

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

**CARRERA DE DERECHO**



**“LA NECESIDAD DE REGULACIÓN DEL CONTRATO DE LEASING  
AERONÁUTICO EN BOLIVIA”**

**Autor: Dalia Orozco Vallejos**

**Tutor: Msc. Abg. Rudy Chávez Salazar**

**La Paz, 2024**

## **DEDICATORIA**

A mi familia, por su amor y apoyo incondicional durante todo mi camino académico. Sin su ayuda, este logro no habría sido posible.

A mi tutor Msc. Abg. Rudy Chávez Salazar, por su guía experta y paciencia infinita en cada paso de mi investigación. Su dedicación y compromiso con mi éxito son invaluableles.

## **AGRADECIMIENTO**

En primer lugar, agradezco a Dios que siempre ha guiado cada paso que he dado en la Universidad y me ha dotado de fortaleza y sabiduría, agradezco a mis padres que siempre me han brindado su apoyo incondicional para poder cumplir todos mis objetivos personales y académicos. Ellos son los que con su cariño me han impulsado siempre a perseguir mis metas y nunca abandonarlas frente a las adversidades. También son los que me han brindado el soporte material y económico para poder concentrarme en los estudios y nunca abandonarlos.

# ÍNDICE

<a href="#">RESUMEN</a> .....	1
<a href="#">INTRODUCCIÓN</a> .....	2
<a href="#">CAPÍTULO I: PROBLEMÁTICA DE LA INVESTIGACIÓN</a> .....	4
<a href="#">1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</a> .....	4
<a href="#">1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA</a> .....	11
<a href="#">1.3 OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN</a> .....	11
<a href="#">1.3.1 Objetivo general</a> .....	11
<a href="#">1.3.2 Objetivos específicos</a> .....	11
<a href="#">1.4 JUSTIFICACIÓN</a> .....	12
<a href="#">1.5 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN</a> .....	14
<a href="#">1.5.1 Delimitación temporal</a> .....	14
<a href="#">1.5.2 Delimitación espacial</a> .....	14
<a href="#">1.5.3 Delimitación temática</a> .....	14
<a href="#">CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL</a> .....	16
<a href="#">2.1 MARCO HISTÓRICO</a> .....	16
<a href="#">2.1.1 Reseña histórica del leasing</a> .....	16
<a href="#">2.2 MARCO TEÓRICO</a> .....	25
<a href="#">2.2.1 El Derecho Aeronáutico</a> .....	25
<a href="#">2.2.1.1 Espacio aéreo</a> .....	29
<a href="#">2.2.1.2 Contratos aeronáuticos</a> .....	31
<a href="#">2.2.1.2.1 Arrendamiento de aeronaves</a> .....	33
<a href="#">2.2.1.2.2 Fletamento de aeronaves</a> .....	34
<a href="#">2.2.1.2.3 Intercambio de aeronaves</a> .....	36
<a href="#">2.2.1.3 Regulación de aeronaves</a> .....	37
<a href="#">2.2.2 Las aeronaves</a> .....	39
<a href="#">2.2.2.1 Clasificación de las aeronaves</a> .....	40
<a href="#">2.2.2.1.1 Aviones</a> .....	40
<a href="#">2.2.2.1.2 Avionetas</a> .....	42
<a href="#">2.2.2.1.3 Helicópteros</a> .....	43
<a href="#">2.2.2.1.4 Drones</a> .....	45

2.2.2.2	<a href="#"><u>Importancia de las aeronaves</u></a>	46
2.2.2.2.1	<a href="#"><u>Importancia económica</u></a>	47
2.2.2.2.2	<a href="#"><u>Importancia política</u></a>	48
2.2.2.2.3	<a href="#"><u>Importancia social</u></a>	49
2.2.3	<a href="#"><u>El contrato de leasing</u></a>	50
2.2.3.1	<a href="#"><u>Leasing operativo</u></a>	53
2.2.3.2	<a href="#"><u>Leasing financiero</u></a>	55
2.2.3.3	<a href="#"><u>Leasing de aeronaves</u></a>	57
2.2.3.3.1	<a href="#"><u>Dry leasing</u></a>	61
2.2.3.3.2	<a href="#"><u>Wet leasing</u></a>	62
2.2.3.3.3	<a href="#"><u>Dificultades jurídicas del contrato de leasing</u></a>	64
2.2.3.3.4	<a href="#"><u>La reposición</u></a>	65
2.3	<a href="#"><u>MARCO JURÍDICO</u></a>	67
2.3.1	<a href="#"><u>Constitución Política del Estado</u></a>	67
2.3.2	<a href="#"><u>Código Comercial</u></a>	68
2.3.3	<a href="#"><u>Ley N° 1488 de Bancos y Entidades Financieras</u></a>	70
2.3.4	<a href="#"><u>Ley de Servicios Financieros N° 393</u></a>	72
2.3.5	<a href="#"><u>Ley de Aeronáutica Civil N° 2902</u></a>	75
<a href="#"><u>CAPÍTULO III: METODOLOGÍA</u></a>		77
3.1	<a href="#"><u>ENFOQUE METODOLÓGICO</u></a>	77
3.2	<a href="#"><u>HIPÓTESIS</u></a>	78
3.3	<a href="#"><u>VARIABLES</u></a>	78
3.3.1	<a href="#"><u>Variable independiente</u></a>	78
3.3.2	<a href="#"><u>Variable dependiente</u></a>	78
3.3.3	<a href="#"><u>Operacionalización de variables</u></a>	78
3.4	<a href="#"><u>MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN</u></a>	80
3.4.1	<a href="#"><u>Métodos generales</u></a>	80
3.4.2	<a href="#"><u>Métodos específicos</u></a>	82
3.5	<a href="#"><u>DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN</u></a>	84
3.6	<a href="#"><u>Tipo de investigación</u></a>	85
3.7	<a href="#"><u>UNIDAD DE ANÁLISIS</u></a>	86

<u>3.7.1</u> <u>Universo</u> .....	86
<u>3.7.2</u> <u>Muestra</u> .....	86
<u>3.8</u> <u>TECNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS</u> .....	86
<u>3.8.1</u> <u>Encuesta</u> .....	86
<u>CAPÍTULO IV: RESULTADOS</u> .....	88
<u>4.1</u> <u>Resultados de la encuesta</u> .....	88
<u>CAPÍTULO V: PROPUESTA</u> .....	102
<u>5.1</u> <u>INTRODUCCIÓN</u> .....	102
<u>5.2</u> <u>JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA</u> .....	103
<u>5.3</u> <u>DESARROLLO DE LA PROPUESTA</u> .....	104
<u>CAPÍTULO VI</u> .....	116
<u>6.1</u> <u>CONCLUSIONES</u> .....	116
<u>6.1.1</u> <u>Conclusión al objetivo general</u> .....	116
<u>6.1.2</u> <u>Conclusiones a los objetivos específicos</u> .....	118
<u>6.2</u> <u>RECOMENDACIONES</u> .....	121
<u>BIBLIOGRAFÍA</u> .....	123
<u>ANEXO 1: ENCUESTA</u> .....	127

## **RESUMEN**

El presente trabajo trata sobre la necesidad de regulación del contrato de leasing aeronáutico. Este es un método de financiamiento muy importante y utilizado ampliamente en el área de la aviación, para obtener financiamiento para las aerolíneas, en la forma del derecho de uso de las aeronaves, a cambio de un precio mensual o canon. Es necesario plantear una norma que regule este contrato en el país, donde actualmente existe una vacancia normativa, para mejorar la seguridad jurídica de las entidades financieras y aerolíneas que celebran leasings aeronáuticos, ya que tienen particularidades por las cuales se hace necesario proporcionar una ley especial.

