deterioro por ese uso y goce, teniendo al vencimiento del plazo la posibilidad de adquisición y donde las cuotas del arrendamiento son transformadas en capital para esta adquisición, esta forma define al arrendamiento financiero mientras que el leasing operativo puede ser un arrendamiento.

9 VIDELA ESCALADA, FEDERICO, Manual de Derecho Aeronáutico, Editorial Zalabia, Buenos Aires, 1990inventarse

La Ley 1488 de Bancos y Entidades Financieras, establece que las operaciones de arrendamiento financiero y de factoraje son actividades de intermediación financiera, debiendo las empresas estar constituidas en Bolivia o autorizadas a funcionar dentro el territorio nacional, teniendo exclusividad en la realización de actividades de arrendamiento y de ninguna forma puede realizar una actividad financiera o de intermediación financiera, a pesar que el leasing es una alternativa de financiamiento de bienes de capital e inclusive de capital de trabajo.

Para la Ley 1488, el Arrendamiento Financiero es el contrato mercantil celebrado por Sociedades de Arrendamiento Financiero de giro exclusivo, en su condición de arrendador y una persona natural o jurídica como arrendatario, en virtud del que, el arrendador traslada en favor del arrendatario, el derecho de uso y goce de un bien mueble o inmueble, mediante el pago de un canon en cuotas periódicas, otorgando en favor del arrendatario, la opción de comprar dichos bienes, por el valor residual del monto total pactado. El arrendamiento financiero por su carácter financiero y crediticio, es de naturaleza jurídica distinta a la del arrendamiento normado por el Código Civil¹⁰.

El marco normativo del leasing es continuado mediante el DS 25.959¹¹ que norma las actividades del leasing financiero mobiliario e inmobiliario, establece los requisitos para la constitución y funcionamiento de sociedades así también norma el sistema impositivo del leasing y la emisión de títulos valores representativos de obligaciones, por parte de instituciones abocadas al arrendamiento financiero.

El ámbito de aplicación de esta norma abarca a las operaciones de arrendamiento financiero vinculadas patrimonialmente a una entidad de intermediación financiera supervisada por la Autoridad de Supervisión Financiera y Seguros (ASFI) así como

¹⁰ Ley 1488, artículo 2

¹¹ Decreto Supremo 25.959 de 21 de octubre de 2001

las que no se encuentran sometidas al campo de aplicación de la Ley de Bancos y Entidades Financieras.

En contraposición a esta determinación y de acuerdo con la nota DGAC-M-14-1208, DRAN 370/08 de 3 de junio de 2008, emitida por el señor Director Ejecutivo de la Dirección General de Aeronáutica Civil (anexo delta), la DGAC no tiene un registro de empresa que realicen leasing en Bolivia, sin embargo desde el año 2005 han registrado contratos de arrendamiento como arrendadoras las siguientes empresas:

- Aviation Capital Group Corp.
- JIS Aircraft Company
- Aviation Capital Leasing Inc.
- Full Sky Inc.
- Pipestone Investment Inc
- Daher Importaciones y Representaciones
- Cessna Finance Corp.
- Aircraft Consultants Inc.
- Jetran International Ltda.
- Logistic Air Inc.
- BBC Aircraft LLC
- Aerocom Ltda.

Por su parte, mediante nota SB/UAC/D-62260/2008 de 8 de diciembre de 2008, el señor Superintendente de Bancos y Entidades Financieras, certifica que una vez realizada la revisión en sus archivos las empresas señaladas por la DGAC, no tienen autorización legal otorgada por la mencionada Superintendencia para realizar operaciones de leasing en Bolivia, por lo tanto están al margen de la Ley.

La vigencia del contrato de leasing tiene efecto desde el momento en que el arrendador realiza el desembolso para la adquisición de los bienes especificados por el arrendatario o a partir de la entrega total o parcial de los bienes en cuestión, lo que ocurra primero.

El DS 25959 establece que el leasing es un contrato de tracto sucesivo no alcanzando la resolución a las prestaciones ya efectuadas, también deberá establecer una cláusula resolutoria tal como se establece el numeral I del artículo 574¹² y el 569¹³, respectivamente del Código Civil.

El contrato de arrendamiento financiero deberá estipular la aplicación expresa de la cláusula resolutoria de acuerdo a la segunda parte del artículo 805¹⁴ del Código de Comercio y artículo 569 del Código Civil, ya señalado en el anterior párrafo. Para casos de incumplimiento se aplica el artículo 570¹⁵ del referido cuerpo normativo

En el caso de que el arrendatario no cumpla con el pago de las cuotas del canon de arrendamiento, en los plazos previstos en el mismo contrato, se aplicará las previsiones del artículo 570 del Código Civil.

El DS 25.959 también establece que el bien materia del contrato de arrendamiento financiero debe ser determinado en su género, manteniendo el arrendador la propiedad sobre tal objeto, por su parte el arrendatario será quien usará y gozará los bienes en el lugar, forma y demás condiciones estipuladas en el contrato.

¹² ARTÍCULO 574º.- (EFECTOS DE LA RESOLUCIÓN). I. La resolución surte efectos con carácter retroactivo, salvo los contratos de ejecución sucesiva o periódica en los cuales la resolución no alcanza a las prestaciones ya efectuadas.

¹³ ARTÍCULO 569º.- (CLÁUSULA RESOLUTORIA). Las partes pueden convenir expresamente en que el contrato quedará resuelto si una determinada obligación no se cumple en la forma y de la manera establecida. En este caso el contrato se resuelve de pleno derecho sin necesidad de intervención judicial.

¹⁴ ARTÍCULO 805º.- (ACCIONES POR INCUMPLIMIENTO EN CONTRATOS BILATERALES). En los contratos bilaterales, en caso de incumplimiento de una de las partes, se estará a lo dispuesto en el artículo 568 del Código Civil. Además, las partes pueden convenir expresamente en que el contrato queda resuelto si una determinada obligación no se cumpla en la forma y de la manera convenidas. En tal caso, el contrato se resuelve de pleno derecho, sin necesidad de intervención judicial.

¹⁵ ARTÍCULO 570º.- (RESOLUCIÓN POR REQUERIMIENTO).

- I. La parte que ha cumplido su obligación puede requerir a la parte que incumple mediante nota diligenciada notarialmente, que cumpla la suya dentro de un término razonable no menor a quince días, con apercibimiento de que, en caso contrario, el contrato quedará resuelto.
- II. Si la obligación no se cumple dentro del término señalado, el contrato se resuelve de pleno derecho, quedando a cargo del deudor incumplido el resarcimiento del daño, si hubiere.

Por otro lado, para las instituciones públicas, se tiene el Decreto Supremo 26.688 que permite realizar contrataciones de bienes muebles e inmuebles en el extranjero, siempre que los mismos no existan en el mercado local. El mercado boliviano es muy pequeño para inversiones extranjeras en materia aeronáutica y en aquel momento no se tenían propuestas serias sobre aeronaves representadas por entidades bolivianas. Es así que para el contrato de leasing de la FAB se emplea esta normativa que resulta ser la más adecuada para esta contratación.

Es necesario recurrir para este tipo de contratos a empresas extranjeras no solo por la experiencia sino por la solides y solvencia financiera que puede permitir este tipo de operaciones, se sabe que las empresas nacionales de leasing no tienen la capacidad económica para financiar este tipo de emprendimientos que generalmente comprende varios millones de dólares americanos.

El leasing como una modalidad de arrendamiento está comprendido como un contrato de locación, que en materia aeronáutica está normado en los artículos 74 al 81 del Código Aeronáutico Boliviano y del 75 al 77 de la Ley 2902 de Aeronáutica Civil, así como en todas y cada una de las legislaciones positivas aeronáuticas del mundo.

1.3.1 ANÁLISIS FINANCIERO DEL LEASING EN BOLIVIA

El método más conocido que nos brinda la contabilidad para la toma de decisiones de negocios así como la evaluación de las empresas, es el análisis de estados financieros. De acuerdo a principios de contabilidad generalmente aceptados, los estados financieros deben presentar los resultados de las operaciones, los flujos de efectivo y la situación financiera de una entidad de un grupo de entidades similares o de un sector.

En la página Web de la Autoridad de Supervisión y Fiscalización de Entidades Financieras¹⁶ se encuentran los resultados financieros de distintos periodos de las

¹⁶ www.asfi.gob.bo

actividades el leasing, cuyos exponentes son las empresas BISA Leasing y Leasing Fortaleza, de esta información para conocer cuál es el estado del leasing se han tomado dos periodos el primero al 31 de diciembre de 2008 y el segundo al 30 de abril de 2010.

TABLA 1
INFORMACIÓN FINANCIERA DE LAS EMPRESAS DE LEASING
(Expresado en miles de Bolivianos)

Indicadores Financieros	Bisa Leasing 31/12/08	Leasing Fortaleza 31/12/08	Bisa Leasing 30/04/10	Leasing Fortaleza 30/04/10
Calidad de activos				
Cartera en mora /cartera Bruta	2.353/133.670 = 0.01	0.00	36.620/135.958 = 0.26	350/27.148 =
Previsiones/Cartera en mora	7.306/2.353 = 3.1		7.198/36.620 = 0.19	0.012 545/350= 1.5
Capital				
Patrimonio/Cartera Bruta	37.157/133.670 = 0.27	2.636/ 17.505 = 0.15	33.520/135.958 = 0.24	3.663/27.148= 0.13
Rentabilidad				
ROA ¹⁷ (Utilidad neta/Patrimonio)	3.622/37.157= 0.097	(829)/2.636	645/37.157 = 0.0173	221/3.663=0.06
ROE ¹⁸ (Utilidad neta/Total activos)	3.622/150.807 = 0.024	=(0.314) (829)/22.155 = 0.037	645/162.014 = 0.003	221/33.045 = 0.006
Eficiencia Administrativa				
Gastos Administrativos/Cartera Bruta promedio	6.568/133.670 = 0.049	1.761/17.505	2.302/133.670= 0.017	778/27.148 = 0.002
Gastos administrativos/Ing. financieros + Ing. Operativos)	6.568/23.115= 0.28	1.761/ 2.390 = 0.736	2.302/5.249 = 0.43	778/1.517 = 0.512
Indicadores de Crecimiento Anual				

Fuente: Elaboración propia en base a documentos de la ASFI.

De acuerdo con el análisis realizado se determina que de BISA Leasing, en general, sus indicadores son mejores que los de Fortaleza Leasing, sin embargo ambas

¹⁷ ROA= Rendimiento sobre activos

¹⁸ ROE= Rendimiento sobre patrimonio

financieras se encuentran en los niveles esperados como en el caso de su baja mora o en su rentabilidad que se suficiente, donde en el caso de ROA se tienen incluso un mejor desempeño durante la gestión 2010 y en el caso de la eficiencia administrativa se obtiene indicadores en un rango razonable y en el caso de la mediación de gastos frente a los ingresos obtienen ambas financieras mejores indicadores durante la gestión 2010. Se puede decir que las financieras analizadas están operando en lo mejor de dos mundos de las finanzas bolivianas: manejan sus gastos en la forma eficiente y se mueven en su rentabilidad en el campo de las Financieras. En esta parte del análisis es necesario señalar que la Financiera Leasing Fortaleza es un operador que cuenta con una cartera menor en relación a Bisa Leasing, por lo tanto los ratios se exponen en base a las operaciones del giro del negocio de cada una de ellas.

No obstante, debe mencionarse un aspecto que no aparece en los indicadores financieros de Leasing Fortaleza, su compromiso con los sectores más vulnerables y su otro compromiso por revertir la actual situación de su cartera de leasing es evidente.

TABLA 2
ESTADO PATRIMONIAL DE LAS EMPRESAS DE LEASING
(Expresado en miles de Bolivianos)

ESTADO SITUACION PATRIMONIAL	1		1		TOTAL		1		1		TOTAL		Incremento o decr		
	LBI	%	LFO	%	SISTEMA	%	LBI	%	LFO	%	SISTEMA	%	LBI	LBO	TS
ACTIVO	150.807.662	100	22.155.147	100	172.962.809	100	162.014.136	100	33.045.175	100	195.059.311	100			
DISPONIBILIDADES	3.638.125	2	668.148	3	4.306.273	2	6.698.236	4	1.715.886	5	8.414.122	4	84	157	95
INVERSIONES TEMPORARIAS	9.083.817	6	1.212.917	5	10.296.734	6	15.308	0	1.107.131	3	1.122.440	1	-100	-9	-89
CARTERA	127.993.936	85	17.604.214	79	145.598.150	84	130.133.691	80	27.561.456	83	157.695.147	81	2	57	8
OTRAS CUENTAS POR COBRAR	9.070.044	6	1.867.550	8	10.937.595	6	21.938.813	14	2.172.887	7	24.111.700	12	142	16	120
BIENES A REALIZABLES	418.880	0	0	0	418.880	0	1.286.000	1	0	0	1.286.000	1	207	0	207
INVERSIONES PERMANENTES	37.098	0	0	0	37.098	0	37.098	0	0	0	37.098	0	0	0	0
BIENES DE USO	565.762	0	152.479	1	718.241	0	1.900.147	1	218.759	1	2.118.906	1	236	43	195
OTROS ACTIVOS	0		649.839		649.839		4.843		269.057		273.900		0	-59	-58
PASIVO	113.649.836	100	19.516.991	100	133.166.827	100	128.493.717	100	29.371.180	100	157.874.896	100			
OBLIGACIONES CON EL PUBLICO	2.476.123	2	0	0	2.476.123	2	4.323.897	3	0	0	4.323.897	3	75	0	75
OBLIGACIONES CON BANCOS Y ENTIDADES DE	48.410.179	43	11.565.404	59	59.975.583	45	72.863.121	57	12.660.141	43	85.523.262	54	51	9	43
OTRAS CUENTAS POR PAGAR	6.709.035	6	1.847.844	9	8.556.879	6	16.482.605	13	2.106.364	7	18.588.970	12	146	14	117
PREVISIONES	1.120.851	1	133.545	1	1.254.396	1	2.949.908	2	505.982	2	3.455.890	2	163	279	176
TITULOS VALORES EN CIRCULACION	53.826.749	47	5.970.198	31	59.796.947	45	30.767.287	24	14.108.693	48	44.875.980	28	-43	136	-25
OBLIGACIONES SUBORDINADAS	1.106.899	1	0	0	1.106.899	1	1.106.899	1	0	0	1.106.899	1	0	0	0
PATRIMONIO	37.157.827	100	2.636.156	100	39.795.982	100	33.520.419	100	3.663.995	100	37.184.415	100		39	-7
CAPITAL SOCIAL	17.000.000	46	4.000.000	152	21.000.000	53	17.000.000	51	4.601.600	126	21.601.600	58	0	15	3
RESERVAS	15.072.155	41	-195.980	-7	14.876.175	37	15.874.467	47	-195.980	-5	15.678.487	42	5	0	5
RESULTADOS ACUMULADOS	5.085.671	14	-1.165.864	-44	3.919.807	10	645.952	2	-741.625	-20	-95.673	0	-87	-36	-102
Utilidades (perdidas) acumuladas	14.262.859		-336.698		1.126.161				-963.105		-963.105				
Utilidades (perdidas) del periodo	3.622.812		-829.166		2.793.646		645.952		221.480		867.432				
PASIVO + PATRIMONIO	150.807.662	100	22.155.147	100	172.962.809	100	162.014.136	100	33.045.175	100	195.059.311	100			
CUENTAS CONTINGENTES DEUDORAS	0		0		0		0		0		0				
CUENTAS DE ORDEN DEUDORAS	340.253.852		29.109.982		369.363.834		508.862.310		89.123.034		597.985.344				

Fuente: Elaboración propia en base a documentos de la ASFI.

TABLA 3
ACTIVOS EN EL ESTADO PATRIMONIAL DE LAS EMPRESAS DE LEASING
(Expresado en miles de Bolivianos)

Composicion de la Cartera												
	31/12/2008		31/12/2008		TOTAL		30/04/2009		30/04/2009		TOTAL	
	LBI	%	LFO	%	SISTEMA	%	LBI	%	LFO	%	SISTEMA	%
CARTERA	130.133.691	100	27.561.456	100	157.695.147	100	127.993.936	100	17.604.214	100	145.598.150	100
CARTERA VIGENTE	97.966.866	75	26.277.292	95	124.244.159	79	105.252.193	82	17.504.761	99	122.756.954	84
REESTRUCTURADA VIGENTE	36.452.530	37	519.242	2	36.971.772	24	26.065.424	25	0	0	26.065.424	18
VENCIDA	143.216	0	216.486	1	359.702	0	0	0	0	0	0	0
REESTRUCTURADA VENCIDA	25.785	18	32.142	0	57.927	0	153.654	0	0	0	153.654	0
EN EJECUCION	0	0	64.607	0	64.607	0	0	0	0	0	0	0
REPROGRAMADA EN EJECUCION	1.370.131	1	38.831	0	1.408.961	0	2.200.128	2	0	0	2.200.128	0
PRODUCTOS DEVENGADOS POR COBRAR CARTERA	1.373.912	1	958.157	3	2.332.069	1	1.629.421	74	439.718	2	2.069.139	1
(PREVISION PARA INCOBRABILIDAD DE CARTERA)	-7.198.749	-7	-545.301	-2	-7.744.050	-2	-7.306.884	-6	-340.265	-2	-7.647.149	-2

Fuente: Elaboración propia en base a documentos de la ASFI.

Bisa Leasing presenta las siguientes particularidades:

- La cartera ha disminuido al 30 de abril de 2010 en un 2%, considerándose razonable
- El rubro más importante es la Cartera que representa el 85%
- La cartera en mora asciende al 19%
- La cartera en mora al 30 de abril disminuye al 2%
- Cuenta con una previsión contable que cubre ampliamente futuras contingencias

Leasing Fortaleza, por su parte tiene:

- La cartera se ha incrementado en un 37% al 30 de abril de 2010
- El rubro más importante es la Cartera que representa el 85%
- La cartera en mora no es relevante
- Cuenta con una previsión contable que cubre razonablemente futuras contingencias

Como se puede observar, en los periodos analizados, la tendencia de la cartera de las Entidades Financieras es de franco ascenso, por otro lado las dos entidades cuentan con una muy buena capacidad de pago del capital e intereses en los términos y plazos pactados, con poca probabilidad de verse afectados ante cambios predecibles en el emisor

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

2.1 MARCO DE REFERENCIA

En el marco de la Constitución Política del Estado, la economía está constituida por formas de organización comunitaria, estatal, privada y social cooperativa que se complementan para asegurar el desarrollo nacional y la redistribución de la riqueza de forma de hacer un Estado solidariamente más justo y equitativo.

De esta forma el Estado pretende ejercer la dirección integral del desarrollo económico y sus proceso de planificación, interviniendo en la cadena productiva de los sectores estratégicos en la perspectiva de preservar la calidad de vida de los bolivianos.

En el marco del Derecho Administrativo reglamentado en Bolivia mediante la Ley de Procedimiento Administrativo se tienen los principios de:

Fundamental, el desempeño de la función pública está destinado exclusivamente a servir los intereses de la colectividad.

Eficacia, todo procedimiento administrativo debe lograr su finalidad, evitando dilaciones indebidas.

Legalidad, las actuaciones de la administración pública, por estar sometidas a la ley, se las presumen legales.

Dentro de estos principios doctrinales es necesario aclarar que la constitución y funcionamiento de empresas está sometido al derecho administrativo sin embargo el contrato de leasing mientras se iniciaron y suscribieron los contratos por parte de la Fuerza Aérea - Transporte Aéreo Militar, Transportes Aéreos Bolivianos y Boliviana de Aviación este no estaba establecido como una posibilidad para la administración pública.

La posibilidad de contratación establecida en las normas de administración de bienes y servicios para el sistema estatal debe ser reglamentada ya que de lo contrario podría generar errores gravísimos para el futuro de las instituciones públicas, de sus servidores y para la praxis del derecho.

2.2 MARCO HISTÓRICO

Como se manifestó anteriormente el concepto del leasing, en el curso de la historia humana, fue perfeccionando y sofisticándose, constituyéndose en una de las más elocuentes manifestaciones del cambio económico, político y social en las relaciones privadas entre sujetos colectivos en la decisión de sus inversiones de capital, presentándose en alguna nueva relación donde el Estado tiene la capacidad de influir con esta atractiva modalidad contractual.

Para explicar la evolución del leasing Leiva¹⁹ considera que cinco mil años A.C. en Mesopotamia, Medio Oriente, se podía ceder el uso de terrenos a cambio de un canon; luego el leasing desarrolló una forma de arrendamiento, por su parte en la antigua Grecia se desarrollaban Leasing (Contratos de Arrendamiento) de esclavos, minas, barcos, etc. entre un banco y una fábrica de escudos, en Roma se tenía el arriendo de esclavos en todas estas culturas existía la modalidad de compra al final del arriendo.

Es el desarrollo industrial y empresarial que permite su esplendor a mediados del siglo XX y se expresa en empresas explotadoras de grandes ferrocarriles americanos, empresas de telecomunicaciones como Bell Telephon System decidió sus operaciones con éxito bajo este sistema, esto es, alquilando sus teléfonos en lugar de venderlos, otras empresas como la International Business Machines, la International Cigar Machinery y la United Schoe Machinery Corporation, con resultados positivos.

¹⁹ Cf., Leyva Saavedra, Jose, 1995, Disponible en: <<http://www.bancolat.com/leasing.html>>.

2.3 CLASIFICACIÓN GENERAL DE LOS CONTRATOS

El artículo 450 del código Civil establece que el contrato existe cuando dos o más personas se ponen de acuerdo para construir, modificar o extinguir entre una relación jurídica es decir que, es un acto mediante el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa, cada parte puede ser una o muchas personas.

Según Abeluik Manasevich²⁰, mucho se ha discutido sobre convención y contrato la primera es el acto jurídico bilateral destinado a producir efectos jurídicos. Estos efectos jurídicos pueden crear, modificar o extinguir obligaciones. Cuando la convención tiene por objetivo crear obligaciones pasa a llamarse contrato, todo contrato es convención ya que supone el acuerdo de voluntades para producir efectos jurídicos; pero, a la inversa, no toda convención es contrato, ya que si el acuerdo de voluntades no tiene por objeto crear una obligación sino modificarla o extinguirla es una convención, pero no un contrato, el autor considera que el pago, la remisión, la tradición son convenciones pues no generan obligaciones.

Se entiende por acto jurídico, el acto humano consciente y voluntariamente realizado por un sujeto, o la manifestación exterior de la voluntad cuya realización procura un resultado que el derecho toma en consideración²¹.

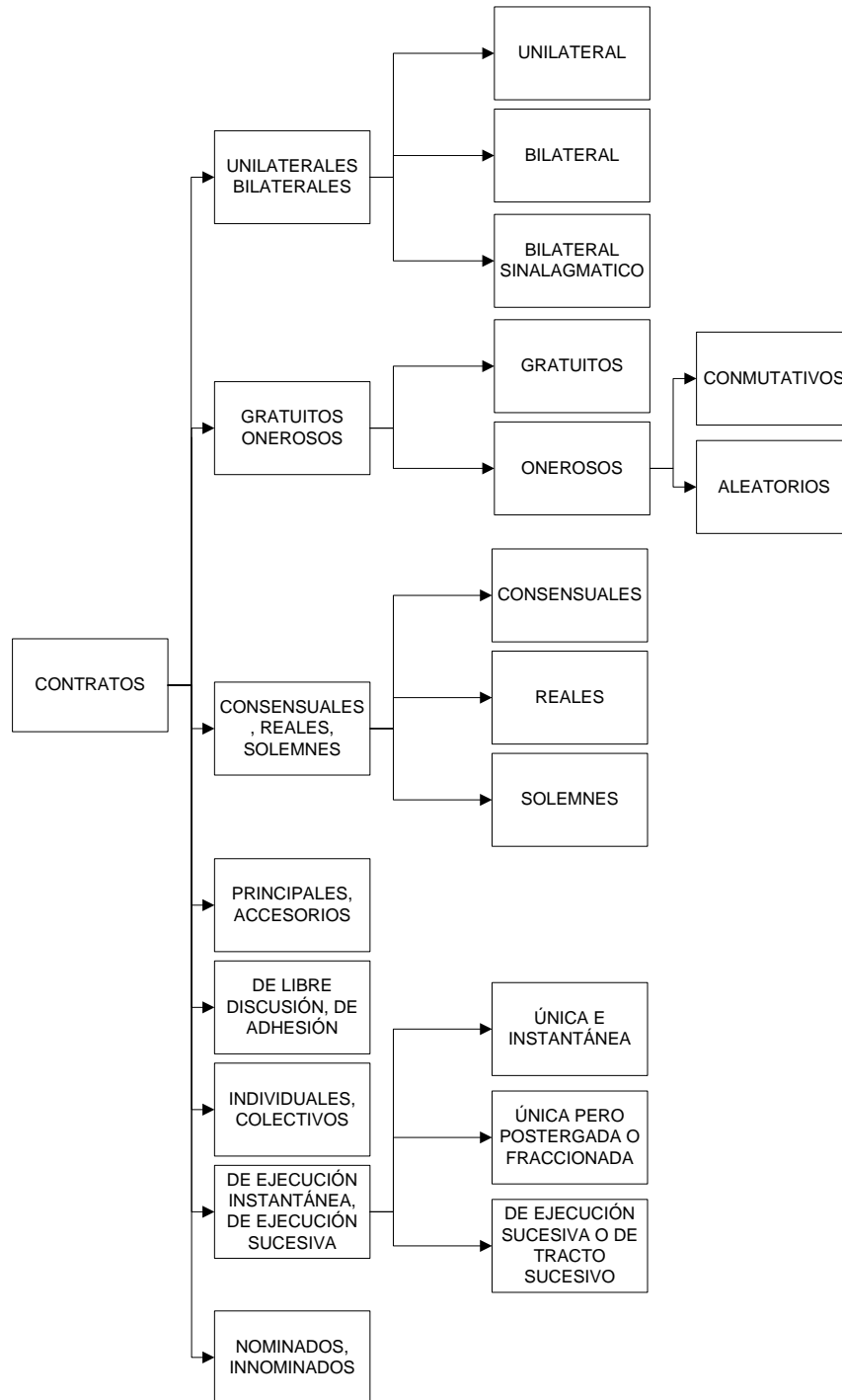
Según el mismo Código Civil Boliviano, los requisitos del contrato son: el consentimiento, el objeto, la causa y la forma siempre y cuando esta sea legalmente exigible. En este punto al no ser tema de la investigación se va obviar lo que establecen las diferentes escuelas y corrientes jurídicas. Lo que pretende este estudio

²⁰ Abelucuk Manasevich, René, La Obligaciones, Librería Jurídica de Chile, Quinta Edición, Tomo I, Santiago de Chile, Pág. 58

²¹ Bonnecase, Messineo, citado por Morales Guillen, Carlos, Código Civil Concordado y Anotado, La Paz, 2004, Pág. 507

es establecer con claridad jurídica los elementos del contrato del leasing y su ubicación dentro de la teoría de los contratos.

GRÁFICO 9
RESUMEN DE LOS CONTRATOS QUE SE ANALIZAN PARA LA
PRESENTE INVESTIGACIÓN



Los contratos atendiendo las partes a que se obligan pueden ser unilaterales o bilaterales, esto en el sentido que la obligación puede ser a una sola de partes o a ambas. En el primer caso se tiene la donación, depósito, prenda o el comodato mientras que en el segundo esta la compraventa, la permuta y por supuesto el arrendamiento.

Los contratos bilaterales, también denominados sinalagmáticos, ambas partes son deudoras y acreedoras por ejemplo en la compraventa para el comprador esta la obligación de pagar el precio mientras que para el vendedor la de entregar la cosa vendida. Entonces es acreedor de la obligación de pago del precio y deudor de la de entregar la cosa vendida, y a su vez el comprador es acreedor en esta última, y deudor de la de pagar el precio.

Sin embargo, dentro de esta clasificación se tiene los contratos sinalagmáticos imperfectos que en su nacimiento son unilaterales pero en el curso del mismo pueden surgir obligaciones para la otra parte, un ejemplo de esto es el comodato ya que posteriormente se deberá devolver la cosa recibida.

Los contratos también pueden ser gratuitos u onerosos el unilateral puede ser gratuito u oneroso mientras que el bilateral siempre será oneroso. Por ejemplo se tiene el mutuo²² o la donación con obligaciones de entregar a un tercero.

El contrato oneroso puede ser conmutativo y aleatorio, cuando una de las partes se obliga a dar o hacer una cosa que se mita como equivalente a lo que la otra parte debe hacer o hacer a su vez es conmutativo, si el equivalente consiste en una contingencia incierta de ganancia o perdida se llama oneroso aleatorio.

Para ejemplificar el contrato oneroso conmutativo se puede citar la compra venta, cuando un bien inmueble está valuado en un precio y es comprado por otra persona al

²² Préstamo de consumo.

precio valuado. Mientras que el contrato aleatorio no ocurre esta supuesta igualdad en las prestaciones, sino que por el contrario existe una contingencia, un azar, del cual dependerá en definitiva la utilidad que las partes obtienen del contrato.

Los contratos también pueden ser consensuales, reales y solemnes. Es real cuando para que sea perfecto, es necesaria la tradición de la cosa a que se refiere. Es solemne, cuando está sujeto a la observancia de ciertas formalidades especiales de manera que sin ellas no produce ningún efecto civil y, es consensual cuando se perfecciona por el solo consentimiento.

Los contratos pueden ser principales y accesorios, en el primer caso es cuando subsiste por si mismo son necesidad de otra convección y accesorio cuando tiene por objeto asegurar el cumplimiento de una obligación principal, de manera que no pueda subsistir sin ella.

Dentro de estas clasificaciones se pueden tener contratos de libre discusión así como de adhesión, en este último caso es el pasaje aéreo. Colectivos e individuales en el primer caso obliga a las personas que no han concurrido con su consentimiento al perfeccionamiento del convenio.

También se encuentran los contratos de ejecución instantánea y sucesiva, esta clasificación atiene a la forma en que se cumplen las obligaciones emanadas del contrato, generando tres tipos de obligaciones:

De ejecución única e instantánea: se ejecutan de una sola vez, extinguiéndose ellas y el contrato mismo, por ejemplo la compra venta

De ejecución única pero postergada o fraccionada: es el mismo caso anterior, con la única diferencia que alguna o todas las obligaciones se cumplen en épocas prefijadas o por parcialidades, ejemplo claro de este tipo de contrato es la compra a cuotas.

De ejecución sucesiva o de tracto sucesivo: se caracteriza este tipo de contrato porque las obligaciones van naciendo y extinguiéndose sucesiva y periódicamente mientras dure la vigencia de ellas, de manera que cumplida una de las obligaciones nace otra de la misma naturaleza y extinguida esta, la próxima y así sucesivamente, este es el caso del arrendamiento.

Por otra parte, también se tiene los contratos nominados y los innominados los primeros están expresamente establecidos por el legislador mientras que los segundos tienen naturalmente un nombre, pero no están regulados por el legislador y dependen de la autonomía de la voluntad de las partes como ser la representación teatral o también el de garaje.

Finalmente para completar este panorama general de contratos es necesario señalar algunas otras variantes se pueden señalar:, contratos a favor de terceros y la promesa de hecho ajeno, el auto contrato o contrato consigo mismo, contrato por persona a nombrar, joint venture.

En esta enumeración no puede dejar de mencionarse al cuasicontrato que llega a ser un acto lícito, voluntario y no convencional que genera obligaciones.

2.4 CONTRATOS AERONÁUTICOS

El transporte aéreo no es un fin en sí mismo dentro del desarrollo y relaciones económicas privadas nacionales e internacionales, sino es un medio que permite el logro de vivir bien, con todas las connotaciones de este término utilizado en la política actual. El leasing como una modalidad contractual, permite a las líneas aéreas acceder, sin mucha inversión, a la disposición y uso de aeronaves para atender sus compromisos, demandas resultando una alternativa de financiación sumamente ventajosa.

En términos generales, se denomina contrato aeronáutico a aquellos que tienen por objeto la aeronáutica pudiendo estar dentro de la navegación, aérea, aeronavegación, aviación, circulación aérea, locomoción aérea, es decir todos los contratos vinculados con aeronaves en su circulación y desplazamiento por el espacio aéreo²³, muchos otros contratos aeronáuticos tendrán que ver con la adquisición y utilización de aeronaves.

Para tratar el tema de la adquisición de aeronaves se debe entender que estas son fabricadas bajo rigurosas normas de calidad que afianzan la seguridad de su operación, esta última (la operación) se realiza en condiciones severas por presiones y temperaturas a las que deben ser sometidos estos vehículos aéreos. La tecnología con que cuentan estos aparatos es de punta y su vida útil no debería sobrepasar los 30 años. La fabricación y mantenimiento de aeronaves son costosos por lo tanto, sus precios en los mercados son también elevados, en este sentido, desde la óptica empresarial, se deben recurrir a diversas fuentes de financiamiento que faciliten la utilización y/o compra de aeronaves.

Dentro de la adquisición de aeronaves se apalean a los institutos de la construcción, la compraventa, la permuta, la donación y el leasing. En lo que respecta a la utilización se tiene a la locación, el fletamento y el intercambio.

El contrato de transporte no es necesariamente un contrato aeronáutico ya que la aeronave es un medio en sí mismo para realizar el fin del traslado de personas o cosas de un lugar a otro sin embargo, es posible que algún autor prefiera considerarlo como parte de los contratos aeronáuticos.

²³ Arrola de Galandrinni, Gabriela, "El Leasing y algunas otras contrataciones Aeronáuticas", en el libro *Liber Amicorum* en honor al Dr. Mario O Folchi", Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Argentina, 2006, pág. 31

2.5 FLETAMENTO

El artículo 82 del Código Aeronáutico Boliviano²⁴, establece que el fletamento es un contrato por el cual una parte llamada fletante pone a disposición de otra llamada fletador, mediante un precio el uso de la capacidad total o parcial de una aeronave, para uno o más viajes o durante un plazo determinado con objeto de realizar una actividad aeronáutica específica, manteniendo aquel el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave²⁵

Por otro lado, la legislación vigente, Ley 2.902 de Aeronáutica Civil, define las obligaciones de las partes, respecto del fletante consisten en:

1. Poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en condiciones de aeronavegabilidad para transportar personas y/o cosas.
2. Realizar el viaje o viajes pactados y poner la aeronave a disposición del fletador durante el plazo convenido.