El contrato de leasing aeronáutico es una variedad particular del arrendamiento financiero. Este es un contrato que se celebra entre un arrendador, que es una entidad financiera o empresa de rubro único dedicada al leasing, y un arrendador, que puede ser un individuo o empresa con necesidad de financiamiento para utilizar una determinada maquinaria, pero sin suficiente dinero para comprar y mantener la misma. Generalmente son pequeñas y medianas empresas las que utilizan el contrato de arrendamiento financiero, pues es más fácil acceder al mismo que a préstamos tradicionales.

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

**CARRERA DE DERECHO**



**“LA NECESIDAD DE REGULACIÓN DEL CONTRATO DE LEASING  
AERONÁUTICO EN BOLIVIA”**

**Autor: Dalia Orozco Vallejos**

**Tutor: MSc. Abg. Rudy Chavez Salazar**

**La Paz, 2024**



## **DEDICATORIA**

A mi familia, por su amor y apoyo incondicional durante todo mi camino académico. Sin su ayuda, este logro no habría sido posible.

A mi tutor MSc. Abg. Rudy Chavez Salazar, por su guía experta y paciencia infinita en cada paso de mi investigación. Su dedicación y compromiso con mi éxito son invaluableles.

## **AGRADECIMIENTO**

En primer lugar agradezco a Dios que siempre ha guiado cada paso que he dado en la Universidad y me ha dotado de fortaleza y sabiduría, agradezco a mis padres que siempre me han brindado su apoyo incondicional para poder cumplir todos mis objetivos personales y académicos. Ellos son los que con su cariño me han impulsado siempre a perseguir mis metas y nunca abandonarlas frente a las adversidades. También son los que me han brindado el soporte material y económico para poder concentrarme en los estudios y nunca abandonarlos.

## ÍNDICE

RESUMEN.....	1
ABSTRACT .....	1
INTRODUCCIÓN .....	2
CAPÍTULO I: PROBLEMÁTICA DE LA INVESTIGACIÓN .....	4
1.1    PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	4
1.2    FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	11
1.3    OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN .....	11
1.3.1    Objetivo general .....	11
1.3.2    Objetivos específicos .....	11
1.4    JUSTIFICACIÓN.....	12
1.5    DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	14
1.5.1    Delimitación temporal.....	14
1.5.2    Delimitación espacial.....	14
1.5.3    Delimitación temática .....	14
CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL .....	16
2.1    MARCO HISTÓRICO .....	16
2.1.1    Reseña histórica del leasing .....	16
2.2    MARCO TEÓRICO .....	25
2.2.1    El Derecho Aeronáutico .....	25
2.2.1.1    Espacio aéreo.....	29
2.2.1.2    Contratos aeronáuticos .....	31
2.2.1.2.1    Arrendamiento de aeronaves.....	33
2.2.1.2.2    Fletamento de aeronaves .....	34
2.2.1.2.3    Intercambio de aeronaves.....	36
2.2.1.3    Regulación de aeronaves.....	37
2.2.2    Las aeronaves.....	39
2.2.2.1    Clasificación de las aeronaves.....	40
2.2.2.1.1    Aviones.....	40
2.2.2.1.2    Avionetas.....	42
2.2.2.1.3    Helicópteros .....	43

2.2.2.1.4 Drones .....	45
2.2.2.2 Importancia de las aeronaves .....	46
2.2.2.2.1 Importancia económica .....	47
2.2.2.2.2 Importancia política .....	48
2.2.2.2.3 Importancia social .....	49
2.2.3 El contrato de leasing.....	50
2.2.3.1 Leasing operativo .....	53
2.2.3.2 Leasing financiero.....	55
2.2.3.3 Leasing de aeronaves .....	57
2.2.3.3.1 Dry leasing.....	61
2.2.3.3.2 Wet leasing.....	62
2.2.3.3.3 Dificultades jurídicas del contrato de leasing.....	64
2.2.3.3.4 La reposición.....	65
2.3 MARCO JURÍDICO .....	67
2.3.1 Constitución Política del Estado.....	67
2.3.2 Código Comercial.....	68
2.3.3 Ley N° 1488 de Bancos y Entidades Financieras.....	70
2.3.4 Ley de Servicios Financieros N° 393 .....	72
2.3.5 Ley de Aeronáutica Civil N° 2902 .....	75
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA .....	77
3.1 ENFOQUE METODOLÓGICO .....	77
3.2 HIPÓTESIS.....	78
3.3 VARIABLES .....	78
3.3.1 Variable independiente.....	78
3.3.2 Variable dependiente .....	78
3.3.3 Operacionalización de variables .....	78
3.4 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN .....	80
3.4.1 Métodos generales.....	80
3.4.2 Métodos específicos.....	82
3.5 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN .....	84
3.6 Tipo de investigación .....	85

3.7	UNIDAD DE ANÁLISIS.....	86
3.7.1	Universo .....	86
3.7.2	Muestra.....	86
3.8	TECNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS .....	86
3.8.1	Encuesta.....	86
CAPÍTULO IV: RESULTADOS .....		88
4.1	Resultados de la encuesta .....	88
CAPÍTULO V: PROPUESTA.....		102
5.1	INTRODUCCIÓN.....	102
5.2	JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.....	103
5.3	DESARROLLO DE LA PROPUESTA .....	104
CAPÍTULO VI .....		116
6.1	CONCLUSIONES .....	116
6.1.1	Conclusión al objetivo general .....	116
6.1.2	Conclusiones a los objetivos específicos.....	118
6.2	RECOMENDACIONES.....	121
BIBLIOGRAFÍA .....		123
ANEXO 1: ENCUESTA .....		127

## **RESUMEN**

El presente trabajo trata sobre la necesidad de regulación del contrato de leasing aeronáutico. Este es un método de financiamiento muy importante y utilizado ampliamente en el área de la aviación, para obtener financiamiento para las aerolíneas, en la forma del derecho de uso de las aeronaves, a cambio de un precio mensual o canon. Es necesario plantear una norma que regule este contrato en el país, donde actualmente existe una vacancia normativa, para mejorar la seguridad jurídica de las entidades financieras y aerolíneas que celebran leasings aeronáuticos, ya que tienen particularidades por las cuales se hace necesario proporcionar una ley especial.