Y respecto del fletador las obligaciones son:

1. Usar la aeronave según el uso previsto en el contrato.
2. Pagar el precio en el lugar y tiempo convenidos.

Según la mencionada Ley, el contrato de fletamento deberá constar por escrito y sus formalidades se rigen por la Ley del lugar de su celebración. El contrato podrá ser elevado a escritura pública para ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

Una modalidad de fletamento aeronáutico resultan ser los vuelos chárter que nacen de la demanda o sobredemanda de espacio para una ruta determinada donde una parte

²⁴ República de Bolivia, Decreto Supremo 11.185, Artículo 82

²⁵ Op. Cit. artículo 82

llamada fletador y una empresa aeronáutica llamada fletante; acuerdan utilizar la capacidad total de una aeronave para el transporte de personas o cosas por un precio determinado, el fletador debe pagar al fletante por el espacio total de la aeronave. Aun que estos vuelos son de carácter no regular, pueden o no ser parte de un itinerario de un operador a fin cumplir demandas existentes no imprevistas.

2.6 LOCACIÓN

En el Código Aeronáutico Boliviano también se encuentra definida la locación, entendida como la obligación de una parte llamada locador de transferir a otra llamada locatario el uso y goce de una aeronave por precio determinado.

La Ley 2902 establece que el contrato deberá constar por escrito en un instrumento público o privado legalmente reconocido por autoridad competente y en su caso legalizado ante la Autoridad Consular Boliviana, debiendo ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional. No pudiendo cederse la locación de una aeronave ni sublocarla sin el consentimiento del locador²⁶.

2.7 EL LEASING

El contrato de leasing como un instituto del derecho acompaña a la humanidad desde antes de la época de los romanos, el esplendor de su difusión se realiza en la segunda mitad del siglo XX con preponderancia en materia aeronáutica, esto debido al alto precio de las aeronaves, el vertiginoso desarrollo tecnológico de la industria aeronáutica y la necesidad de buscar un equilibrio provechoso entre la oferta y demanda de aeronaves para la prestación de servicios aeronáuticos, sean de transporte o de trabajo aéreo²⁷.

Para precisar más, la palabra leasing, de origen anglosajón, deriva del verbo inglés "to lease", que significa arrendar o dar en arriendo, y del sustantivo "lease" que se

²⁶ República de Bolivia, Ley 2.902, artículo 75

²⁷ Lanza Borja, Edgar; Fundamentos de Derecho Aeronáutico, Wiemberg, La Paz, 1987

traduce como arriendo, escritura de arriendo, locación, en algunos Estados es denominada:

- En Estados Unidos "Leasing"
- Francia "credit-bail", "equipement-bail", "location financiere avec promesse de vente"
- Bélgica "location-financement"
- Italia "locazione finanziaria"
- España "Arrendamiento financiero"
- Brasil "Arrendamiento Mercantil"
- Argentina "locación de bienes de capital o locación financiera"
- Uruguay "Arrendamiento Financiero" y "crédito de uso"
- Perú "Arrendamiento financiero"
- Bolivia "Arrendamiento financiero"

Como se mencionó más arriba se pueden encontrar antecedentes del leasing en la propia historia del derecho. Sin embargo, se dice que a mediados del siglo XX las compañías de ferrocarril norteamericanas recurrieron a esta figura para poder adquirir su material rodante, de la misma forma la Bell Telephone recurrió a un sistema de alquiler y asistencia técnica para lograr su desarrollo, es en 1952 cuando se crea la

Compañía Unites States Leasing Corporation²⁸. En el mismo país se hace mención a United States Shoes Machinery Corporation que mediante la suscripción de un contrato entrega maquinas de coser zapatos sin ceder el derecho propietario de la maquinaria pero cobrando un alquiler por la misma pudiendo renovar la maquinaria si esta había quedado obsoleta y si el contrato había finalizado, esta misma iniciativa la siguió la Intenational Bussines Machyne (IBM).

Si bien no está claro cuando ocurre la formación del leasing como un instituto del derecho, lo cierto es que no nace del trabajo sesudo de los economistas o abogados sino de la necesidad del mercado de crecer y producir, de ser eficientes en una dinámica acelerada del mercado y de las relaciones económicas.

El leasing en Bolivia es normado a partir de la promulgación de la Ley 1488. Sin embargo, su práctica ya estaba extendida dentro las relaciones económicas y de desarrollo de la actividad aeronáutica nacional, por ejemplo el año 1989 la empresa Lloyd Aéreo Boliviano Sociedad Anónima Mixta suscribe un contrato de leasing financiero por una aeronave A310. Mientras que, en 1992 la Empresa Aerosur inicia operaciones con aeronaves bajo la modalidad de leasing operativo, es necesario dejar establecido que en ambos casos los arrendadores son empresas de leasing extranjeras.

La Ley 1.488 de Bancos y Entidades Financieras, establece que las operaciones de arrendamiento financiero y de factoraje son actividades de intermediación financiera, debiendo las empresas estar constituidas en Bolivia o autorizadas a funcionar dentro el territorio nacional, teniendo exclusividad en la realización de actividades de arrendamiento y de ninguna forma puede realizar una actividad financiera o de intermediación financiera, a pesar que el leasing es una alternativa de financiamiento de bienes de capital e inclusive de capital de trabajo.

²⁸ Gutiérrez Viguera, Manuel, el Leasing como institución financiera, Madrid, Editorial para el Progreso, 1977, Pág. 47

Para la Ley 1488 el Arrendamiento Financiero es el contrato mercantil celebrado por Sociedades de Arrendamiento Financiero de giro exclusivo, en su condición de arrendador y una persona natural o jurídica como arrendatario, en virtud del que, el arrendador traslada en favor del arrendatario, el derecho de uso y goce de un bien mueble o inmueble, mediante el pago de un canon en cuotas periódicas, otorgando en favor del arrendatario, la opción de comprar dichos bienes, por el valor residual del monto total pactado. El arrendamiento financiero por su carácter financiero y crediticio, es de naturaleza jurídica distinta a la del arrendamiento normado por el Código Civil.

Es necesario recurrir, para este tipo de contratos, a empresas extranjeras no por la experiencia, sino por la solidez financiera que puede permitir este tipo de operaciones, se sabe que las empresas nacionales de leasing no tienen la capacidad económica para financiar este tipo de emprendimientos.

El leasing como una modalidad de arrendamiento está comprendido como un contrato de locación, que en materia aeronáutica está comprendida en los artículos 74 al 81 del Código Aeronáutico Boliviano y del 75 al 77 de la Ley 2902 de Aeronáutica Civil, y en todas y cada una de las legislaciones positivas aeronáuticas del mundo.

- Administración y Control Gubernamentales
- Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece a través de sus anexos, normas y métodos recomendados que uniformizan la actividad de la aviación civil en los 197 Estados signatario del citado convenio, es decir que las distintas responsabilidades del Estado de matrícula se amplían en varios de los Anexos al Convenio.

Por lo tanto Las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que tratan estas cuestiones, son:

Artículo 12, *Reglas del aire*.- El Artículo 12 encomienda a los Estados:

1. que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar; y
2. que aseguren que todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a vuelos y maniobras de aeronaves en tal lugar.

Artículos 17, 18, 19 y 20.- *Nacionalidad de las aeronaves*. En virtud de estos artículos:

1. las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado donde estén matriculadas;
2. ninguna aeronave puede estar matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro;
3. las leyes, reglamentos o reglamentaciones nacionales rigen la matriculación; y
4. toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

Artículo 25: *Aeronaves en peligro*.- Según este artículo, los Estados se comprometen a ayudar a las aeronaves en peligro en o sobre su territorio y a permitir, bajo su control, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en donde estén matriculadas, proporcionen ayuda.

Artículo 26: *Investigación de accidentes.*- Los Estados donde ocurran accidentes, serán responsables de investigarlos. Pero se permitirá al Estado de matrícula designar observadores para que asistan a la investigación.

Artículo 30: *Equipamiento de radio de las aeronaves.*- Los aparatos de radio instalados a bordo de una aeronave deben ser objeto de una licencia expedida por el Estado de matrícula, si dicha aeronave sobrevolará el territorio de otros Estados contratantes. Estos aparatos deben utilizarse de acuerdo con los reglamentos del Estado sobrevolado. Sólo pueden usar estos aparatos los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia otorgada al efecto por el Estado de matrícula.

Artículo 31: *Certificados de aeronavegabilidad.*- Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional deberá estar provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado de matrícula.

Artículo 32: *Licencias al personal.*- El piloto y la tripulación de vuelo o de mando de las aeronaves que se empleen en la navegación deberán estar provistos de certificados de aptitud expedidos, o convalidados por el Estado de matrícula. Los Estados podrán no reconocer, en lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud otorgados a sus conacionales por otro Estado contratante.

Artículo 33: *Reconocimiento de certificados y licencias.*- Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidas o convalidadas por el Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre y cuando los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias, sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan con arreglo al Convenio.

Artículo 39: *Validez de los certificados y licencias con anotaciones.*- Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados y licencias estén anotados según se indica en el artículo 39, podrán participar en la navegación internacional sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleos de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originalmente, quedará a la discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o las piezas.

La Asamblea de la OACI ha reconocido en varias ocasiones que el Estado de matrícula puede tropezar con dificultades para ejercer satisfactoriamente sus responsabilidades en caso de aeronaves arrendadas, fletadas o intercambiadas, especialmente sin tripulación, por explotadores de otro Estado. Debido a ello, se incluyó una nota en el Anexo 6, Capítulo 3, y en otros diez Anexos, para sugerir que el Estado de matrícula delegue en el Estado del explotador, a reserva de la aceptación de este último, las funciones del Estado de matrícula que pudieran ser desempeñadas más apropiadamente por el Estado del explotador. Sin embargo, se reconoció que esta delegación de funciones sólo constituiría un arreglo de orden práctico en virtud del cual el Estado de matrícula ejercería ciertas funciones (que le han sido asignadas por el Convenio) por medio de un representante autorizado, es decir, el Estado del explotador.

Esto se expresa en el artículo 83 bis (Transferencia de ciertas funciones y obligaciones).- La OACI, consciente de los problemas anteriormente expuestos, decidió en su 23º período de sesiones, que era necesario enmendar el Convenio con objeto de eximir al Estado de matrícula de las responsabilidades que le incumben con arreglo a lo dispuesto en los Artículos. 12, 30, 31, y 32 a), a fin de facilitar la solución de estos problemas, determinó o obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de transferencia (arrendamiento, fletamento, 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 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas; la transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre los Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecha pública de conformidad con el Artículo 83 o que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados; y las disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.

En el ámbito normativo de la aviación civil boliviana se tiene la reglamentación aeronáutica boliviana, denominada RAB, que establece que Ninguna persona puede operar una aeronave en transporte aéreo comercial a menos que dicha aeronave tenga un certificado vigente de aeronavegabilidad, esté aereonavegable además de estar listada en las especificaciones de operación y estas hayan sido debidamente aprobadas.

En el caso de un arrendamiento sin tripulación, se refiere a que el poseedor de un Certificado de Operador Aéreo, puede arrendar una aeronave sin tripulación con registro extranjero para transporte aéreo comercial cuando sea autorizado por la Autoridad de Aviación Civil debiendo existir un acuerdo vigente con el Estado de Registro de la aeronave, que mientras esta sea operada por el poseedor de un COA boliviano la reglamentación operacional de Bolivia sea aplicada en sus partes pertinentes. En supuesto que el Estado de Registro concuerda en transferir algunas o todas las responsabilidades por aeronavegabilidad a al Estado donde estaa operando la aeronave, bajo el Artículo 83 bis de la Convención de Chicago, las reglamentaciones de aeronavegabilidad de Bolivia deben aplicarse dentro la extensión

acordada por la AAC y el Estado de Registro. Además el acuerdo debe reconocer que la AAC puede tener libre e ininterrumpido acceso a la aeronave en cualquier lugar y en cualquier momento.

Cuando se trata de arrendamiento con tripulación sin haber realizado previamente un convenio de arrendamiento, que establezca claramente las responsabilidades operacionales siguiendo lo indicado en el artículo 83 bis de la convención de Chicago, estos convenios deben ser firmados por el Estado propietario del registro y el estado del operador y deben definir quién tiene la responsabilidad del control operacional y en qué forma se va a seguir los programas de mantenimiento e inspección. La norma aclara que el control operacional le pertenece al operador que pone el piloto y que tiene la autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo.

2.7.1 EL LEASING EN EL SISTEMA DE INTERMEDIACIÓN FINANCIERA

La Ley 1488 de Bancos y Entidades Financieras, establece que las operaciones de arrendamiento financiero y de factoraje²⁹ son actividades de intermediación financiera, debiendo estas empresas estar constituidas en Bolivia o autorizadas a funcionar dentro el territorio nacional, teniendo exclusividad en la realización de actividades de arrendamiento y de ninguna forma pueden realizar una actividad financiera o de intermediación financiera, a pesar que el leasing es una alternativa de financiamiento de bienes de capital e inclusive de capital de trabajo.

Para la Ley 1.488 el Arrendamiento Financiero es el contrato mercantil celebrado por Sociedades de Arrendamiento Financiero de giro exclusivo, en su condición de arrendador y una persona natural o jurídica como arrendatario, en virtud de que, el arrendador traslada en favor del arrendatario, el derecho de uso y goce de un bien

²⁹ Contrato mediante el cual se transfieren deudas exigibles de clientes por Facturas Cambiarias a un Banco o su filial, asumiendo o no este último el riesgo crediticio. Artículo 1 Ley 1.488.

mueble o inmueble, mediante el pago de un canon en cuotas periódicas, otorgando a favor del arrendatario, la opción de comprar dichos bienes, por el valor residual del monto total pactado. El arrendamiento financiero por su carácter financiero y crediticio, es de naturaleza jurídica distinta a la del arrendamiento normado por el Código Civil³⁰.

En este marco, el Leasing es reglamentado mediante el Decreto Supremo 25.959 de 21 de octubre de 2000, estableciendo las características esenciales en su formación como ser: vigencia, plazo, objeto determinado, derechos de uso y goce, seguro sobre el bien, formalidades, cuotas, fuerza ejecutiva, garantía así como la restitución del bien.



Fuente: DS25.959, creación propia

Las entidades de arrendamiento financiero que están autorizadas a funcionar en Bolivia son Bisa Leasing y Fortaleza Leasing, debido a que no existe una obligatoriedad que las operaciones de leasing dentro de Bolivia se realicen por

³⁰ Ley de Bancos y Entidades Financieras, artículo 1.

empresas nacionales, ya que su capacidad es todavía muy pequeñas para la magnitud de algunas operaciones, se efectúan contrataciones denominadas *crossborder* es decir, fuera de la frontera.

Como se ha observado hasta el momento, el leasing puede ser entendida como una forma de financiación de bienes muebles o inmuebles, que consiste en la cesión por parte del propietario de dichos bienes de los derechos de uso y goce a otro agente, cobrando en contrapartida una tasa de arrendamiento y cediendo al usuario una opción de compra sobre los bienes en cuestión. Se trata de un contrato de arrendamiento en base al cual un agente adquiere los derechos de uso y goce sobre un activo fijo donde existe la posibilidad futura de la adquisición.

El leasing puede considerarse como una forma de financiación que permite a las empresas que necesitan determinados bienes la posibilidad de disponer de ellos durante un periodo determinado, mediante el pago periódico de una cuota. Esta cuota debe cubrir tanto el coste del bien como la carga financiera exigida contractualmente es decir, el interés.

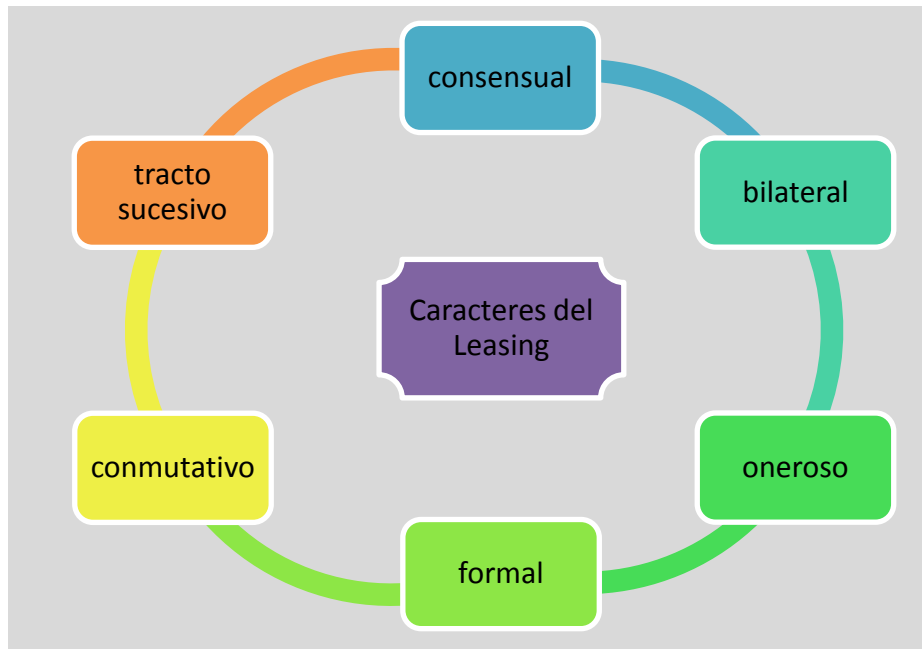
Una vez finalizado dicho periodo, el arrendatario tiene tres opciones:

- 1 Devolver los bienes al arrendador.
- 2 Convenir un nuevo contrato de arrendamiento.
- 3 Adquirir los bienes por un precio estipulado en el contrato, llamado valor residual.

Básicamente se realizan dos clases de leasing el operativo y el financiero cuya diferencia fundamental es la opción de compra, con pago del valor residual, que identifica al segundo respecto del primero es que este puede ser entendido simplemente como un arrendamiento.

Los caracteres del leasing son: consensualidad - bilateralidad - onerosidad - formal - conmutativo - de tracto sucesivo.

GRÁFICO 11
ELEMENTOS DEL LEASING



En el marco del derecho civil es un contrato típico ya que está regulado estableciéndose los derechos y obligaciones de las partes mientras que en el derecho administrativo es un contrato atípico, es nominado ya que la legislación lo reconoce como leasing, es bilateral ya que los sujetos son la empresa arrendadora y el arrendatario sin embargo en alguna doctrina se lo concibe como plurilateral ya que se considera también al proveedor del bien.

El leasing es consensual ya que se perfecciona con el simple acuerdo de las partes sin que el arrendatario pague el precio o que el arrendador entregue el bien, la formalidad es el cumplimiento de los requisitos exigidos por ley, este tipo de contrato debe ser de forma escrita, otra característica es ser conmutativo ya que las prestaciones de las partes son ciertas y susceptibles de apreciación inmediata desde la suscripción del contrato.

Es de carácter oneroso ya que se estipulan en el contrato provechos y gravámenes para ambas partes, es de tracto sucesivo ya que se perfecciona con el transcurso del tiempo, es traslativo de uso y goce y también de propiedad cuando la condición incierta y futura de compra se produce.

Los elementos que caracterizan al leasing respecto del arrendamiento son opción de compra del tenedor del bien, duración del contrato, precio del contrato, responsabilidad del tomador por los riesgos asunción, vicios de la cosa y conservación y mantenimiento.

En el cuadro siguiente se clasifican las obligaciones de las partes, donde la contratación del seguro puede ser negociada para una o ambos sujetos:

TABLA 4
OBLIGACIONES GENERALES DE LAS PARTES

DADOR	TOMADOR
Adquirir el bien solicitado por el cliente	Abonar en tiempo y forma las cuotas
Poner a disposición del tomador el uso de garantías y servicio de mantenimiento	Usar el bien conforme a derecho y condiciones contractuales
Compromiso de no contraer gravámenes ni medidas precautorias sobre el bien	Mantener el bien, realizando las reparaciones necesarias
Recibir el bien al fin del contrato	Respetar las limitaciones del propietario
Enajenar el bien al tomador, recibiendo el valor residual	No ceder, prestar, subalquilar o facilitar a terceros el bien contratado
	Admitir inspección del propietario del bien
	Responder por daños y perjuicios que se ocasionen con uso el bien
Contratar seguro	

Las empresas de Leasing en Bolivia ofrecen el financiamiento mediante leasing para fines de mobiliario de oficina, maquinaria, equipo, vehículos e inmuebles, financiado entre el 80 al 70 % del valor de los bienes requeridos, el valor residual en todos los casos es entre 1 al 10 %., el plazo generalmente es de entre 2 a 10 años dependiendo el tipo de bien, siendo la tasa de interés variable y no especificada sino hasta la negociación, esto también dependiendo del bien.

De lo anterior y de las ofertas de leasing en el mercado, se puede deducir que el leasing se lo está entendiendo como un crédito, a fin de desvirtuar estos criterios y de

contar con mayores elementos de juicios para el presente estudio se presenta la siguiente tabla:

**TABLA 5
COMPARACIÓN ENTRE EL LEASING Y EL CRÉDITO**

LEASING	CRÉDITO
Se puede financiar hasta el 100% del valor del activo. El cliente no necesita tener un capital inicial para poder disfrutar del activo	Normalmente se exige una cuota inicial entre el 20% y el 30% del valor del activo, por tanto no se financia el costo total del activo
Existe una opción de compra que por lo general está entre el 1% y 10% del valor total del activo y cancelarlo al final del contrato.	El activo pertenece al deudor desde el inicio del contrato
Durante la vida del contrato, el activo figura a nombre de la compañía de Leasing	El activo figura a nombre del cliente
No se incrementa innecesariamente el activo, ni el índice de endeudamiento	El activo se incrementa en el mismo monto del valor del equipo. De igual forma se genera un pasivo financiero
El activo no se deprecia	El activo se deprecia
Se puede contabilizar el total del canon como un gasto.	Sólo se puede contabilizar como gasto la parte correspondiente a intereses y la depreciación del activo
El arrendatario puede utilizar el equipo y obtener beneficios antes de tener la propiedad sobre este	El arrendatario debe adquirir el equipo para poder utilizarlo.
Para otorgar la financiación, la entidad financiera debe analizar principalmente la capacidad de generación de recursos de caja del proyecto	Para otorgar la financiación, la entidad financiera debe analizar la capacidad de generación de recursos de caja del proyecto, el colateral y la capacidad de transformar los activos
El contrato de leasing se perfecciona en menor tiempo y la transacción es menos costosa, analizando principalmente la capacidad del cliente para generar el flujo que le permita cubrir el arriendo	El contrato de crédito requiere del análisis minucioso de la historia crediticia de una empresa, proceso que por lo general es dispendioso y costoso

Atendiendo más a la función o finalidad perseguida por las partes, que a la estructura o elementos concurrentes en el leasing. La doctrina ha formulado serias objeciones a la citada tesis y, con argumentos puntuales, ha diferenciado ambas instituciones, las cuales podemos resumirlos en los siguientes:

En primer lugar debemos formular la siguiente pregunta ¿qué propósito práctico anima a la empresa usuaria a adquirir bienes en leasing?. Como norma general, podemos decir que la usuaria, al adquirir bienes en régimen de leasing, pretende utilizarlos y extraer el máximo de utilidad económica posible, pero con la posibilidad latente, de adquirirlos a su sola decisión y por un precio residual que es menor al precio del mercado.

En segundo lugar podemos advertir otras diferencias en el significado que tienen el canon en ambos negocios. Así, mientras en la relación arrendaticia el pago de las rentas periódicas significa la contraprestación por la cesión del uso del bien, en el leasing el uso es solo uno de los elementos componentes del canon, el cual supone el pago de conjunto de prestaciones a las que se obliga la empresa del leasing, entre las que se incluyen además de la cesión del uso, la adquisición del bien y la eventual transferencia de la propiedad por el valor residual pactado para la opción de compra.

En tercer lugar, que los derechos y obligaciones nacidos de la firma del contrato del leasing se apartan sustancialmente del esquema típico del arrendamiento.

Rojo Ajuria dice que la dificultad para regular el leasing como arrendamiento radica en la llamada función financiera del mismo, por cuanto el arrendamiento solo tiene tal función cuando encubre una relación de crédito y de garantía.

Concluyendo, debemos convenir que el leasing y el arrendamiento tienen, efectivamente, un punto de encuentro, un punto común: la puesta a disposición de bienes en calidad de uso. Sin embargo, si nos atenemos a la finalidad, función y efectos de cada una de estas instituciones contractuales, tal como hemos visto, los puntos que lo distancian son muy evidentes.

2.7.2 EL SISTEMA IMPOSITIVO DEL LEASING EN BOLIVIA

El inciso f) del artículo 3 de la Ley 843 establece que las operaciones de arrendamiento financiero (leasing) están sujetas al Impuesto al Valor Agregado (IVA)³¹ perfeccionándose el hecho imponible en el momento del vencimiento de cada cuota y en el pago final del saldo del precio al formalizar la opción de compra que

³¹ Este inciso es incorporado mediante Ley 1.606 de 22 de diciembre de 1994.

resultan también ser la base imponible, la alícuota es el 13 % de la operación, el mismo que tiene derecho a crédito fiscal siempre que exista vinculación con la actividad sujeta de gravamen.

El DS 21.530 establece que a los fines del pago del IVA se entiende por arrendamiento financiero el contrato verbal o escrito mediante el cual una persona natural o jurídica (arrendador) traspasa a otra (arrendatario) el derecho de usar un bien físico por un tiempo determinado a cambio de un canon de arrendamiento y que al vencimiento del contrato, una vez cumplidos todos los pagos por parte del arrendatario al arrendador, el arrendatario tiene la opción de:

1. Comprar el bien con el pago del valor residual del bien pactado en el contrato de arrendamiento con opción de compra
2. Renovar el contrato de arrendamiento; o
3. Devolver el bien al arrendador.

Resulta importante esta precisión que realiza la norma impositiva nacional, en la comprensión de los alcances del leasing, especificando la opción de compra como una acción futura e incierta en su realización.

La base imponible del impuesto está conformada por el valor total de cada cuota, incluido el costo financiero incorporado en dicha cuota. En caso de ejercerse la opción de compra, dicha operación recibirá el tratamiento común de la operación de compra – venta sobre la base del valor residual del bien pactado en el respectivo contrato.

2.7.3 LEASING Y LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA DEL ESTADO

El artículo 3 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago en 1.944³² establece que su ámbito de aplicación a operaciones y aeronaves únicamente civiles, y no a las aeronaves del Estado, entendiéndose por estas últimas las que se usan para fines militares, aduaneros o policiales, para el objeto del presente estudio se

³² Elevado al rango de Ley mediante Ley 1.759 de 24 de febrero de 1997

tomará en cuenta esta clasificación en el entendido que el leasing pueda ser aplicado a las actividades aeronáuticas del Estado y no a las de la aviación civil.

La dinámica de la actividad aeronáutica y el alto precio de las aeronaves generaron la necesidad de estudiar e implementar nuevas formas de adquisición y uso de naves aéreas, permitiendo la creación, innovación y perfeccionamiento de diversas figuras e institutos del derecho moderno.

El Código Aeronáutico Boliviano³³ establece dos modalidades de contratos de utilización de aeronaves la primera la locación, entendida como la obligación de una parte llamada locador de transferir a otra llamada locatario el uso y goce de una aeronave por precio determinado y la segunda modalidad el fletamento que es un contrato por el cual una parte llamada fletante que pone a disposición de otra llamada fletador, mediante un precio el uso de la capacidad total o parcial de una aeronave, para uno o más viajes o durante un plazo determinado con objeto de realizar una actividad aeronáutica específica, manteniendo aquel el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave³⁴.

Es evidente que el Código Aeronáutico, que data de principios de la década de 1.970, está muy lejos de la definición de leasing ya que esta modalidad contractual tiene su esplendor en el mercado internacional en la década de 1980, debe anotarse que este Código se aplica a la aviación civil como la aviación del Estado, en la que se incluye la aviación militar.

La legislación vigente denominada La Ley 2.902 de Aviación Civil establece dos clases de contratos, por un lado la locación de aeronaves que produce la transferencia de carácter de explotador del locador al locatario, señalando además que el contrato deberá constar por escrito en un instrumento público o privado legalmente reconocido por autoridad competente y en su caso legalizado ante la Autoridad Consular Boliviana, debiendo ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional. No pudiendo

³³ República de Bolivia, Decreto Supremo 11.185.

³⁴ Ob Cit. artículo 82

cederse la locación de una aeronave ni sub-locarla sin él, consentimiento del locador³⁵.

Por otro lado se tiene el fletamento, figura en que la legislación no establece una definición sino las obligaciones de las partes, respecto del fletante consisten en:

1. Poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial de una aeronave determinada, equipada y tripulada, provista de los documentos de a bordo y en condiciones de aeronavegabilidad para transportar personas y/o cosas.
2. Realizar el viaje o viajes pactados y poner la aeronave a disposición del fletador durante el plazo convenido.

Y respecto del fletador las obligaciones son:

1. Usar la aeronave según el uso previsto en el contrato.
2. Pagar el precio en el lugar y tiempo convenidos³⁶.

Técnicamente la locación comprende también el instituto del leasing, entendiendo como un arrendamiento de un bien mueble, inmueble o maquinaria con la particularidad de que en un momento determinado se puede optar por su compra. Es un financiamiento comercial para la adquisición de equipo y maquinaria que será utilizada con el propósito de generar ingresos para un determinado negocio.

Por otro lado, en la normativa de la aeronáutica civil se señala la obligatoriedad de registrar el contrato en el Registro Aeronáutico Nacional y si este es celebrado en el extranjero deberá cumplir con la obligación de:

1. Estar formalizado mediante escritura pública o documento privado, con reconocimiento de firmas de las partes intervinientes.
2. Estar legalizados ante la Autoridad Consular Boliviana³⁷.

³⁵ República de Bolivia, Ley 2.902, artículo 75

³⁶ Ob Cit. Artículo 82

³⁷ Ob Cit. Artículo 47

3.7.4 EL LEASING VERSUS EL ARRENDAMIENTO

Para la legislación boliviana el arrendamiento es el contrato por el cual una de las partes concede a la otra el uso o goce temporal de una cosa mueble o inmueble a cambio de un canon³⁸ la diferencia con el leasing es la opción de compra que caracteriza a este último, en ambos contratos se cuenta con la facultad de *ius disponendi* únicamente que el contrato de leasing la temporalidad puede nacer la plena propiedad si es que se opta por aquella opción.

³⁸ Código Civil, artículo 685

CAPÍTULO III

DIAGNOSTICO

Los servicios de transporte son fundamentales para la integración de los pueblos y los mercados, promueven el intercambio económico y cultural, apoyando además al desarrollo económico y social. Para Bolivia la asistencia del sistema de transporte aéreo es fundamental debido a sus características geográficas y su condición de país sin soberanía marítima. El sector del transporte (incluida la aviación) ha desempeñado un papel importante, apoyando el crecimiento económico en Bolivia. Es considerado un componente significativo dentro la estructura de las economías. Nuestro país registro un poco menos del 9% del Producto Interno Bruto (PIB) en el año 2006³⁹.

Bolivia se encuentra relativamente aislada de los principales mercados, especialmente del norteamericano, europeo y asiático debido a su ubicación geográfica. Por lo que es necesario implementar mediante políticas un servicio adecuado de transporte aéreo como un medio eficiente de vinculación comercial entre nuestro país y la economía mundial, esta combinación tendría que producir beneficios económicos considerablemente más amplios que no existirían si este medio estuviese ausente. El transporte aéreo proporciona al país conexiones importantes con los mercados mundiales así como también, permite un mayor y mejor acceso a la actividad turística.

Las importaciones bolivianas por vía aérea para la gestión 2008 fueron de 7.367.796 kilogramos, las exportaciones por la misma vía fueron de 104.000 Kg ya que la mayor cantidad de las expediciones se realizan por vía marítima, debido a que estas últimas son materias primas, las mismas que pueden estar en altamar durante mucho tiempo, mientras que aquellas que son transportadas por vía aérea son entregas de emergencia o en su caso considerados productos perecederos.

³⁹ Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) Beneficios económicos del transporte aéreo en Bolivia, Miami USA, 2006, pág. 4.

El impacto de la actividad aeronáutica en el Producto Interno Bruto de la economía boliviana es de 140 millones de dólares por año, se estima que 50.000 turistas ingresan al país utilizando los servicios aéreos. Bolivia por su ubicación geográfica es un centro importante de conectividad tanto de pasajeros como de carga en el transporte aéreo, mucho más que Chile, Brasil y Argentina,

Por la actividad aeronáutica se generan alrededor de 5.250 empleos directos y 29.000 indirectos estimándose un total de 27 millones de dólares como aporte a los ingresos fiscales por año. La aviación por sus características, tendría que ser considerada dentro las políticas de estado como un factor potencial a ser utilizado de manera oportuna, buscando a través de políticas públicas brindar un apoyo decidido al sistema productivo y comercial con expectativas potenciales en mercados internacionales.

4.1 GESTIÓN DE LAS CONTRATACIONES EN LA COSA PÚBLICA

Después de la aplicación de la Nueva Política Económica en 1985 establecida mediante el Decreto Supremo (DS) 21.060 en la nueva conceptualización de esa forma de hacer Gobierno, es la Ley 1.178 SAFCO que se presenta como una política de Estado tendiente a modernizar y transparentar la gestión pública, la misma ha trascendido el devenir de la administración de la cosa pública durante los últimos 20 años.