## **ABSTRACT**

The present investigation is about the need for regulation of the aeronautic leasing contract. This is a very important form of financing, amply utilized in aviation, in order to obtain financing for airlines, in the form of right of usage over airships, in exchange for a monthly price or canon. It is necessary to propose a law that regulates this contract in the country, where currently there is a normative vacancy, in order to improve the legal security of financial entities and airline that celebrate aeronautic leasing, since they have particularities for which it is necessary to have a special law.

## INTRODUCCIÓN

El contrato de leasing aeronáutico es una variedad particular del arrendamiento financiero. Este es un contrato que se celebra entre un arrendador, que es una entidad financiera o empresa de rubro único dedicada al leasing, y un arrendatario, que puede ser un individuo o empresa con necesidad de financiamiento para utilizar una determinada maquinaria, pero sin suficiente dinero para comprar y mantener la misma. Generalmente son pequeñas y medianas empresas las que utilizan el contrato de arrendamiento financiero, pues es más fácil acceder al mismo que a préstamos tradicionales.

En el campo de la aviación, las aeronaves son extremadamente caras, a un punto de que muchas aerolíneas son incapaces de comprar suficientes aviones para operar. Para poder expandir sus operaciones y mantenerlas, las aerolíneas deben acudir al contrato de leasing, de manera preferente antes que otro tipo de formas de financiamiento.

Muchas aerolíneas bolivianas contratan leasings aeronáuticos, en los que entidades financieras extranjeras actúan como arrendadores. En estos contratos deben someterse a la regulación internacional y de otros países, pero incluso en los casos en que los celebran con entidades nacionales, no cuentan con una normativa local que los regule, lo cual los deja expuestos por la inseguridad jurídica que domina el área.

La normativa nacional debe ser clara, precisa y abarcar todos los aspectos importantes para el desarrollo de actividades económicas. La aeronáutica no debería ser la excepción. En la presente tesis se analizan los motivos por los cuales el contrato de leasing aeronáutico es importante para el ordenamiento jurídico y para el desarrollo de actividades de aviación.

Para este fin, la tesis se divide en 6 capítulos:

Capítulo I, donde se expone la situación problemática que motivó la investigación, así como los objetivos y la justificación a la investigación.

Capítulo II, donde se encuentra el marco referencial, que contiene tres partes: una reseña histórica breve, el marco teórico donde se desarrollan las teorías pertinentes y anteriores a esta investigación, y el marco jurídico, donde se reúnen las normas importantes para el desarrollo del criterio investigativo.

Capítulo III, donde se expone el marco metodológico, con las técnicas, métodos e instrumentos que se emplean para recolectar información a lo largo del trabajo.

Capítulo IV, que expone los resultados de la aplicación de los instrumentos de investigación.

Capítulo V, en el que se materializa la propuesta, en base a toda la información desarrollada.

Y Capítulo VI, que presenta las conclusiones y recomendaciones finales.



# **CAPÍTULO I: PROBLEMÁTICA DE LA INVESTIGACIÓN**

## **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El transporte aéreo es, desde su invención, uno de los medios más prácticos para desplazarse, con los que cuenta hasta ahora la sociedad humana. Las aeronaves, entre las que se cuenta con aviones, avionetas, helicópteros y, según la definición, incluso con drones, sirven para muchos propósitos: desde llevar pasajeros hasta mercadería, y desde transportar rápidamente delegaciones diplomáticas hasta movilizar tropas a países a cientos de kilómetros de distancia.

No se discuten las diferentes funciones, pues estas son evidentes, tanto así que el fenómeno de la globalización, en gran parte facilitado gracias al internet durante las últimas décadas, inicialmente fue ayudado por los aviones, que permiten a personas y mercancías de toda clase ser desplazadas a través de inmensas distancias en cuestión de horas. Hoy en día existen incluso aviones supersónicos capaces de atravesar todo el océano atlántico, tarea que en la época de la navegación tardaba semanas cuando no meses, en 90 minutos, gracias a que alcanzan una velocidad de vuelo de 4000 km/h; este avión es el S-512 de la empresa Spike Aerospace (Forbes, 2021).

Bolivia no se ha quedado atrás en este sentido, pues en el país existen varias empresas dedicadas a la aeronáutica, es decir a transportar personas y mercadería, tales como Boliviana de Aviación (BOA), Línea Aérea Amazonas, EcoJet, Transporte Aéreo Militar (TAM), entre otras, que ofrecen a los bolivianos la posibilidad de transportarse entre las ciudades con aeropuerto del país y hacia territorios extranjeros. Los precios y la calidad del servicio, obviamente, varían de empresa a empresa.

La aviación es de mucha importancia para el país, pues la carencia de un territorio soberano con costa, históricamente ha impedido que Bolivia pueda utilizar el mar como espacio a través del cual desarrollar su poderío económico; asimismo, la posesión de un extenso territorio, en el oriente y norte del país, cubierto por bosque amazónico y desiertos, ha dificultado la construcción de carreteras que articulen las ciudades importantes de la región, por lo cual muchas poblaciones, hacendados acomodados y empresarios han optado, cuando el transporte fluvial se hace muy costoso o lento, por utilizar las vías aéreas mediante avionetas y otras aeronaves pequeñas, para desplazarse con facilidad entre los centros urbanos más poblados y las lejanías.

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. (Loza, 2011, pág. 22)

Las aeronaves en general gozan de una reconocida importancia para el desarrollo de la actividad económica, social y política del país. Ya es normal, para muchos bolivianos, utilizar aviones para viajar entre ciudades hacia las cuales antes iban por tierra, contratando los servicios de flotas y empresas de transporte interdepartamental o interprovincial. Evidentemente, el transporte terrestre sigue siendo utilizado, pero ahora, como nunca antes en la historia, existe una muy alta demanda por pasajes de avión a nivel mundial.

Supone un desafío para las empresas de aviación brindar la suficiente cantidad de vuelos diarios, para suplir la demanda de los mismos, hacia los diferentes destinos a los que la gente va. En particular destinos turísticos o grandes ciudades que son motores económicos, reciben un gran afluente de visitantes temporales cada año. La pandemia por Covid-19 ha disminuido en parte la demanda de vuelos, pero la paulatina recuperación de las actividades normales ha demostrado que esto es solo una reducción temporal, y a la larga se retornará a la alta demanda anterior.

Para poder ofrecer la cantidad suficiente de vuelos, las empresas de aviación deben programar más vuelo, para lo cual a la vez necesitan una mayor cantidad de aviones. La mayoría de las empresas, sin importar el rubro al que se dedican, cuando observan que la demanda de sus productos o servicios aumenta, también incrementan la oferta al comprar más maquinaria, acelerar el ritmo de producción o, en el caso de una línea aérea, conseguir más aviones. Sin embargo, en aviación la práctica menos común que realizan las empresas es la de comprar directamente los aviones.

Aunque a primera vista parezca contradictorio, en realidad es conveniente para las aerolíneas no comprar los aviones que usarán.