Esta norma para poder ser aplicada, deriva sus atribuciones a varias otras de jerarquía normativa inferior que observan el proceso de la administración estatal es sus fases de planificación, organización, ejecución y control, siendo el proceso administrativo y las normas que lo reglamentan las siguientes:

TABLA 6
NORMAS QUE HACEN A LA ESTRUCTURA DE LA LEY SAFCO

PROCESO	SISTEMA	NORMA
<i>PLANIFICACIÓN</i>	Programación de Operaciones	RS 216784
	Presupuestos	RS 217095
<i>ORGANIZACIÓN</i>	Organización Administrativa	RS 217055
<i>ADMINISTRACIÓN</i>	Administración de Personal	DS 26115
	Administración de Bienes y Servicios	DS 00181
	Contabilidad Integrada	RS 218040
	Tesorería	RS 218056
	Crédito Público	RS 218041
<i>CONTROL</i>	Control Gubernamental	
	Responsabilidad por la Función Pública	DS 23318-A

Fuente: artículo 2, Ley 1178, Creación propia

Los componentes normativos de la Ley SAFCO (conceptualizados como un sistema administrativo interrelacionado, interactuante, interdependiente) dentro su proceso establece la Norma Básica para la Administración de Bienes y Servicios (NSABS) la misma que desde su promulgación en 1.997 ha sufrido un sinnúmero de modificaciones producto de las readecuaciones de la normatividad técnica a la realidad económica, política, cultural, social, técnica y tecnológica del país.

Mediante la NSABS aprobada mediante DS 20190⁴⁰, primero y posteriormente a través del DS 181 se establece la modalidad de contratación con financiamiento del proponente sujetándose a las siguientes condiciones:

1. Necesariamente deberán cumplir con las políticas y normas de los Sistemas de Inversión Pública, Presupuestos, Tesorería y Crédito Público.
2. Se realizarán según las modalidades establecidas en el mencionado DS.
3. Se efectuarán cálculos de Valor Actual del flujo del proyecto de pagos y servicio de deuda a una determinada fecha de corte.

⁴⁰ El DS 29.190 de 11 de julio de 2007 entró en vigencia el 27 de agosto del mismo año

4. En el contrato se especificará el momento en el que se crea la obligación de reembolso del financiamiento especificándose también los intereses y las condiciones financieras.
5. El o los anticipos no se consideraran parte del financiamiento⁴¹.

La misma norma⁴² establece que para contrataciones en el extranjero deberá aplicarse el DS 26.688⁴³, el mismo dispone que estas adquisiciones podrán realizarse únicamente cuando no se disponga en el mercado nacional de los bienes y servicios requeridos, pudiendo sujetarse a contratos de adscripción, esta norma es aplicable por ejemplo, para la adquisición de papel moneda por parte del Banco Central de Bolivia.

En este caso, es el financiamiento del proponente que se aproxima más a la modalidad de leasing sin embargo existen sustanciales diferencias que se analizarán más adelante, en el leasing generalmente se presentan tres personas intervinientes, el titular del bien, la empresa arrendadora y el arrendatario.

El artículo 84 del DS 181 establece que las entidades públicas, de acuerdo a la naturaleza de sus actividades y para el logro de sus objetivos específicos, podrá contratar, mediante leasing financiero u operativo, el arrendamiento y/o adquisición de bienes. La contratación de leasing se sujetará a reglamento interno aprobado por la MAE. La decisión deberá respaldarse en informes técnicos y legales que acrediten la conveniencia de la operación.

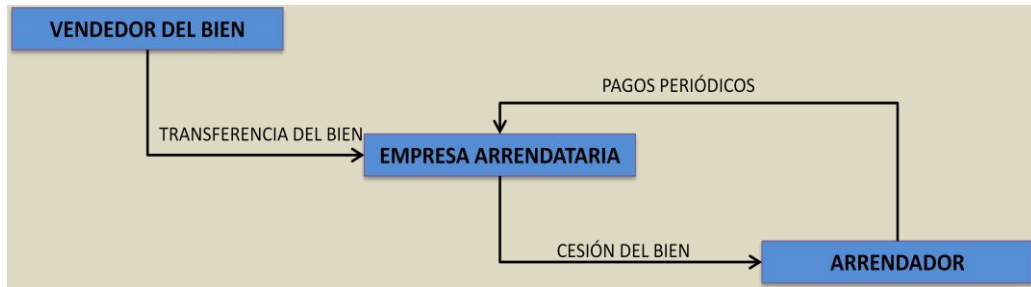
Cabe aclarar que el leasing puede ser entendido como un financiamiento sin embargo en su espíritu es una operación en la que intervienen tres personas, aun que no necesariamente, estos son el vendedor, el arrendatario y el arrendador.

⁴¹ DS. 181 artículo 75

⁴² Ob Cit. Artículo 77

⁴³ El DS 26.688 fue promulgado en fecha 5 de julio de 2.002

GRÁFICO 12
PERSONAS INTERVINIENTES EN EL LEASING



Fuente: Creación propia

Si se pretende entender el leasing como un financiamiento, se deberá recurrir al Sistema de Crédito Público (SCP), entendido como el instrumento regulador de la gestión de la deuda pública que destina la captación de recursos al financiamiento de inversiones o de gastos en lo que el Estado es deficitario, pretende cubrir desequilibrios financieros temporales que presente el ejercicio fiscal o atendiendo casos de emergencia, esta norma establece que los acuerdos que conllevan a financiamiento por más de 12 meses de pago de la deuda son:

1. El conjunto de transacciones, individuales o colectivas, con acreedores internos o externos, efectuadas a corto o largo plazo, basadas en contratos de derecho público, en virtud de los cuales el sector público obtiene recursos sujetos a repago de acuerdo a las condiciones que se establezcan en los contratos respectivos.
2. El conjunto de transacciones, individuales o colectivas; que suponen la transferencia de créditos y contratados con otras entidades del sector público, establecidas en los convenios subsidiarios respectivos.

Las operaciones de crédito público tienen por objeto: la obtención de financiamiento interno o externo para llevar a cabo inversiones o gastos que estimulen el desarrollo económico y social o, como se mencionó, para cubrir desequilibrios financieros que presente el periodo fiscal o atender casos de emergencia.

Para poder obtener un crédito público con financiamiento del proponente o de otro ente se debe demostrar la capacidad económica y estado patrimonial para contraer y cancelar deudas, no comprometiendo el 20 % de los ingresos del gasto corriente ni adquiriendo compromisos de más de 200 % del total de ingresos del año anterior, demostrar la capacidad técnica de la necesidad del crédito y por último, en medio de un sinnúmero de exigencias, en el marco del artículo 59 de la anterior Constitución Política del Estado o 158 inciso 10 de la nueva CPE, el empréstito debe estar aprobado por el Congreso, es decir no solo son una serie de requisitos a ser cumplidos dentro del Órgano Ejecutivo sino y también es necesaria la voluntad política del Órgano Legislativo de dar viabilidad a estos créditos. Desde la perspectiva del Sistema de Crédito Público mínimamente son alrededor de 18 meses de trámites con intervención favorable, en este caso la variable no controlable es la voluntad política.

Como parte de la simplificación de este proceso y el reconocimiento de la importancia de la modalidad contractual del leasing para los fines del Estado, el gobierno en fecha 3 de diciembre de 2.008 mediante el DS 29.827 autoriza al Ministerio de Defensa Nacional la suscripción de contratos de leasing financiero de aeronaves nuevas, usadas o reacondicionadas, pudiendo adherirse a los contratos propuestos por los proveedores y arrendadores extranjeros así también en lo que corresponda a legislación y arbitraje internacional. Sin embargo esta norma resulta ser insuficiente para los fines del Estado y la aplicación efectiva del leasing en el sector público.

4.2 MARCO CONCEPTUAL

Es preciso realizar las siguientes definiciones para el estudio de este tema⁴⁴:

- **CERTIFICADO DE EXPLOTADOR DE SERVICIOS AÉREOS (COA).**- Certificado por el que se autoriza a un explotador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.

⁴⁴ SUPERINTENDENCIA DE BANCOS Y ENTIDADES FINANCIERAS DE BOLIVIA, Glosario de Términos Financieros, Versión 1.2, La Paz, 2003

- **CONTRATO MAESTRO O MASTER LEASE.** Establecimiento por parte de una compañía de leasing de un límite máximo para operaciones de leasing, por un monto y por un plazo determinado.
- **CONTROL DE OPERACIONES.-** La autoridad ejercida respecto a la iniciación, continuación, desviación o terminación de un vuelo en interés de la seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficacia del vuelo.
- **CONVALIDACIÓN (DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD).** La resolución tomada por un Estado contratante, como alternativa al otorgamiento de su propio certificado de aeronavegabilidad de aceptar el certificado concedido por cualquier otro Estado contratante, equiparándolo al suyo propio.
- **CONVALIDACIÓN (DE UNA LICENCIA).** Medida tomada por un Estado contratante, mediante la cual, en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.
- **DRY Y WET LEASING.** Son términos utilizados en el leasing de aeronaves, donde se denomina DRY, el que tiene por objeto solamente la aeronave y WET, el que involucra dentro del canon, además del uso del equipo, la tripulación, el mantenimiento necesario para la operación y el valor de los seguros.
- **ESTADO DE MATRÍCULA.-** Es el Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- **ESTADO DEL EXPLOTADOR.-** Es el Estado donde está ubicada la oficina principal del explotador, o de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- **EXPLOTADOR-** Persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.
- **FACTURA CAMBIARIA.** Título Valor que en la compraventa de mercancías y la prestación de servicios, el vendedor o prestador podrá librar y entregar o remitir al comprador y que incorpora un derecho de crédito sobre la totalidad o la parte insoluble del precio. El comprador o adquirente de los servicios estará obligado a devolver al vendedor o prestador, debidamente aceptada, la factura cambiaria

original en las condiciones establecidas por Ley. No se podrá librar factura cambiaria que no corresponda a una entrega real o simbólica de mercaderías vendidas o a un servicio efectivamente prestado.

- **LEASE-BACK.** Un contrato de Leasing en que el proveedor y el locatario son la misma persona. Esta figura es usada por empresas que desean liberar recursos para capital de trabajo, vendiendo a las compañías de leasing sus activos productivos para tomarlos en leasing.
- **LEASING.** En sentido amplio, el leasing es un contrato mediante el cual una parte entrega a la otra un activo para su uso y goce, a cambio de un canon periódico, durante un plazo convenido, a cuyo vencimiento, el bien se restituye a su propietario o se transfiere al usuario, si éste último decide ejercer una opción de adquisición que, generalmente, se pacta a su favor.
- **LEASING APALANCADO.** Es una operación en virtud de la cual los recursos que utiliza la compañía de leasing para adquirir bienes y entregarlos en leasing, provienen de uno o varios inversionistas, por lo cual la compañía se convierte en un administrador del contrato. Bajo esta modalidad también es posible que la compañía de leasing actúe como copropietaria del bien entregado en leasing, si aporta parte de los recursos con los cuales se adquiere el bien objeto del contrato. Esta modalidad de leasing aún no se ha desarrollado en Colombia ni se encuentra regulada.
- **LEASING DE EXPORTACIÓN.** Es un contrato sobre equipos que deben exportarse. En este tipo de contrato, la compañía y el locatario son de distinta nacionalidad y están en distintos países adquiriendo las características de ser un leasing internacional.
- **LEASING DE IMPORTACIÓN.** Es un contrato sobre equipos que están fuera del país y que por ende deben importarse. Por lo general, en este tipo de contratos, el locatario encarga a la compañía de LEASING la negociación con el proveedor del exterior del bien que él expresamente ha escogido, así como la importación del equipo. También, existe una modalidad de leasing de importación en la cual

se acuerda que el locatario negocie el bien con el proveedor y haga la respectiva importación, y la compañía de leasing financie todos los gastos en que incurra por tales conceptos, mediante la celebración de una promesa de contrato de leasing. Una vez el equipo se haya nacionalizado, se formaliza el contrato de leasing, adquiriendo la compañía el equipo.

Cualquiera sea la modalidad operativa del leasing de importación, el canon sólo se comienza a cancelar cuando el bien importado se encuentra en operación.

Si tanto el locatario como la compañía de leasing importadora son nacionales, el leasing será de importación pero no será un leasing Internacional, carácter que adquirirá si la Compañía de Leasing es extranjera.

- **LEASING DE INFRAESTRUCTURA.** Es aquél que versa sobre bienes destinados a la ejecución de obras o proyectos de infraestructura.
- **LEASING FINANCIERO.** Es un contrato en virtud del cual, una Compañía de Financiamiento Comercial, denominada LA LEASING, entrega a una persona natural o jurídica, denominada EL LOCATARIO, la tenencia de un activo productivo que ha adquirido para el efecto y que éste último ha seleccionado para su uso y goce, a cambio del pago periódico de una suma de dinero (CANON) durante un plazo pactado y a cuyo vencimiento, el locatario tendrá derecho a adquirir el activo por el valor de la opción de adquisición.
- **LEASING INMOBILIARIO.** Un contrato en el cual el bien objeto del leasing es un Inmueble. Por tratarse de un contrato comercial, para que un inmueble pueda ser objeto de un contrato de leasing, debe ser susceptible de producir renta.
- **LEASING INTERNACIONAL O CROSS BORDER LEASING.** Es un contrato en el cual la compañía de Leasing y el locatario se encuentran en países distintos y se rigen por sistemas legales diferentes.
- **LEASING MUNICIPAL.** En esta modalidad, el locatario o arrendador, según se trate de un leasing financiero o de uno operativo, es un Municipio u otra Entidad Territorial o Empresa Pública. Esta figura ha sido muy usada en los Estados

Unidos de Norteamérica para el desarrollo de programas municipales que comprenden una gran variedad de equipos y de entidades, para su ejecución.

- **LEASING OPERATIVO.** Es un contrato en virtud del cual, una persona natural o jurídica, denominada LA ARRENDADORA, entrega a otra, llamada LA ARRENDATARIA, la tenencia de un bien para su uso y goce, a cambio del pago de un canon o renta periódica.
- **LEASING SINDICADO.** Es aquél en que el activo objeto del contrato de leasing pertenece a dos o más compañías de leasing, nacionales o extranjeras.
- **SUBLEASING.** El subleasing es una modalidad de leasing mediante la cual, la compañía de leasing que celebra el contrato no es la propietaria del equipo objeto del mismo, sino que éste pertenece a otra compañía de leasing.
- **VENDOR LEASING.** Los acuerdos entre compañías de leasing y proveedores de equipos que pueden comercializarse masivamente mediante el contrato de leasing, y en virtud de los cuales, el proveedor otorga a la compañía descuentos sobre el precio de los bienes, comisiones, y en ocasiones, asume compromisos de mantenimiento y recompra, a cambio de lo cual la compañía de leasing se constituye en el mecanismo de financiación de la venta de dichos bienes. Estos convenios implican una colaboración mutua entre las partes y traen beneficios tanto para la compañía de leasing como para los proveedores, puesto que se amplía la fuerza de ventas de esos bienes y se fomenta la celebración de contratos de leasing.

4.3 MARCO JURÍDICO

El tema de la presente investigación está íntimamente relacionado con el Derecho Comercial y el Derecho Civil en su libro de contratos sin embargo debido a que tiene aplicación en el sector público también se debe revisar el Derecho Administrativo.

En el marco del Derecho Civil, Comercial y Administrativo que hace al tema de investigación están:

- Constitución Política del Estado.
- Código Civil
- Código de Comercio
- Código Tributario y normas conexas
- Ley de Procedimiento Administrativo
- Ley de Organización del Poder Ejecutivo
- Ley del Órgano Ejecutivo

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS

4.1 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

De acuerdo con la operación de las variables se elaboró un cuestionario que fue la guía de las entrevistas sostenidas con autoridades de Estado quienes o tienen la experiencia en contrataciones de leasing o podrían, de acuerdo con el autor, implementar esta modalidad contractual.

Se seleccionó una muestra representativa de autoridades que tienen que ver con el desarrollo de actividades productivas, los entrevistados para la presente investigación fueron:

1. Ministro de Defensa Nacional.
2. Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
3. Viceministro de Transportes.
4. Viceministro de Vivienda
5. Director General de Aeronáutica Civil.
6. Director Ejecutivo de AASANA.
7. Director Ejecutivo del Servicio Nacional de Patrimonio del Estado.
8. Director Ejecutivo Administradora Boliviana de Carreteras
9. Director de Normas del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.
10. Presidente de YPFB.
11. Presidente de COMIBOL.
12. Gerente General de Transportes Aéreos Bolivianos.
13. Gerente General de Boliviana de Aviación.
14. Asesor General de la Superintendencia de Bancos y Entidades Financieras

De las entrevistas realizadas a las personas identificadas en la muestra se presentan los siguientes resultados:

Tabla 7

PREGUNTA 1

¿Usted conoce alguna institución del Estado que optó por el leasing para el desarrollo de sus actividades?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si conoce	5	50 %
No conoce	9	50 %

Sobre la pregunta número 1 referida a que si el entrevistado ¿conoce alguna institución del Estado que optó por el leasing para el desarrollo de sus actividades? El 36 % afirma conocer alguna institución que si empleo el leasing para alcanzar sus fines, por su parte el restante 64 % manifestó que no conoce.

Tabla 8

PREGUNTA 2

¿A parte de los créditos bilaterales o de organismos financiadores conoce otro medio de financiamiento que esté autorizado o que haya sido empleado por alguna repartición del Estado?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si conoce	4	29 %
No conoce	10	71 %

Respondiendo la pregunta 2, el 29 % de los entrevistados considera que si conoce otras fuentes de financiamiento que no sean los créditos bilaterales, o de organismos financiadores tomando también el leasing como una forma de financiación, el 71 % considera desconocer otra forma de financiamiento para las instituciones del Estado.