En la actualidad, la mayor parte de las compañías aéreas no son titulares de los aviones que operan, sino que a través de otras compañías, se encargan de alquilarlos por tiempos cortos o por incluso la totalidad de la vida útil del avión, siendo ellos los únicos operadores que se encargarán de volar dicha aeronave sin por ello tener que hacer frente a los altos costes económicos que supone comprar, reparar y gestionar una flota de aviones. (Lázaro, 2018, pág. 2)

El alquiler de bienes, que en los libros contables aparece como un pasivo, es positivo para las aerolíneas, ya que se libran de la responsabilidad de darles mantenimiento y almacenar las aeronaves cuando no las están usando. El alquiler de aeronaves no se puede equiparar con el alquiler de propiedades inmuebles, que es el tipo más común de alquiler que se suele contratar, dado que este último se realiza para tener una vivienda o un ambiente en el que realizar un negocio, y luego del periodo de tiempo pactado para el alquiler, el arrendatario debe devolver el bien inmueble a su dueño, tras lo cual el dinero pagado por el alquiler es completamente perdido. Pasa lo mismo en el caso de alquileres de cualquier otro tipo de bien.

Las aeronaves son alquiladas por un tipo especial de contrato, conocido como contrato de leasing. El leasing deriva directamente del alquiler tradicional, pero tiene características particulares que lo convierten en un tipo de relación jurídica más próxima al ámbito del derecho financiero que al del derecho civil. En principio, es posible comparar el leasing con el alquiler-venta, dado que ambos contratos comparten la característica de que las partes pueden pactar que, pasado cierto tiempo durante el cual se paga un alquiler por el uso del bien, se abre la posibilidad a que el arrendatario compre el bien, pagando la diferencia del precio y en base al monto ya pagado durante el tiempo que alquiló.

Ahí se acaban los paralelismos, ya que el contrato de leasing tiene una esencia muy diferente a la del alquiler. El leasing se realiza específicamente con fines financieros. Mientras que un alquiler-venta puede pactarse entre dos ciudadanos, sin ninguna intención ulterior, el leasing se realiza solo entre una empresa que requiere financiamiento y otra empresa facultada expresamente para alquilar, bajo modalidad de leasing, los bienes.

La necesidad de autorización por parte de la autoridad financiera se debe a que en el contrato de leasing está involucrado el alquiler de activos a una empresa que no cuenta con el capital suficiente para comprar dichos bienes, pero sí tiene dinero suficiente para pagar un alquiler por una fracción del precio total, y lo requiere para potenciar su negocio. En este proceso, la empresa de leasing es contratada para que compre el bien que el contratante necesita y lo alquile al mismo. El financiamiento de las empresas de leasing muchas veces viene del sistema financiero, incluso se dan casos en los que la empresa es una división de un banco, por lo cual suelen ser entidades muy grandes, con muchos recursos.

No podía ser de otra forma, pues el arrendamiento de aeronaves es un negocio muy grande, en el cual es necesario invertir mucho dinero. En verdad, son pocas las empresas que pueden dedicarse a esta actividad

El leasing o arrendamiento de aeronaves ha crecido drásticamente. Actualmente, las aerolíneas alquilan casi la mitad de las aeronaves en las que vuelan, en comparación con el 10% al 15% de aeronaves 30 años atrás. Se espera que, durante los próximos 20 años, se duplique la flota comercial y se agreguen 20.000 aeronaves. El valor de un avión comercial oscila entre los \$85 y \$450 millones, por lo que el capital total requerido posiblemente exceda los \$5 billones. (Butler, 2020, párrafo 2)

Esto significa que una empresa de aviación requiere un inmenso capital para poder comprar aeronaves que se integren al capital y al conjunto de activos, pero debido al elevado precio que estos transportes han adquirido en el mercado global, en los años recientes, muchas aerolíneas ya no tienen suficientes recursos para comprar aviones, sino que tan solo alcanzan para alquilarlas.

Ahí es donde el leasing entra en escena, como un contrato de uso preferente en la industria aeronáutica. Las inmensas sumas de dinero requeridas para comprar aeronaves, conllevan que los bancos de mayor tamaño y entidades financieras autorizadas para realizar actividades de leasing, con mucho capital e historia, sean las únicas capaces de proveer con este servicio a las compañías de aviación. Las proyecciones de las que habla Butler (2020) son muy prometedoras, en cuanto a la expansión del negocio aeronáutico, pero también suponen un desafío para todo el sistema financiero.

El leasing aeronáutico, a estas alturas, ya es una práctica habitual. Es normal que las aerolíneas del mundo recurran a esta práctica, en sus diferentes modalidades. Los servicios que ofrecen las empresas de leasing aeronáutico más grandes son amplias, desde el simple alquiler del avión, al cual la aerolínea debe dotar de tripulación y ciertos equipamientos, hasta el alquiler del avión junto con una tripulación cuyo salario paga la empresa de leasing y se incluye en el alquiler que paga la aerolínea.

Asimismo, existe otro tipo de leasing conocido como el lease-back, que algunas aerolíneas con requerimiento de financiamiento contratan, y consiste en que la empresa de leasing compra el avión de la aerolínea, para alquilárselo devuelta. Así la aerolínea recibe de golpe una inyección de capital, que puede emplear para cualquier fin que requiera, y continúa utilizando su avión como si nunca lo hubiese vendido, pero paga un alquiler por el mismo.

En este punto es necesario señalar que el leasing aeronáutico, por tratarse de un contrato en el que se negocian grandes sumas de dinero, requiere una regulación especial. Mientras que el leasing normalmente es utilizado para contratar sobre maquinaria y bienes caros, el leasing de aeronaves es todavía más caro, y se realiza con un bien de características muy especiales, por la

importancia política, económica y social que los aviones tienen.

Una particularidad adicional es que, por la misma razón, es decir las grandes sumas de dinero que se manejan, y por la internacionalidad del negocio aeronáutico, la mayoría de los leasers aeronáuticos se concentran en unas cuantas ciudades del mundo, donde también se da el mayor flujo de aeronaves y de pasajeros, anualmente.

Al ser el Leasing un mercado desarrollado y dominado por los Estados Unidos de América, por lo general habrá un arrendador que se encontrará constituido en dicho país y una aerolínea ubicada en cualquier otro país del mundo. Por lo tanto, el Leasing de aeronaves se encuentra condicionado por esta realidad de mercado, dentro del cual, dada la experiencia de las entidades financieras en el Estado de Nueva York de participar en negocios de Leasing transfronterizos, es lugar común que dichos contratos se encuentren regidos por la ley de dicho Estado (Fierro, 2013, pág. 7)

En este sentido, cuando surge una controversia se deben tratar temas como la competencia de los tribunales y otros asuntos de Derecho Internacional Privado.

Actualmente la legislación boliviana tiene una importante deficiencia en ese sentido, pues no existe una regulación para el contrato de leasing aeronáutico. Esto produce una situación de inseguridad jurídica, ya que no hay certeza de cómo proceder al interior del país, cuando se desea realizar un contrato de leasing aeronáutico. Si bien estos no son muy comunes, debido a que las empresas de aviación bolivianas los realizan con empresas extranjeras más grandes, en el país no deja de hacer falta una norma que permita realizarlo a

las aerolíneas más pequeñas y las empresas financieras nacionales. De ese modo no será necesario suplir las normas de leasing inexistentes con leyes de otros países, y habrá una regulación especial para el leasing de aeronaves.

## **1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿La incorporación de una norma que regule el contrato de leasing aeronáutico en el ordenamiento jurídico boliviano, mejorará la seguridad jurídica de las aerolíneas que obtienen sus aeronaves de esta manera?

## **1.3 OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN**

### **1.3.1 Objetivo general**

Determinar la necesidad de incorporar una norma al ordenamiento jurídico boliviano, que regule el contrato de leasing aeronáutico.

### **1.3.2 Objetivos específicos**

- Analizar la normativa aeronáutica y de leasing nacional, para conocer en profundidad la forma en que estos ámbitos se regulan actualmente.
- Estudiar el contrato de leasing aeronáutico, en sus diferentes variantes y modalidades, para comprender la forma en que se aplica a los contratos de arrendamiento de aeronaves.
- Determinar la importancia del contrato de leasing aeronáutico para las operaciones aeronáuticas y el sistema financiero nacional.



- Proponer un proyecto de ley tendente a incorporar la regulación del contrato de leasing aeronáutico en Bolivia.

#### **1.4 JUSTIFICACIÓN**

La presente investigación surge de la preocupación por regular todos los ámbitos de la vida, que por su importancia económica, social o política, sean relevantes para el Derecho. En particular de la preocupación por contar con una norma que regule el contrato de leasing aeronáutico, teniendo en cuenta la gran relevancia que tiene el mismo para las operaciones de aeronavegación y los tratos entre empresas dedicadas a la aviación y al rubro financiero.

Desde una perspectiva teórica, la presente investigación se basa en el conocimiento desarrollado por anteriores investigaciones, monografías y ensayos realizados en el marco del Derecho Aeronáutico, Comercial y Financiero. Se analizan referentes teóricos respecto a estas importantes áreas, con el objetivo de conocer la actualidad jurídica, esto es el estado del arte en cuanto a Derecho. Se debe conocer la norma aeronáutica, en particular, para encontrar las relaciones que tiene esta con el Derecho Financiero y la forma en que interactúan al momento de contratar el arrendamiento de aeronaves.

Se desarrolla la investigación con un enfoque cualitativo, con el fin de producir nuevo conocimiento en el marco del país, puesto que nunca antes se había ensayado una investigación referente a regulación del contrato de leasing aeronáutico en Bolivia. Los alcances propositivos, además, pretenden ser en todo el territorio. Las teorías aeronáutica y financiera se complementan para formar un criterio polivalente.

Posteriormente, se podrá emplear el presente estudio como referente teórico, para desarrollar otras investigaciones enmarcadas en el Derecho Aeronáutico y Financiero, ya que la información reunida y utilizada es útil para comprender el funcionamiento de las aerolíneas, la contratación de aeronaves y la forma en que el sistema financiero facilita dichos contratos.

En el aspecto social, la tesis es útil para mejorar la situación de las empresas, tanto las que realizan el leasing, como las aerolíneas. La seguridad jurídica es una de las metas más importantes en el desarrollo del ordenamiento jurídico, y esta se logra solamente a través de mejoras en la legislación, que regulen todos los aspectos de la vida, que por su magnitud puedan afectar aspectos sociales, políticos o económicos.

En este sentido, incorporar una norma que regule el leasing aeronáutico ampliará de manera positiva el ordenamiento, pues traerá certeza a las empresas de leasing y las aerolíneas, respecto al marco según el cual deben elaborar los contratos, y al cual también se pueden ceñir cuando suceden controversias, para reclamar el cumplimiento del mejor derecho.

Esta reducción de la inseguridad jurídica contribuirá directamente a que mejore la situación en que se desarrollan las actividades de las aerolíneas en el país, y ulteriormente puede ayudar a que se expandan las operaciones financieras y aeronáuticas en el país.

Desde el punto de vista metodológico, la presente investigación no presenta ningún tipo de innovación en cuanto a método, sino que emplea nociones ya probadas en cuanto al enfoque cualitativo de investigación y utiliza métodos y herramientas conocidos, tal como la encuesta, con el fin de realizar un estudio dogmático jurídico y propositivo.

## **1.5 DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.5.1 Delimitación temporal**

La presente investigación se desarrolla en el periodo de tiempo comprendido entre los años 2016 y 2021. Se determina este marco de tiempo para tener un periodo relativamente amplio, pero no demasiado, dentro del cual se puedan encontrar algunos o varios casos referenciales al contrato de leasing aeronáutico, los cuales contribuyan a formar un criterio investigativo y a determinar la necesidad verdadera de una normativa que regule este tipo especial de contrato, en el ordenamiento jurídico boliviano.

### **1.5.2 Delimitación espacial**

La investigación se desarrolla en la ciudad de La Paz. En cuanto a la parte empírica de la investigación, es decir la aplicación de los instrumentos, se delimita que esto se hará en el área de la ciudad referida, debido a su proximidad geográfica y la facilidad de encontrar personas que se encuentren dentro de los criterios de selección, ya que en esta ciudad hay muchos profesionales abogados y funcionarios del sistema financiero, quienes desarrollan diariamente sus actividades.

### **1.5.3 Delimitación temática**

Los ejes temáticos de la tesis son el Derecho Aeronáutico, Comercial y Financiero. No es posible hablar del contrato de leasing, sea cual sea su modalidad u objeto, si no se hace referencia, primero, al Derecho Financiero. Esta rama del Derecho es muy importante en la regulación de la economía nacional, se encarga de garantizar que el mercado financiero, incluyendo sus

diferentes agentes y los servicios que estos ofrecen o soliciten, se desarrolle en un marco sano, donde no se comprometa la estabilidad de los ahorros a través de actos reprochables.

## **CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL**

### **2.1 MARCO HISTÓRICO**

#### **2.1.1 Reseña histórica del leasing**

El leasing, en el sentido en que se lo entiende actualmente, es de aparición relativamente reciente. No es sino desde el final de la Segunda Guerra Mundial, junto con la gran necesidad de financiamiento por parte de miles de emprendedores, para reactivar la economía mundial, que el leasing adquiere las características que lo distinguen y se posiciona en un mecanismo central en el desarrollo de las economías de muchos países.