Tabla 9

PREGUNTA 3

¿Con la incorporación del leasing a las contrataciones del Estado, usted considera que no se requerirá de mayor reglamentación al respecto?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si se requiere	9	64 %
No se requiere	5	36 %

El 64 % de los entrevistados considera que si se requerirá de mayor reglamentación para la incorporación efectiva del leasing en las contrataciones del Estado mientras que el 36 % considera que se puede acceder a esta modalidad de forma inmediata.

Tabla 10

PREGUNTA 4

¿Usted emplearía el leasing financiero u operativo para las contrataciones de entidad?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si	12	86 %
No	2	14 %

Con referencia a la pregunta si emplearía el leasing en sus modalidades de financiero u operativo para las contrataciones de su entidad el 86 % de los entrevistados respondió afirmativamente mientras que el 14 % manifestó su rechazo.

Tabla 11
PREGUNTA 5

¿De requerirse reglamentación especial para la aplicación del leasing este debería tener como alcance a todas las instituciones del Estado?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Todas las instituciones del Estado	11	79 %
No Todas las instituciones del Estado	3	21 %

Con relación a la interrogante que en el supuesto que se requiera mayor reglamentación para la aplicación dl leasing cual debería ser su ámbito de aplicación, el 79 % de los entrevistados considera que debería tener alcance a todas las instituciones del Estado mientras que el 21 % cree que no es para todos.

Tabla 12
PREGUNTA 6

¿El leasing financiero permite utilizar un bien con la opción de compra mientras que el leasing operativo puede ser entendido como un simple arriendo?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si	4	29 %
No	10	71 %

El 21.5 de los entrevistados puede diferenciar con claridad un leasing financiero de u operativo mientras que el 71 % no logra realizar la diferenciación.

Tabla 13
PREGUNTA 7

¿Los recursos financieros con que cuenta su organización le permiten satisfacer todas sus necesidades institucionales de inversión y gasto?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si, son suficientes	2	14 %
No, son suficientes	12	86 %

Respecto de la interrogante si los recursos financieros con que cuenta la organización son suficientes para satisfacer las necesidades institucionales el 86 % de los entrevistados considera que no son suficientes mientras que el 14 % considera que no lo son.

Tabla 14
PREGUNTA 8

¿Si pudiera financiar a adquisición de bienes muebles o inmuebles a través de contratos de leasing, lo haría?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si	12	86 %
No	2	14 %

Con referencia a la pregunta si se utilizaría la modalidad de contratos de leasing para la adquisición de bienes muebles o inmuebles de su institución el 86 % considera que si lo haría mientras que el 14 % de los entrevistados dice que no.

Tabla 15
PREGUNTA 9

¿Considera que el equipo petrolero o de minería para las empresas del Estado podrían ser contratados mediante un leasing financiero?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si	10	71 %
No	4	29 %

Cuando se consultó si el equipo petrolero o de minería para las empresas del Estado podrían ser contratados mediante un leasing financiero el 71 % de los entrevistados consideró que si era posible mientras que el 29 % manifestó que no.

Tabla 16
PREGUNTA 10

¿Para la contratación de bienes mediante leasing, si el bien o la magnitud de la operación no puede ser concretada en Bolivia usted aceptaría emplear a un arrendador extranjero?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si	3	21 %
No	11	79 %

Respecto a la interrogante que si el ejecutivo de la institución tendría que tomar la decisión de contratar a través de leasing en el extranjero debido a la magnitud de la operación, estos contestaron en 21 % de forma afirmativa mientras que el 79 % de los casos manifestaron su oposición.

Tabla 17

PREGUNTA 11

¿Usted considera que existen diferencias sustanciales entre el leasing mobiliario respecto del leasing inmobiliario?

OPCIÓN	OPINIÓN	PORCENTAJE
Si	13	93 %
No	1	7 %

El 93 % de los entrevistado considera que existen diferencias sustanciales entre un leasing mobiliario con uno inmobiliario, mientras que el 7 % considera que no concurren diferencias para esta contratación.

4.2 ANÁLISIS DE LEGISLACIÓN COMPARADA

Como una herramienta de análisis se han comparado las legislaciones sobre leasing de Bolivia, Perú y Argentina, cuyos resultados se exponen a continuación:

Tabla 18

Comparación entre las legislaciones de leasing en Bolivia, Perú y Argentina

	BOLIVIA	PERÚ	ARGENTINA
DEFINICIÓN	Artículo 3°.- Noción.- Se considera arrendamiento financiero, el contrato mercantil celebrado entre una sociedad denominada arrendador y una persona natural o jurídica denominada arrendatario, en virtud del que, el	Artículo 1.- Considérese Arrendamiento Financiero, el Contrato Mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante pago de cuotas periódicas y	Artículo 1° — Concepto. En el contrato de leasing el dador conviene transferir al tomador la tenencia de un bien cierto y determinado para su uso y goce, contra el pago de un canon y le confiere una opción de compra por un precio.

	<p>arrendador traslada en favor del arrendatario el derecho de uso y goce de un bien mueble o inmueble, mediante el pago de un canon en cuotas periódicas, otorgando en favor del arrendatario la opción de comprar dichos bienes por el valor residual del monto total pactado. El arrendamiento financiero por su carácter financiero y crediticio, es de naturaleza jurídica distinta a la del arrendamiento normado por el Capítulo IV, Título II, Parte Segunda del Libro Tercero del Código Civil</p>	<p>con opción a favor de la arrendataria mediante pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un favor pactado.</p>	
VIGENCIA	<p>artículo 4°.- Vigencia del contrato.-</p> <p>I. La vigencia del contrato de arrendamiento financiero tendrá efecto desde el momento en que el arrendador realice el desembolso total o parcial para la adquisición de los bienes especificados por el</p>		

	<p>arrendatario o a partir de la entrega total o parcial de dichos bienes al arrendatario, lo que ocurra primero. El contrato de arrendamiento financiero es de ejecución sucesiva por lo que la resolución de los mismos no alcanza a las prestaciones ya efectuadas, en aplicación de la última parte del numeral I del artículo 574 del Código Civil.</p> <p>II. El contrato de arrendamiento financiero deberá estipular la aplicación expresa de la cláusula resolutoria de acuerdo a la segunda parte del artículo 805 del Código de Comercio y artículo 569 del Código Civil.</p> <p>III. En el caso de que el arrendatario no cumpla con el pago de las cuotas del canon de arrendamiento, en los plazos previstos en el mismo contrato, se aplicará las previsiones del artículo 570 del Código Civil.</p>		
OBJETO	Artículo 5°.- Cosa	Artículo 4.- Los	Artículo 2° — Objeto.

	<p>determinada.- Los bienes materia de arrendamiento financiero, deberán ser ciertos y claramente determinados en su género, no pudiéndose pactar el arrendamiento financiero sobre cosas genéricas.</p> <p>El arrendador mantendrá la propiedad de dichos bienes hasta la fecha en que el arrendatario ejerza la opción de compra por el valor residual del precio pactado. Terceras personas podrán ejercer la opción de compra si se encuentra estipulado en el contrato.</p> <p>Los bienes para arrendamiento financiero, en todo caso serán adquiridos por las sociedades de arrendamiento financiero a solicitud de los clientes, no pudiendo mantenerse inventarios para operaciones futuras.</p>	<p>bienes materia de arrendamiento financiero, deberán ser plenamente identificados.</p> <p>La locadora mantendrá la propiedad de dichos bienes hasta la fecha en que surta efecto la opción de compra ejercida por la arrendataria por el valor pactado.</p>	<p>Pueden ser objeto del contrato cosas muebles e inmuebles, marcas, patentes o modelos industriales y software, de propiedad del dador o sobre los que el dador tenga la facultad de dar en leasing.</p>
USO Y GOCE	Artículo 6°.- Uso y Goce.- El contrato de arrendamiento	Artículo 5.- El contrato de arrendamiento	Artículo 12. — Uso y goce del bien. El tomador puede usar y

	<p>financiero otorga al arrendatario el derecho a usar y gozar de los bienes en el lugar, forma y demás condiciones estipuladas en el contrato. Es obligación irrenunciable del arrendatario señalar las especificaciones de los bienes materia del contrato y el proveedor de los mismos, siendo de su exclusiva responsabilidad que dichos bienes sean los adecuados al uso que quiera darles, lo que deberá constar en el contrato.</p> <p>El arrendador no responde por los vicios y daño de los bienes, correspondiendo al arrendatario el ejercicio de las acciones pertinentes contra el proveedor.</p> <p>Las mejoras que el arrendatario introduzca al bien arrendado durante la vigencia del contrato, quedarán en beneficio del arrendador, no estando este ultimo</p>	<p>financiero otorga a la arrendataria el derecho al uso de los bienes en lugar, forma y demás condiciones estipuladas en el mismo.</p> <p>Es derecho irrenunciable de la arrendataria señalar las especificaciones de los bienes materia del contrato y el proveedor de los mismos siendo de su exclusiva responsabilidad que dichos bienes sean los adecuados al uso que quiera darles, lo que deberá constar en el contrato.</p> <p>La locadora no responde por los vidrios y daños de los bienes correspondiendo a la arrendataria el ejercicio de las acciones pertinentes contra el proveedor.</p>	<p>gozar del bien objeto del leasing conforme a su destino, pero no puede venderlo, gravarlo ni disponer de él. Los gastos ordinarios y extraordinarios de conservación y uso, incluyendo seguros, impuestos y tasas que recaigan sobre los bienes y las sanciones ocasionadas por su uso, son a cargo del tomador, salvo convención en contrario.</p> <p>El tomador puede arrendar el bien objeto del leasing, salvo pacto en contrario. En ningún caso el locatario o arrendatario puede pretender derechos sobre el bien que impidan o limiten en modo alguno los derechos del dador.</p>
--	---	--	--

	<p>obligado a indemnizar o compensar de manera alguna al arrendatario.</p> <p>El arrendatario en caso de ser una persona natural o el representante legal en caso de persona jurídica, durante la vigencia del contrato de arrendamiento y en tanto no ejerza la opción de compra, será depositaria a título gratuito del bien objeto del contrato, debiéndose aplicar las normas contenidas en el Código Civil para el depósito</p>		
SEGURO	<p>Artículo 7°.- Seguro.- El contrato de arrendamiento estipulará que los bienes objeto de arrendamiento financiero deberán ser cubiertos mediante seguros de riesgo ante posibles siniestros que los afecten o destruyan; deberá también contar con seguro de responsabilidad civil contra terceros. El arrendador como beneficiario de la</p>	<p>Artículo 6.- Los bienes materia de arrendamiento financiero deberán ser cubiertos mediante pólizas contra riesgos susceptibles de afectarlos o destruirlos. Es derecho irrenunciable de la locadora fijar las condiciones mínimas de dicho seguro.</p> <p>La arrendataria es responsable del daño que pueda causar el bien, desde el</p>	

	<p>indemnización determinará las condiciones mínimas de dicho seguro que será contratado por el arrendatario que estará obligado a pagar la correspondiente prima.</p> <p>El arrendatario es responsable del daño que pueda sufrir el bien, desde el momento que lo recibe del arrendador.</p> <p>En caso de producido el siniestro, si la indemnización pagada por la compañía de seguros fuese insuficiente para reparar o reemplazar el bien arrendado objeto del seguro, el arrendatario deberá cancelar la diferencia.</p>	<p>momento que lo recibe de la locadora.</p>	
PLAZO	<p>Artículo 8°.- Plazo.- El plazo del contrato de arrendamiento financiero será fijado por las partes, las que podrán pactar penalidades por el incumplimiento del mismo.</p> <p>La opción de compra del arrendatario</p>	<p>Artículo 7.- El plazo del contrato de arrendamiento financiero será fijado por las partes, las que podrán pactar penalidades por el incumplimiento del mismo.</p> <p>La opción de compra del arrendatario tendrá</p>	<p>ARTICULO 14. — Opción de compra. Ejercicio. La opción de compra puede ejercerse por el tomador una vez que haya pagado tres cuartas (3/4) partes del canon total estipulado, o antes si así lo convinieran las partes.</p>

	tendrá obligatoriamente validez por toda la duración del contrato y podrá ser ejercida en cualquier momento hasta el vencimiento del plazo contractual.	obligatoriamente validez por toda la duración del contrato y podrá ser ejercida en cualquier momento hasta el vencimiento del plazo contractual. El ejercicio de la opción no podrá surtir sus efectos antes de la fecha pactada contractualmente. Este plazo no está sometido a las limitaciones del derecho común.	
FORMALIDAD	Artículo 9°.- Instrumento público.- El contrato de arrendamiento financiero se celebrará mediante escritura pública, el que deberá ser inscrito en el registro correspondiente establecido por Ley, de acuerdo al género de la cosa o el bien objeto de arrendamiento financiero.	Artículo 8.- El contrato de arrendamiento financiero se celebrará mediante escritura pública, la cual podrá inscribirse, a pedido de la locadora, en la ficha o partida donde se encuentre inscrita la arrendataria.	ARTÍCULO 8° — Forma e inscripción. El leasing debe instrumentarse en escritura pública si tiene como objeto inmuebles, buques o aeronaves. En los demás casos puede celebrarse por instrumento público o privado. A los efectos de su oponibilidad frente a terceros, el contrato debe inscribirse en el registro que corresponda según la naturaleza de la cosa que constituye su objeto. La inscripción en el registro podrá efectuarse a partir de la fecha de celebración del contrato de leasing, y con prescindencia de la

			<p>fecha en que corresponda hacer entrega de la cosa objeto de la prestación comprometida. Para que produzca efectos contra terceros desde la fecha de la entrega del bien objeto del leasing, la inscripción debe solicitarse dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores. Pasado ese término, producirá ese efecto desde que el contrato se presente para su registración. Si se trata de cosas muebles no registrables o software, deben inscribirse en el Registro de Créditos Prendarios del lugar donde se encuentren las cosas o, en su caso, donde la cosa o software se deba poner a disposición del tomador. En el caso de inmuebles la inscripción se mantiene por el plazo de veinte (20) años; en los demás bienes se mantiene por diez (10) años. En ambos casos puede renovarse antes de su vencimiento, por rogatoria del dador u orden judicial.</p>
--	--	--	--

<p>Canon</p>	<p>Artículo 10°.- Pago de cuotas.- El canon de alquiler pagadero en cuotas periódicas que deberá abonar el arrendatario, podrá ser pactado en moneda nacional o en moneda extranjera, pudiendo ser fijas o variables y reajustables de acuerdo a los términos del contrato.</p> <p>Sin perjuicio de estipular la correspondiente tasa de interés, en el contrato se podrán pactar penalidades por mora en el pago de las cuotas. La falta de pago de una o más cuotas consecutivas o alternadas, así como el atraso de pago en más de dos cuotas es causa de resolución de pleno derecho del correspondiente contrato de arrendamiento financiero, de acuerdo a lo señalado en los numerales I y II del artículo 4° del presente Decreto Supremo.</p>	<p>Artículo 9.- Las cuotas periódicas a abonarse por la arrendataria podrán ser pactadas en moneda nacional o en moneda extranjera y ser fijas o variables y reajustables.</p> <p>Sin perjuicio de los correspondientes intereses, en el contrato se podrán pactar penalidades por mora en el pago de cuotas. La falta de pago de dos o más cuotas consecutivas, o el retraso de pago en más de dos meses, facultará a la locadora, a rescindir el contrato.</p>	<p>Artículo 3° — Canon. El monto y la periodicidad de cada canon se determinan convencionalmente.</p> <p>ARTICULO 4° — Precio de ejercicio de la opción. El precio de ejercicio de la opción de compra debe estar fijado en el contrato o ser determinable según procedimientos o pautas pactadas.</p>
<p>FUERZA EJECUTIVA</p>	<p>Artículo 11°.- Fuerza ejecutiva.- El contrato de</p>	<p>Artículo 10.- El contrato de arrendamiento</p>	

	<p>arrendamiento financiero tiene fuerza ejecutiva para cobro por la vía ejecutiva o cuando corresponda por la vía coactiva de acuerdo al Procedimiento Civil o a la Ley de Abreviación Procesal, según el caso. El cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato, incluyendo la realización de las garantías otorgadas y su resolución, se tramitarán con arreglo a las normas del juicio ejecutivo o coactivo conforme disponga el contrato.</p> <p>El arrendador ante la sola presentación del Testimonio de la Escritura Pública de arrendamiento financiero, acompañada de una liquidación de todas las cantidades adeudadas por el arrendatario, podrá solicitar el embargo preventivo sobre los bienes de éste y de los terceros que hayan asumido</p>	<p>financiero tiene mérito ejecutivo. El cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo incluyendo la realización de las garantías otorgadas y su rescisión se tramitarán con arreglo a las normas del juicio ejecutivo.</p>	
--	---	--	--