Hay que observar el recorrido que este contrato hizo, desde sus manifestaciones más primitivas, hasta su maduración y codificación en el siglo XX. Al igual que con otro tipo de relaciones jurídicas, esta no surgió y se perfeccionó en una noche, sino que existió durante miles de años, sin ser definido con un nombre específico, sino como un contrato más, que se celebraba siguiendo ciertas tradiciones y ritos, pero sin ninguna seguridad jurídica más allá de la buena fe; la confianza entre contratantes. Señalan los autores que:

El leasing entendido como arrendamiento, aparece en la antigüedad en Roma cuando el emperador Tiberio Graco emitió la ley agraria expropiando los latifundios para entregarlos a personas de escasos recursos en calidad de arriendo, sin embargo, estas tierras no podían ser objeto de sucesión hereditaria, pues solo se constituía en un arriendo, locación o alquiler, sin darles el derecho propietario pleno, que era el derecho de disponer de los mismos. (Pérez Paputsachis, 2016,

pág. 140)

El ejemplo histórico que se rescata en el párrafo anterior es ilustrativo de las primeras manifestaciones del leasing, en el sentido de arrendamiento, pero no podría entenderse aún como arrendamiento financiero, sino que se trata de una reforma agraria, que se manifiesta a través de una especie de alquiler, que cumple con la característica de ser temporal y exigir un canon al arrendador, pero no permite la opción de compra típica del leasing, sino que la posesión se revierte al Estado ante la muerte del sujeto beneficiado. La intención de la reforma era, además, favorecer a un grupo de la sociedad utilizando los bienes expropiados de una clase más pudiente, no así como en el leasing, donde el fin es apoyar económicamente a empresas y emprendimientos, a cambio de un canon.

La autora continúa: “Asimismo, en Fenicia cuando a lo largo del mediterráneo se instalaron fabricas que eran arrendadas por los propietarios por determinado tiempo a cambio de una retribución económica.” (Pérez Paputsachis, 2016, pág. 140) Este segundo ejemplo histórico confirmado, muestra el caso de individuos que construyen fábricas costosas, con el fin de alquilárselas a productores sin capacidad económica para construir las mismas, pero sí la suficiente como para alquilarlas.

Nuevamente se encuentra la diferencia entre alquiler y arrendamiento financiero, ya que en el ejemplo se habla de una voluntad que se origina en el arrendatario, quien invierte en la construcción de una fábrica para ofrecerla luego en alquiler, esperando obtener un beneficio. Por otro lado, el arrendamiento financiero tiene su origen en la voluntad del arrendador, quien pide al leaser que adquiera un bien para alquilárselo posteriormente.

Estas diferencias ilustran por qué los contratos, con esencia de leasing, que se celebraban en la antigüedad, no pueden llamarse leasing como tal. Quizás alquiler. Otro autor también habla sobre los orígenes históricos del leasing, haciendo un apunte sobre la divergencia de criterios entre los expertos en esta disciplina:

Entre los especialistas que han tratado la parte histórica del leasing hay consenso en cuanto que este contrato tiene sus antecedentes en la antigüedad; pero, tal consenso desaparece cuando se trata de precisar el lugar y la época de su origen, dando lugar a la aparición de diversas tesis. Algunos autores creen encontrar el origen entre los sumerios hace 5.000 a.C., en tanto que otros en el Código de Hammurabi o entre los egipcios. (Leyva Saavedra, 2003, pág. 746)

En este sentido, existen tres momentos históricos mucho más antiguos que los ya citados en Roma y Fenicia, pero respecto a los cuales la documentación no es tan sólida, durante los cuales se pudieron haber producido los primeros casos de alquiler o leasing primitivo.

Es llamativo que los posibles lugares de origen se encuentren en la misma área aproximada: rodeando el Mediterráneo (Fenicia, Egipto y Roma), o en el valle mesopotámico (Sumeria, Código de Hammurabi en Babilonia). De estos espacios geográficos se debe destacar la gran importancia del comercio, ya que las culturas que surgieron en ellos se desarrollaron en puntos clave, encrucijadas entre civilizaciones y culturas, por donde constantemente atravesaban comerciantes con bienes provenientes de los rincones más lejanos de África, Asia y Europa. El leasing está estrechamente vinculado al comercio, ya que donde ha habido comercio, también ha llegado el leasing y otras formas de contratos financieros.

Gómez escribe en este sentido, al señalar que el contrato de leasing no existía como tal, sino hasta tiempos modernos:

El contrato de leasing es de muy reciente formación, si tenemos como parámetro la historia del derecho. El mismo no existía en el derecho romano – aunque naturalmente podremos encontrar algunas de sus características individuales en algunos de sus pactos y contratos – como tampoco en el derecho medieval ni el derecho napoleónico. (Gómez, 2011, págs. 180-182)

A pesar de la afirmación de este autor, es posible afirmar que formas antiguas de leasing, con fines y objetos distintos, pero que en el fondo conservaban el alquiler como componente principal de su ejecución, ya existían en las distintas épocas de la civilización, siendo así que en la edad media, la napoleónica y en la modernidad, previa a la Segunda Guerra Mundial, se pactaban contratos muy parecidos al leasing.

El Derecho Financiero es muy importante para el Derecho Anglosajón o Common Law en general, ya que los principios ideológicos y económicos que vienen adscriptos a este sistema jurídico, impulsan a las personas criadas dentro de la cultura anglosajona a emprender: “El contrato de leasing deriva del derecho anglosajón y gramaticalmente es un término que tiene como origen al verbo “to lease” y al sustantivo “lease”.” (Gómez, 2011, págs. 180-182)

Por esta razón el leasing es un término que deriva del idioma inglés, ya que fue en ese idioma que se legisló por primera vez sobre este tipo especial de contrato, para responder a las necesidades y los contratos no típicos que empezaban a pactarse entre los círculos de comerciantes e inversores más



preponderantes en Estados Unidos y algunos países europeos.

Algunos autores coinciden en que el contrato de leasing, cuyas características se consolidaron en el periodo de posguerra durante la década de 1940, empezó a desarrollarse durante la etapa de expansión de los Estados Unidos, en el siglo XIX, cuando se construyeron los ferrocarriles y toda la red de caminos que vertebró el oeste, poco explorado, con el este desarrollado de ese entonces en aquel país.

El leasing se utilizó en los Estados Unidos de Norteamérica desde 1.872 hasta 1.893 en la explotación minera donde los capitalistas arrendaban por períodos eventuales o temporales equipos para la explotación de los minerales, también fue utilizado por los empresarios de ferrocarriles, pues fue el periodo de construcción de vías férreas. (Pérez Paputsachis, 2016, pág. 142)

Las primeras operaciones de leasing, en los tiempos modernos, fueron llevadas a cabo por las empresas explotadoras de los grandes ferrocarriles americanos. Éstas, ante la carencia de capitales para la adquisición de locomotoras, vagones u otros equipos, echaron mano al leasing como última alternativa, lo que les permitió la construcción de casi toda la red ferroviaria de los Estados Unidos, en tiempos de ROCKEFELLER, MORGAN y MELCON. La empresa americana de telecomunicaciones Bell Telephon System, en épocas más recientes, decidió operar con éxito bajo este sistema, es decir, arrendando sus teléfonos en lugar de venderlos. El ejemplo fue seguido, años después, por otras grandes empresas, a saber, la International Business Machines, la International Cygar Machinery y la United Schoe Machinery Corporation. (Leyva Saavedra, 2003, pág. 746)

Como lo señalan los autores, desde las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX, hubo un importante desarrollo económico y de infraestructura en Estados Unidos. Las exigencias monetarias para lograr los grandes proyectos de desarrollo durante las épocas de fiebre de oro, por la expansión de la minería y el desarrollo intensivo de la agricultura en ese país, con larga tradición capitalista y liberal, impulsaron a los inversionistas y constructores a buscar fuentes de ingresos en todos los lugares posibles.