	<p>obligaciones de ella, para garantizar el pago de sus deudas; en tal caso el juez que conoce la causa deberá disponer el embargo por cuenta, costo y riesgo del arrendador.</p>		
	<p>Artículo 12°.- Garantía de los bienes.- Los bienes dados en arrendamiento no forman parte de las garantías del arrendatario, en tanto este no haya ejercido la opción de compra, no pudiendo ser, en consecuencia, dichos bienes susceptibles de embargo, afectación ni gravamen por mandato administrativo o judicial en contra del arrendatario.</p> <p>El juez deberá dejar sin efecto cualquier medida precautoria que se hubiese trabado sobre estos bienes con la simple presentación del testimonio de la escritura pública de arrendamiento</p>	<p>Artículo 11.- Los bienes dados en arrendamiento no son susceptibles de embargo, afectación ni gravamen por mandato administrativo o judicial en contra del arrendatario.</p> <p>El Juez deberá dejar sin efecto cualquier medida precautoria que se hubiese trabado sobre estos bienes por el solo mérito de la presentación del testimonio de la escritura pública de arrendamiento financiero. No se admitirá recurso alguno en tanto no se libere el bien y éste sea entregado a la locadora.</p>	<p>Artículo 6° — Responsabilidades, acciones y garantías en la adquisición del bien. En los casos de los incisos a), b) y c) del artículo anterior, el dador cumple el contrato adquiriendo los bienes indicados por el tomador. El tomador puede reclamar del vendedor, sin necesidad de cesión, todos los derechos que emergen del contrato de compraventa. El dador puede liberarse convencionalmente de las responsabilidades de entrega y de las garantías de evicción y vicios redhibitorios.</p> <p>En los casos del inciso d) del artículo anterior, así como en aquellos casos en que el dador es fabricante, importador, vendedor o constructor del bien dado en</p>

	<p>financiero. No se admitirá recurso alguno en tanto no se libere el bien y éste sea entregado al arrendador.</p>		<p>leasing, el dador no puede liberarse de la obligación de entrega y de la garantía de evicción y vicios redhibitorios.</p> <p>En los casos del inciso e) del mismo artículo, el dador no responde por la obligación de entrega ni por garantía de evicción y vicios redhibitorios, salvo pacto en contrario.</p> <p>En los casos del inciso f) se aplicarán las reglas de los párrafos anteriores de este artículo, según corresponda a la situación concreta.</p>
	<p>Artículo 13°.- Restitución del bien.- En aplicación de la cláusula resolutoria expresa a la que hace referencia el numeral II del artículo 4° del presente Decreto Supremo, el arrendatario restituirá el bien objeto del arrendamiento financiero en el plazo y condiciones estipuladas en el respectivo contrato.</p>	<p>Artículo 12.- Asiste a la locadora el derecho de exigir la inmediata restitución del bien materia de arrendamiento financiero, cuando la arrendataria haya incurrido en una causal de rescisión prevista en el contrato.</p> <p>Al sólo pedido de la locadora el derecho de exigir la inmediata restitución del bien materia de</p>	

	<p>En caso de solicitud de restitución de bienes por la vía judicial demandada por el arrendador, cuando el arrendatario haya incurrido en una causal de resolución prevista en el contrato, el Juez requerirá al arrendatario la entrega del bien al tercer día de su notificación en el domicilio legal del arrendador.</p> <p>Para la restitución de bienes inmuebles objeto de arrendamiento financiero, se estipulará la entrega de los mismos con las normas aplicables para el depósito contenidas en las Secciones I, II y IV del Capítulo VIII, Título II, Parte Segunda, Libro Tercero del Código Civil. En caso de solicitud de restitución del inmueble por la vía judicial, se aplicará en lo conducente, la norma y procedimiento</p>	<p>arrendamiento financiero, cuando la arrendataria haya incurrido en una causal de rescisión prevista en el contrato.</p> <p>Al sólo pedido de la locadora, señalando la causal de rescisión, recaudado con el testimonio de la escritura pública de arrendamiento financiero, el Juez de turno requerirá a la arrendataria la entrega del bien al segundo día de notificado.</p> <p>El Juez podrá aplicar el apremio de detención del responsable o disponer la extracción del bien del lugar en que se encuentre, sin admitir recurso alguno.</p> <p>La arrendataria que se considere afectada con tal medida podrá cuestionar en la vía correspondiente el derecho de la locadora a la rescisión del contrato y exigir la indemnización correspondiente.</p>	
--	---	--	--

	<p>establecido en el artículo 29 del Decreto Supremo No 25514 de 17 de septiembre de 1.999 para la ejecución coactiva civil de garantías reales sobre créditos hipotecarios en procesos de titularización.</p>		
	<p>Artículo 14°.- Financiamiento de interés social.- Para financiar determinadas operaciones de arrendamiento financiero, especialmente de carácter inmobiliario para vivienda de interés social, los arrendadores mediante entidades de intermediación financiera, tendrán acceso a líneas de crédito de la Nacional Financiera Boliviana SAM (NAFIBO), del FONDESIF o cualquier otra institución pública, así como las líneas de crédito provenientes de entidades financieras nacionales, extranjeras o</p>		

	<p>multilaterales. Para dicho efecto, el arrendatario deberá cumplir con los requisitos para ser calificado como beneficiario de esos fondos, salvo el relativo al denominado aporte propio, que de ser exigible, deberá ser financiado por el arrendador.</p>		
<p>DOMICILIO EN EL PAÍS</p>		<p>Artículo 2.- Cuando la locadora esté domiciliada en el país deberá necesariamente ser una empresa bancaria, financiera o cualquier otra empresa autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros, para operar de acuerdo a Ley.</p>	

En las tres legislaciones se establece que existe una opción de compra al final del contrato que es la característica del leasing, la legislación peruana incorpora el término locación como sinónimo del arrendamiento.

Respecto del objeto las tres legislaciones establecen que deberán ser claramente identificables, la normativa boliviana es mucho más amplia ya que establece el mantenimiento de la propiedad es ejercida por el arrendador, que terceras personas pueden optar por la opción de compra por el valor residual del precio pactado; los

bienes para arrendamiento financiero, en todo caso serán adquiridos por las sociedades de arrendamiento financiero a solicitud de los clientes, no pudiendo mantenerse inventarios para operaciones futuras

En las tres legislaciones se establece el uso y goce nace en el contrato y es de ejercicio del arrendatario.

En este tema se nota la influencia de la legislación peruana sobre la boliviana ya que el texto es casi idéntico y anterior.

4.3 ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS CONTRATOS DE LEASING

Para tener una aproximación más profunda a la temática de esta investigación se ha comprado los contratos de leasing de dos instituciones públicas estratégicas, en primer lugar se tiene al TAM que contrato un leasing financiero de aeronaves BAe 146-200, mientras que por el otro lado esta BOA con leasing operativo de naves Boeing B737-300.

Tabla 19
Comparación entre los contratos de leasing de TAM y BOA

CLAUSULA	TAM (BAe 146)	BOA (B 737)
Partes	Comando General de la Fuerza Aérea Boliviana - L1019 Leasing Limited, England	Gerencia General de Boliviana de Aviación – MSA AWAS Aviation Acquisitions Limited - New York, USA
Objeto	Leasing financiero de tres aeronaves BAe 146	Leasing operativo de una aeronave B 737
Plazo	72 meses	36 meses prorrogables hasta 76
Anticipo del alquiler	\$us 1 a la firma del contrato y \$us 76.499,00 al día siguiente	\$us 405.000,00

Garantía contra el anticipo	Ninguna	Ninguna
Garantía de funcionamiento	Ninguna	Ninguna
Monto	\$us 77.500,00	\$us 405.000,00
Interés	4 % anual	10 % anual
Interés penal	18 % anual calculado diariamente	
Fecha de pago	Primeros 7 días del mes	Primeros 5 días del mes
Periodicidad de los pagos	mensual	trimestral
Prueba funcional	Vuelo de prueba no especificado en el contrato	Vuelo de demostración
Forma de pago	Por adelantado	Por adelantado
Pago inicial	\$us 350.000 por una sola vez	\$us 450.000 por una sola vez
Pago	Neto, sin deducciones	Neto, sin deducciones
Fecha de inicio del contrato	Aceptación de la aeronave	Aceptación de la aeronave
Documentos requeridos antes del contrato	<ul style="list-style-type: none"> • Poderes 	<ul style="list-style-type: none"> • Poderes y autorizaciones • Opinión jurídica del abogado boliviano respecto de la validez, legalidad y aplicabilidad del contrato • Copia de los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula • Registro del contrato en el RAN
Lugar de entrega del bien	Summerside Prince Edward Island - Canadá	Donde diga el arrendador o el arrendatario bajo el pago de combustible por parte de este último
Condiciones de entrega	Donde está y como está. Adecuadamente lista para prestar servicios de transporte de	Donde está y como está. Adecuadamente lista para prestar servicios de transporte de

	pasajeros	pasajeros
Rótulo del título de propiedad	En la nave, Unidad de Potencia del Avión y en los motores	En la nave y en los motores
Subarriendo	Prohibido	Prohibido
Uso	Fines de la institución	No fines militares
Mantenimiento	A cargo del arrendatario y bajo estándares de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos.	Estándares de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos.
Seguros	A costo del arrendatario Tripulación Pasajeros Terceros Casco Nave Guerra	A costo del arrendatario Tripulación Pasajeros Terceros Casco Nave Guerra
Restricciones internacionales	Estados que no tengan relaciones diplomáticas con Canadá	Estados que no tengan relaciones diplomáticas con Estados Unidos
Legislación	Prince Edward Island – Canadá	New York - USA
Area del Derecho	No especifica	Derecho privado comercial (sin inmunidad soberana)
Opción de compra	Si en la última cuota (es leasing financiero)	No (es leasing operativo)
Registro del contrato	En la Dirección General de Aeronáutica Civil	En la Dirección General de Aeronáutica Civil
Registro del contrato	Ante la autoridad de aviación civil	Ante la autoridad de aviación civil
Condiciones de devolución del	Bajo estándares de aeronavegabilidad y matrícula	Bajo estándares de aeronavegabilidad y matrícula

bien	FAA	FAA
Lugar de devolución	Summerside Prince Edward Island - Canadá	Donde diga el arrendador
Traslado para la devolución	A cargo del arrendatario	A cargo del arrendatario
Registro del bien	A través del certificado de matrícula militar	A través del certificado de matrícula civil
Garantía soberana	Disposición legal que apruebe la operación	
Extinción del contrato	Por falla de la aeronave no atribuible al arrendador	
Derecho de propiedad	L1019 LL	MSA AWAS Aviation Adquisitions Limited
Personal de operación	Entrenado y certificado de acuerdo con regulaciones FAA	Entrenado y certificado de acuerdo con regulaciones FAA
Prohibición de operación	Fuera del área de cobertura del seguro	Fuera del área de cobertura del seguro
Alteraciones y modificaciones del bien	Únicamente las permitidas por las directivas de aeronavegabilidad emitidas por el fabricante	Únicamente las permitidas por las directivas de aeronavegabilidad emitidas por el fabricante
Impuestos	Todos los que signifiquen arrendamiento y transferencia son de exclusividad del arrendatario	Todos los que signifiquen arrendamiento y transferencia son de exclusividad del arrendatario
Mora	<ol style="list-style-type: none"> 1. A los siete días hábiles de la fecha de pago 2. Falta de ejecución de cualquiera de las cláusulas 3. Intente o realice abandono, retiro, venta, transferencia, intercambio, hipoteca, restricción de la propiedad, subalquiler, embargo preventivo por acciones atribuibles al arrendatario 4. Insolvencia del arrendatario 	

Derechos del arrendador	Su nombre es cierto y verdadero, cuenta con los poderes necesarios para suscribir el contrato	
	Conceder plazo de 90 días para rectificar cualquier pago	
	Terminar unilateralmente el contrato	
	Exigir la devolución de las aeronaves	
	Autorizar la reparación, por una tercera persona, de una aeronave	
	Vender las aeronaves en operación pública o privada cuándo exista eventos de incumplimiento	
	Ejercitar cualquier acción para que el arrendatario cumpla con el contrato	
Renuncia	Utilizar el avión como parte de pago	
Declaración del arrendatario	Su nombre es cierto y verdadero, cuenta con los poderes necesarios para suscribir el contrato	
	Utilizar el avión para los fines que está diseñado y de acuerdo con sus manuales	
	Llevar los registros de las aeronaves y los motores en los medios correspondientes y en idioma inglés	
	Informar al arrendador sobre el uso del avión	
Condición técnica	Con remanente suficiente para garantizar la regularidad de las	Con remanente suficiente para garantizar la regularidad de las

de los motores	operaciones	operaciones
Aplicación de directivas de aeronavegabilidad	No especifica	Todas las que se cumplieron o cumplirán dentro los siguientes 12 meses serán aplicadas
Obligaciones tributarias	Corresponden al arrendatario	Corresponden al arrendatario

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

El que mediante Decreto Supremo 181 se establezca como una modalidad la contratación de bienes para el Estado mediante leasing financiero u operativo no significa que su procedimiento sea el mismo a emplearse para las otras modalidades de contratación.

Sobre el problema se concluye que efectivamente es necesaria una reglamentación más detallada respecto de la aplicación del leasing en las contrataciones del Estado.

Si bien con las NBSASB aprobadas en la gestión 2009 se contempla al leasing como una nueva modalidad contractual, todavía el Estado no lo hace con el anticrético.

El leasing por su particularidad requiere de una reglamentación especial y específica para su incorporación como una modalidad de contratación del Estado.

El leasing no es una forma de adquisición sino una contratación de uso y disposición que puede derivar en una adquisición.

Las aeronaves BAe 146 no han sido adquiridas están bajo un contrato de arrendamiento financiero por 70 meses, los recursos que genera las operaciones de

estas aeronaves en la flota de Transporte Aéreo Militar son destinados a cubrir los gastos del arrendamiento.

En la legislación boliviana, el contrato de leasing no es desconocido, pero no existe una regulación sustantiva sobre él.

Si bien no se sabe desde cuando se emplea el leasing dentro de las relaciones económicas es a mediados del siglo XX cuando su aplicación es difundida con bastante amplitud.

El arrendamiento financiero o leasing financiero es la única alternativa de crédito que cuenta con garantía propia, por lo tanto su empleo debería generalizarse no solo para empresas de grandes capitales como son los servicios aeronáuticos sino también para la capitalización de pequeñas y medianas empresas.

Es posible que el Estado pueda realizar contratos de leasing para viviendas con fines sociales.

Cada cuota del leasing que cancela el cliente se computa como gasto y permite disminuir la base imponible del impuesto a las utilidades para la adquisición de bienes de capital.

DEL ESTUDIO

El ámbito de aplicación del leasing debe ser para todas las instituciones del Estado, cuenten o no con recursos propios, sean productivas o de servicios.

No existe una adecuada comprensión por parte de las autoridades respecto de los alcances y características del leasing en sus modalidades financiera y operativa

DE LA HIPÓTESIS

Efectivamente es necesaria la aprobación de una reglamentación del leasing para las contrataciones del Estado ya que la misma permitirá la aplicación real y efectiva de esta modalidad para los fines del Estado.

5.2 RECOMENDACIONES

Se debe normar la contratación del leasing para su aplicación real y efectiva de esta modalidad contractual por parte del Estado y sus instituciones.

Las entidades del Estado encargadas de normar las contrataciones del Estado deberían estudiar la incorporación del anticrético como una forma de utilización de bienes inmuebles para las instituciones gubernamentales.

El Arrendamiento de aeronaves es una práctica común en la industria del transporte aéreo comercial, por lo que entonces un enfoque flexible para el arrendamiento puede reportar beneficios económicos a los transportistas aéreos y a los consumidores, y ayudará a los transportistas u explotadores a satisfacer mejor sus necesidades del mercado.

La reglamentación y las prácticas de los Estados relativos a los arrendamientos son ser transparentes y objetivos, y contribuyen de modo ordenado al desarrollo de la aviación civil, en base a esta práctica se puede extender el empleo del leasing para el desarrollo de otras actividades del Estado en el aparato productivo.

Se tiene la intención de que las disposiciones aplicables a los arrendamientos con tripulación se apliquen también a los arrendamientos con parte de la tripulación, y arrendamientos con tripulación mediante un aviso a corto plazo (también

denominados subarrendamientos); para fines de garantizar la seguridad operacional y las normas de responsabilidad jurídica y de cumplimiento con las condiciones económicas aplicables, todos los arreglos de arrendamiento concertados por transportistas aéreos deberían recibir una aprobación previa de las autoridades competentes; antes de conceder la aprobación, las autoridades deberían obtener la siguiente información:

- Tipo de arrendamiento;
- Nombres de las partes en el acuerdo;
- Fecha de inicio y duración del arrendamiento;
- Número y tipo de aeronaves, marcas de matrícula y país de registro, certificado de homologación en cuanto al ruido, cuando sea pertinente;
- Pruebas de pólizas de segura de pasajeros y de terceras partes
- Nombre del explotador con control comercial de la aeronave; y
- Los Estados miembros también pueden exigir información adicional, por ejemplo, relativa al motivo del arrendamiento y a las operaciones previstas, con la amplitud necesaria para asegurar el cumplimiento con su reglamentación nacional y sus obligaciones internacionales.

En el caso de un arrendamiento sin tripulación, deberían normalmente transferirse a las autoridades del arrendatario todas o partes de las funciones y obligaciones (de conformidad con el Artículo 83 bis) respecto de la aeronave arrendada, en virtud de los artículos 12, 30, 31, y 32 a) del Convenio de Chicago.