Así, los ferrocarriles y carreteras construidos fervientemente en ese entonces contribuyeron a un acelerado desarrollo de la economía estadounidense, que, junto a otros eventos como guerras y la expansión del comercio internacional, se volvió una potencia mundial con gran influencia en la cultura y la economía de otros países. Las grandes empresas mencionadas por Leyva Saavedra (2003) siguieron el ejemplo de las ferrocarrileras al usar el modelo del contrato de leasing para incrementar su capacidad productiva y volverse verdaderos gigantes en sus respectivos rubros, tanto al interior como en el exterior de EEUU. Más adelante otras empresas, algunas de las cuales son gigantes económicos actualmente, como Coca Cola, también usaron el leasing para crecer rápidamente.

El marco a partir del cual se perfeccionaría el contrato de leasing luego de la Segunda Guerra Mundial, ya estaba planteado antes que esta ocurriera. Sin embargo, los mismos autores coinciden al señalar que fue dicha guerra la que impulsó al leasing propiamente, hasta constituirse en una relación jurídica eminente en el plano financiero a nivel mundial:

Luego de ese proceso histórico, el "leasing" toma el aspecto financiero que conocemos hoy en día, al final de la segunda guerra mundial, cuando los comerciantes no pueden vender sus productos y los ofrecen

en arrendamiento a cambio de una contraprestación; también se atribuye su aparición a partir de una operación bancaria solicitada por un comerciante en calzados que al no poder contar con más financiamiento bancario para incrementar su capacidad productiva, propone a su banco venderle su maquinaria a cambio de efectivo, proponiéndole darle una contraprestación por el arrendamiento de la misma y recomprarla en un determinado tiempo en el cual presume podrá reactivarse económicamente (Pérez Paputsachis, 2016, pág. 142).

Este contrato comienza a surgir luego de la segunda guerra mundial como forma de lograr la disponibilidad de maquinarias por quienes no poseían el capital suficiente para adquirirlas y, paralelamente, consideraban un mal negocio la inversión en un contrato de locación que no reconocía los montos abonados como una eventual amortización. (Gómez, 2011, págs. 180-182)

Gómez se refiere a las desventajas percibidas en los comerciantes, en el contrato de arrendamiento o alquiler tradicional, que solo cobra al contratante un canon periódico, pero no determina una prestación definitiva en la forma de una venta o la posibilidad de venta, luego de un cierto plazo. Hay que recordar que el comercio es una práctica autónoma y en constante cambio, donde los contratos y las relaciones jurídicas evolucionan constantemente para casar con las necesidades de los actores del comercio. En este sentido, la pauta final que dio pie al leasing, que es la posibilidad de adquirir el bien luego de un plazo, surgió por iniciativa de los mismos comerciantes, quienes ya no consideraban adecuadas a las formas contractuales existentes anteriormente.

Por otro lado, Pérez Paputsachis habla sobre comerciantes que optaban por vender los bienes que ya poseían, a bancos o individuos con gran capacidad

económica, bajo el pacto de pagar un alquiler por la fracción del valor del mismo, hasta amortizar el valor total, es decir que pactaban una especie de compra-venta con pacto de rescate, pero con fines financieros. Esta modalidad de leasing pasó a denominarse lease-back, aunque, como lo indica la autora, no fue una modalidad inventada luego de haberse desarrollado durante mucho tiempo el leasing tradicional, sino que surgió más o menos al mismo tiempo.

Gómez (2011) refiere al desarrollo normativo del contrato de leasing en diferentes países del mundo, donde el contrato empezó a formar parte de la legislación durante el siglo XX. Así, señala que los primeros países en incluir el contrato de leasing como parte del Derecho Comercial fueron Francia y Bélgica, con las leyes 66-455 de 2 de julio de 1966 y la 67-837 de 28 de septiembre de 1967, respectivamente. Aunque el primer país en que se utilizó el leasing, en sentido moderno, fuera Gran Bretaña.

España fue el primer país hispanohablante donde se legisló el leasing, con la Ley 26/1988 del 29 de julio sobre disciplina e intervención de las entidades de crédito, la Ley 43/1995 del 27 de noviembre que aprueba el impuesto de sociedades, la Ley 7/1998 del 13 de abril sobre condiciones generales de contratación y la disposición adicional primera de la Ley 28/1998 del 13 de julio de venta a plazos de bienes muebles. (Gómez, 2011). Cada una de estas normas introdujo disposiciones particulares en torno al leasing en ese país.

El salto continental operó primero hacia Estados Unidos, pero no tardó mucho en llegar a Latinoamérica, donde varios países empezaron a legislar el leasing. Perú, en 1984, ya incluye en el artículo 1677 una disposición al respecto: “El contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial y supletoriamente, por el presente título y los artículos 1419 a 1425”. Complementando a esto, la Ley de Leasing de Perú introdujo todas las

disposiciones necesarias para regular este contrato

Uruguay introdujo en la Ley 16.072 y sus posteriores modificaciones, al contrato de leasing bajo la definición de crédito de uso, que si bien no define al concepto propiamente, no deja de ser útil para marcar los lineamientos que el mismo debe seguir. Siguiendo a Uruguay, Brasil introdujo en su normativa el leasing, con la particularidad de que desde el principio legisló también el leasing aeronáutico, que hasta ese entonces era una modalidad existente pero no legislado por ningún otro país de la región. La razón probable de incluir dicha norma desde un principio es el gran tamaño de la economía brasileña, que llevó al crecimiento pronto de la industria aeronáutica del mismo, a diferencia de otros países latinoamericanos donde este desarrollo tardó en ocurrir.