No debería utilizarse el arrendamiento de aeronaves con tripulación como medio de evadir leyes, reglamentos o acuerdos internacionales aplicables.

CAPÍTULO V

PROPUESTA

Que la Constitución Política del Estado establece que las actividades de intermediación financiera, la prestación de servicios financieros y cualquier otra actividad relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión del ahorro, son de interés público y sólo pueden ser ejercidas previa autorización del Estado, conforme con la ley.

Que la Ley 1178 establece como uno de los sistemas para la gestión de la cosa pública la administración de bienes y servicios, la misma que debe adecuarse al devenir histórico del Estado y sus instituciones.

Que mediante Decreto supremo 181 de 28 de junio de 2009 se promulgó las Normas Básicas de Administración de Bienes y Servicios incluyéndose en el artículo 84 la posibilidad de contratar leasing financiero u operativo para el arriendo y/o adquisición de bienes de acuerdo con el reglamento interno de cada institución, siendo necesario ampliar esta reglamentación.

Que es atribución del Órgano rector de las normas de gestión pública actualizar las normas básicas de Administración de Bienes y Servicios.

Que la evaluación realizada a las operaciones de leasing financiero en Bolivia por parte de instituciones públicas ha dado resultados satisfactorios para el desarrollo económico y productivo nacional.

Que con el objetivo de tener un marco normativo que permita la aplicación del leasing en las contrataciones del Estado en el marco de la transparencia.

En consejo de Ministros

DECRETA

Artículo 1 (Objeto).- En el marco del artículo 84 del Decreto Supremo 181 de 28 de junio de 2009 que aprueba las Normas Básicas de Administración de Bienes y Servicios, el presente Decreto Supremo norma la contratación mediante leasing financiero u operativo, el arrendamiento financiero y/o la adquisición de bienes para las instituciones del Estado a través del leasing.

Artículo 2 (Definiciones)

- **DRY Y WET LEASING.** Son términos utilizados en el leasing de aeronaves, donde se denomina DRY, el que tiene por objeto solamente la aeronave y WET, el que involucra dentro del canon, además del uso del equipo, la tripulación, el mantenimiento necesario para la operación y el valor de los seguros.
- **LEASING.** En sentido amplio, el leasing es un contrato mediante el cual una parte entrega a la otra un activo para su uso y goce, a cambio de un canon periódico, durante un plazo convenido, a cuyo vencimiento, el bien se restituye a su propietario o se transfiere al usuario, si éste último decide ejercer una opción de adquisición que, generalmente, se pacta a su favor.
- **LEASING APALANCADO.** Es una operación en virtud de la cual los recursos que utiliza la compañía de leasing para adquirir bienes y entregarlos en leasing, provienen de uno o varios inversionistas, por lo cual la compañía se convierte en un administrador del contrato. Bajo esta modalidad también es posible que la compañía de leasing actúe como copropietaria del bien entregado en leasing, si aporta parte de los recursos con los cuales se adquiere el bien objeto del contrato. Esta modalidad de leasing aún no se ha desarrollado en Colombia ni se encuentra regulada.
- **LEASING DE EXPORTACIÓN.** Es un contrato sobre equipos que deben exportarse. En este tipo de contrato, la compañía y el locatario son de distinta

nacionalidad y están en distintos países adquiriendo las características de ser un leasing internacional.

- **LEASING DE IMPORTACIÓN.** Es un contrato sobre equipos que están fuera del país y que por ende deben importarse. Por lo general, en este tipo de contratos, el locatario encarga a la compañía de LEASING la negociación con el proveedor del exterior del bien que él expresamente ha escogido, así como la importación del equipo. También, existe una modalidad de leasing de importación en la cual se acuerda que el locatario negocie el bien con el proveedor y haga la respectiva importación, y la compañía de leasing financie todos los gastos en que incurra por tales conceptos, mediante la celebración de una promesa de contrato de leasing. Una vez el equipo se haya nacionalizado, se formaliza el contrato de leasing, adquiriendo la compañía el equipo.

Cualquiera sea la modalidad operativa del leasing de importación, el canon sólo se comienza a cancelar cuando el bien importado se encuentra en operación.

Si tanto el locatario como la compañía de leasing importadora son nacionales, el leasing será de importación pero no será un leasing Internacional, carácter que adquirirá si la Compañía de Leasing es extranjera.

- **LEASING DE INFRAESTRUCTURA.** Es aquél que versa sobre bienes destinados a la ejecución de obras o proyectos de infraestructura.
- **LEASING FINANCIERO.** Es un contrato en virtud del cual, una Compañía de Financiamiento Comercial, denominada LA LEASING, entrega a una persona natural o jurídica, denominada EL LOCATARIO, la tenencia de un activo productivo que ha adquirido para el efecto y que éste último ha seleccionado para su uso y goce, a cambio del pago periódico de una suma de dinero (CANON) durante un plazo pactado y a cuyo vencimiento, el locatario tendrá derecho a adquirir el activo por el valor de la opción de adquisición.

- **LEASING INMOBILIARIO.** Un contrato en el cual el bien objeto del leasing es un Inmueble. Por tratarse de un contrato comercial, para que un inmueble pueda ser objeto de un contrato de leasing, debe ser susceptible de producir renta.
- **LEASING INTERNACIONAL O CROSS BORDER LEASING.** Es un contrato en el cual la compañía de Leasing y el locatario se encuentran en países distintos y se rigen por sistemas legales diferentes.
- **LEASING MUNICIPAL.** En esta modalidad, el locatario o arrendador, según se trate de un leasing financiero o de uno operativo, es un Municipio u otra Entidad Territorial o Empresa Pública. Esta figura ha sido muy usada en los Estados Unidos de Norteamérica para el desarrollo de programas municipales que comprenden una gran variedad de equipos y de entidades, para su ejecución.
- **LEASING OPERATIVO.** Es un contrato en virtud del cual, una persona natural o jurídica, denominada LA ARRENDADORA, entrega a otra, llamada LA ARRENDATARIA, la tenencia de un bien para su uso y goce, a cambio del pago de un canon o renta periódica.
- **SUBLEASING.** El subleasing es una modalidad de leasing mediante la cual, la compañía de leasing que celebra el contrato no es la propietaria del equipo objeto del mismo, sino que éste pertenece a otra compañía de leasing.

Artículo 3 (sede del arrendador) Cuando el arrendador esté domiciliada en Bolivia deberá necesariamente ser una empresa bancaria, financiera o cualquier otra empresa autorizada a operar como tal por la Autoridad de Bancos y Entidades Financieras.

Cuando el arrendador sea una empresa extranjera deberá estar constituida y autorizada para funcionar como locador o arrendador por documento y autoridad competente.

Artículo 4 (perfeccionamiento del contrato).- El contrato se perfecciona con la entrega de parcial o total del bien, según se convenga.

La entrega de la cosa se realizará en el lugar y condición estipulada por las partes.

Artículo 5 (Exigibilidad).- Los derechos y obligaciones de las partes surten efecto desde el momento en que el arrendatario efectúa el desembolso inicial para la transferencia del bien.

Artículo 6 (Opción de compra).- En el leasing financiero el derecho propietario es ejercido por el arrendador hasta que el arrendatario opte por la compra por el valor pactado.

No es necesaria la promulgación de un Decreto Supremo para la opción de compra.

Artículo 7 (Identificación del objeto).- Los bienes materia de arrendamiento financiero, deberán ser plenamente identificados.

Artículo 8 (Seguro).- Los bienes objeto del contrato de leasing deberán estar asegurados de acuerdo a las condiciones del contrato, la aceptación del seguro y reaseguro deberá ser de aceptación por escrito del arrendador. Las condiciones de seguro deberán estar registradas en el contrato. La arrendataria es responsable del daño que pueda sufrir el bien, desde el momento en que lo recibe.

Artículo 9 (Plazo).- El plazo del contrato de arrendamiento será fijado por las partes, que además pactarán las penalidades por el incumplimiento del mismo.

La opción de compra del arrendatario financiero tendrá obligatoriamente validez por toda la duración del contrato y podrá ser ejercida en cualquier momento hasta el vencimiento del plazo contractual. El ejercicio de la opción de compra no podrá surtir sus efectos antes de la fecha pactada contractualmente.

Artículo 10 (Registro)- El contrato de arrendamiento financiero se celebrará mediante escritura pública, debiendo registrarse ante notario de gobierno dentro los 10 días hábiles siguientes.

Artículo 11 (Cuotas).- Las cuotas periódicas a abonarse por la arrendataria podrán ser pactadas en moneda nacional o en moneda extranjera, ser fijas o variables y reajustables, contener intereses, penalidades por mora.

La falta de pago de dos o más cuotas consecutivas, o el retraso de pago en más de dos meses, facultará al arrendador a rescindir el contrato.

El pago de cuotas por adelantado sin la recepción del bien deberá ser respaldado con boletas de garantía por parte del arrendador. Se entiende que el pago de cuotas una vez recibido el bien no incluye las garantías debido a que el bien es suficiente garantía.

Artículo 12 (Cumplimiento de la normativa).- Las entidades y empresas del Sector Público para suscribir un contrato de arrendamiento financiero u operativo, deberán previamente cumplir los mismos requisitos y aprobaciones exigidos a dichas entidades y empresas para la adquisición de bienes y servicios.

Artículo 13 (Contenido del contrato).- El contrato de leasing contendrá como mínimo las siguientes cláusulas:

Antecedentes

Partes contratante

Objeto

Plazo

Renta, interés, moneda, forma y fecha de pago

Anticipo y garantías del anticipo
Garantías y certificación de funcionamiento
Fecha de inicio del contrato
Legislación aplicable
Lugar y condición de entrega y recepción del bien
Registros sobre la propiedad y el contrato
Garantías
Obligaciones de las partes
Lugar y condición de devolución del bien
Restricciones internacionales
Seguro
Mantenimiento y registros técnicos del bien
Opción de compra (únicamente si es leasing financiero)
Pago de Impuestos
Derechos y obligaciones del arrendador
Derechos y obligaciones del arrendatario

Artículo 14 (Protección jurídica del bien).- Los bienes dados en arrendamiento no son susceptibles de embargo, afectación ni gravamen por mandato administrativo o judicial en contra del arrendatario.

El Juez deberá dejar sin efecto cualquier medida precautoria que se hubiese trabado sobre estos bienes por el solo mérito de la presentación del testimonio de la escritura pública de arrendamiento financiero. No se admitirá recurso alguno en tanto no se libere el bien y éste sea entregado a la locadora.

Artículo 15 (Reportes e inspecciones).- En el contrato quedará claramente establecido la periodicidad y condiciones de inspecciones que realizará el arrendador al bien objeto del leasing de la misma forma los reportes que deben ser recepcionados.

Artículo 16 (Régimen de garantías).- Si el cliente (arrendatario financiero) fuere declarado en concurso de acreedores, la entidad de leasing, como propietaria del bien, puede interponer su "tercería de dominio

Frente al incumplimiento del cliente, la entidad de leasing podrá ejercer acciones declarativas o ejecutivas (si cuenta con un título de esta naturaleza para ejercitar su derecho). Además puede resolver el contrato e instar al Juez, a través de un corto procedimiento procesal, la recuperación del bien objeto del contrato. Todo ello, sin perjuicio de que el cliente haga valer otras pretensiones relativas al contrato de leasing en el procedimiento declarativo que corresponda

Artículo 17 (titularidad del derecho propietario y traspaso del contrato) Durante toda la vida del contrato, la entidad de leasing (arrendador financiero) mantiene la titularidad sobre el bien objeto del contrato, aunque no responde de los vicios que pueda aquejar al bien, es el arrendatario financiero (el usuario), quien corre con los deterioros y la pérdida del susodicho bien.

Bibliografía

AGUILAR VILLANUEVA, LUIS, “Antología de la política pública antología de la política pública, La implantación de las políticas públicas”, Ed. Miguel Ángel Porrua, México, 1996

AGUILAR VILLANUEVA, LUIS, “Antología de la política pública antología de la política pública, La hechura de las políticas”, Ed. Miguel Ángel Porrua, México, 1996

AGUILAR VILLANUEVA, LUIS, “Antología de la política pública antología de la política pública, Problemas públicos y agenda de gobierno”, Ed. Miguel Ángel Porrua, México, 1996

AGUILAR VILLANUEVA, LUIS, “Antología de la política pública antología de la política pública, El estudio de las políticas públicas”, Ed. Miguel Ángel Porrua, México, 1996

AGUIRRE BARRIENTOS, FRANZ, [“Modernización De La Administración Pública: Las Reformas Institucionales En El Marco De La Reforma General”](#)

ARANDIA SARAIVA L., “Métodos y técnicas de investigación y aprendizaje”, UMSA, La Paz

CABANELLAS GUILLERMO, Diccionario jurídico Elemental, Ed. Heliasta, Buenos Aires- Argentina, 1993

DERMIZAKY PEREDO PABLO, Derecho Administrativo, Ed. Sexta, Cochabamba- Bolivia, 2004

DONATO, MARINA, “Liber Amicorum en honor al Dr. Mario O Folchi”, Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA), Argentina, 2006.

HAMPTON, DAVID; Administración; Mc Graw Hill, tercera edición, México.

HARVARD CLUB DE BOLIVIA “Bolivia en el Siglo XX, la formación de la Bolivia contemporánea” Ed. Offset Boliviana, 1999.

HERNÁNDEZ ROBERTO, FERNÁNDEZ CARLOS, BAPTISTA PILAR, “Metodología de la Investigación, Mc Graw Hill México, Tercera Educación, 2003

KOONTZ Y WEIHRICH, (1998), Administración, McGraw Hill, México.

KORIA PAZ, RICHARD, “La metodología de la investigación desde la práctica didáctica”, La Razón, 2007

LANZA BORJA, EDGAR, Fundamentos de Derecho Aeronáutico, Weimberg, La Paz, 1987

LIMDBLOM CHARLES, “El proceso de elaboración de políticas públicas”, Instituto Nacional de Administración Publicas México 1991

MEJÍA IBÁÑEZ RAÚL LUIS; “Metodología de la investigación”, Segunda Edición, Talleres de Artes Gráficas “Sagitario” S.R.L.

MORALES GUILLEN, CARLOS; Código Civil Concordado y Anotado, Ed. Don Bosco, La Paz, 1981

OSORIO, MANUEL; Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, Ed. Heliasta, 25 Edición, Buenos Aires, Argentina, 2004

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA BOLIVIA, “Hacia el siglo XXI”, Documento presentado por el Gobierno de Bolivia XI grupo consultivo (Paris, abril de 1998) Plan General de Desarrollo Económico y Social

RODRÍGUEZ R., LIBARDO. Derecho Administrativo General y Colombiano. Reimpresión de la duodécima edición. Editorial TEMIS S.A. Bogotá, Colombia.

SERRUDO ORMACHEA, MARUJA; “Modulo de investigación científica”, Primera Edición, Escuela de Altos Estudios Nacionales, 1997

SUPERINTENDENCIA DE BANCOS Y ENTIDADES FINANCIERAS DE BOLIVIA, Glosario de Términos Financieros, Versión 1.2, La Paz, 2003.

VIDAL PERDOMO, JAIME. Derecho Administrativo. Undécima edición actualizada. Editorial TEMIS S.A. Santa Fe de Bogotá, Colombia.

VIDELA ESCALADA, FEDERICO, Manual de Derecho Aeronáutico, Editorial Zalabia, Buenos Aires, 1990

VILLARROEL FERRER, CARLOS, Derecho Procesal, Servicios Gráficos Illimani, La Paz, Bolivia, 2005

WITKER JORGE; La Investigación Jurídica, McGraw Hill, Tercera Edición México 1997

LEGISLACIÓN

República de Bolivia, Constitución Política del Estado, Gaceta Oficial de Bolivia, 2005.

República de Bolivia, Constitución Política del Estado, Gaceta Oficial de Bolivia, 2009.

República de Bolivia, Ley 3351 de Organización del Poder Ejecutivo, Gaceta Oficial de Bolivia, 2006

República de Bolivia, Ley 0027 del Órgano Ejecutivo, Gaceta Oficial de Bolivia, 2009

República de Bolivia, Ley 1405 Orgánica de las Fuerzas Armadas, Gaceta Oficial de Bolivia, 1992

República de Bolivia, Decreto Ley 12760 Código Civil, Gaceta Oficial de Bolivia, 1975

República de Bolivia, Decreto Ley 14379 Código de Comercio, Gaceta Oficial de Bolivia, 1977

República de Bolivia, Ley 2341 de Procedimiento Administrativo, Gaceta Oficial de Bolivia, 1992

República de Bolivia, Ley 1178 de Administración y Control Gubernamentales, Gaceta Oficial de Bolivia, 1990

República de Bolivia, Decreto Supremo 21060 Nueva Política Económica, Gaceta Oficial de Bolivia, 1985

República de Bolivia, Decreto Supremo 25964 Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios, Gaceta Oficial de Bolivia, 2000

República de Bolivia, Decreto Supremo 27328 Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios, Gaceta Oficial de Bolivia, 2004

República de Bolivia, Decreto Supremo 29190 Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios, Gaceta Oficial de Bolivia, 2007

República de Bolivia, Decreto Supremo 181 Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios, Gaceta Oficial de Bolivia, 2009