Respecto a Argentina, el autor del texto investigativo en torno al leasing de esa república, señala que:

En el derecho positivo de la República Argentina, el legislador, influido por la doctrina anglosajona, legisló por primera vez la materia de leasing de forma tácita y sin contemplarla integralmente en la Ley 18.061 y su modificatoria Ley 21.526 de 1977. Allí, se autorizaba a los bancos de inversión y a las compañías financieras controladas por el Banco Central de la República Argentina a “dar en locación bienes de capital adquiridos con tal objeto”. La doctrina había expresado que hasta este momento el contrato era permitido pero no típico. (Gómez, 2011, págs. 180-182)

De tal modo, la mayoría de los países latinos normó el leasing pronto, al poco tiempo de que se hiciera lo mismo en los países europeos donde se creó

originalmente. Bolivia introdujo la regulación del leasing en su legislación en un momento relativamente tardío, pues faltaba poco para que acabara el siglo XX:

En Bolivia el Leasing o arrendamiento financiero estaba ya definido y normado por la Ley 1488 de 14 de abril de 1993 de Bancos y Entidades Financieras, así como prevista la implementación del leasing inmobiliario en la Ley 1864 de 15 de junio de 1998 de Propiedad y Crédito Popular, sin embargo, su uso fue tímido por empresarios y por clientes financieros, pues la normativa preveía que solo algunas empresas podían hacer esas operaciones. (Pérez Paputsachis, 2016, pág. 146)

Existía, pues, poca disposición en la población a utilizar el leasing en cualquier situación, pues la cultura financiera estaba poco desarrollada; al contrario, seguían vigentes prácticas y normativa de tradición colonial y de servilismo, por lo cual el sistema económico no tenía las características necesarias para que las operaciones de leasing, y otras de naturaleza financiera, se constituyesen en prácticas comunes. Fue posteriormente, con la promulgación de la Ley 393, en un contexto económico más maduro, que el leasing empezó a cobrar más importancia, si bien llegó a constituirse en una práctica común solo dentro de ciertos rubros, como el aeronáutico o el minero.

## **2.2 MARCO TEÓRICO**

### **2.2.1 El Derecho Aeronáutico**

El Derecho Aeronáutico es una rama autónoma del Derecho, que regula el comportamiento de los individuos que pilotan, tripulan, utilizan o interactúan

de alguna otra forma con las aeronaves. El tipo de relaciones jurídicas que regula esta rama del Derecho pueden considerarse de tipo Privado-Público, Internacional-Nacional. Esta es una manera de decir que el Derecho Aeronáutico es tremendamente amplio, y los actos que se encuentran contemplados por esta norma son transversales a las distintas ramas del Derecho.

En su origen el Derecho Aeronáutico pertenece más al ámbito jurídico internacional que al nacional. Las actividades aeronáuticas se desarrollan, usualmente, en el ámbito internacional; los vuelos de país a país o intercontinentales suelen atravesar las jurisdicciones de varios países, por lo cual las normas competenciales deben ser claras, para que pilotos, tripulantes y pasajeros de aeronaves conozcan a qué ordenamiento jurídico están sujetos durante los viajes, en particular cuando se presentan contingencias de tipo civil o penal, en pleno vuelo (UNIR Revista, 2021).

La legislación aeronáutica contempla desde reglas individuales, para el comportamiento de los tripulantes y pasajeros de un avión, hasta determinaciones más amplias y de mayor aplicabilidad, como las reglas de vuelo sobre el territorio de un país, y el trazado de rutas aéreas, entre otras cosas. La regulación aeronáutica civil es particular en cada país, puesto que los valores culturales y la importancia percibida en la actividad aeronáutica, en cada país, condicionarán que la normativa al respecto varíe; sin embargo en la mayoría de las legislaciones del mundo se adaptan las normas aeronáuticas internacionales para racionalizarlas dentro del marco de las necesidades particulares que el país tenga.

Como se apuntó en la reseña histórica, el caso de Brasil es particular en Latinoamérica, pues reguló el contrato de leasing aeronáutico en una etapa

muy temprana, a diferencia de los otros países de la región, donde incluso a la fecha sigue sin existir una regulación específica para este tipo de contrato; este caso sirve como ejemplo de que el Derecho Aeronáutico mantiene aspectos similares en cada país, pero según las características propias del lugar, así como las necesidades económicas, políticas y sociales, la legislación se desarrollará de una forma u otra, razón por la cual se debe definir con claridad la normativa internacional al respecto.

Cea y Morales (2014) sostienen que el Derecho Aeronáutico surge por la necesidad de proteger a la actividad aeronáutica, de reciente aparición, como consecuencia de la invención y uso extendido de las aeronaves. Esta invención ocurre recién a principios del siglo XX, por lo cual se trata de una rama del Derecho muy nueva, en comparación con otras de miles de años de antigüedad, sobre la cual tuvo que desarrollarse un marco jurídico rápidamente, que a la vez impulsó el desarrollo del Derecho Internacional moderno.

El objeto principal del Derecho Aeronáutico son las aeronaves: aviones, helicópteros, avionetas, globos aerostáticos, y en el contexto moderno incluso drones. A lo largo de la historia se han incorporado nuevos tipos de aeronaves, como consecuencia de los avances tecnológicos, que forzaron al ordenamiento jurídico a adaptarse.

Si en un principio se consideraba objetos de regulación aeronáutica únicamente a los aviones y avionetas, bajo la definición de vehículos aéreos capaces de tomar vuelo autónomamente y desplazarse horizontalmente, la invención del helicóptero llevó a los legisladores a reconsiderar el concepto, puesto que esta nueva aeronave no necesitaba el impulso de una carrera para tomar vuelo, sino que era capaz de ascender verticalmente. Del mismo modo



se vio la necesidad de regular el uso de globos aerostáticos y otro tipo de aeronaves y vehículos aéreos (Cea Cienfuegos & Morales Contardo, 2014).

La importancia de los vuelos justifica que se cree una rama jurídica que los regule. El espacio aéreo, hace tan solo 200 años, era todavía inexplorado, casi sin importancia para el desarrollo de los países, pero la llegada de los aeronaves cambió totalmente este paradigma, ya que en cuestión de pocos años se volvieron ubicuos y se posicionaron como el medio de transporte más importante, capaz de desplazar individuos, carga, personal militar, políticos, etc., a través de inmensas distancias en cuestión de horas. De ahí que adquirieran una gran importancia social, económica, política y militar.

Teniendo en cuenta la facilidad de desplazamiento horizontal y vertical de los aviones, así como el potencial destructor que los mismos tienen y que se ha confirmado en reiteradas oportunidades durante las guerras y en incidentes como el de las torres gemelas, la regulación aeronáutica debe contemplar normas penales, para evitar la comisión de ilícitos, y el trazado de rutas aéreas, para controlar que las aeronaves no se desvíen de curso, potencialmente comprometiendo la integridad de los pasajeros y de las personas en tierra.

La regulación civil y comercial de las aerolíneas es también de gran importancia. En el Derecho Aeronáutico se encuentran normas que determinan la forma en que tiene que operar una aerolínea, al realizar sus actividades económicas, como programar vuelos y vender pasajes; así como los mecanismos de que disponen los pasajeros y otras personas para reivindicar sus derechos en caso de contingencia o si reciben un mal trato de la empresa de aviación.

Los contratos financieros, que se adscriben más propiamente al ámbito del

derecho comercial y financiero, también deben ser regulados, pues las aerolíneas son grandes empresas con necesidades de financiamiento que a veces exceden incluso su gran capital. Por este motivo los contratos financieros aeronáuticos, en particular uno tan común como es el leasing aeronáutico, deben ser regulados por norma nacional, para prevenir la ocurrencia de discrepancias con el ordenamiento jurídico de otro país, y resolver controversias con facilidad.

### **2.2.1.1 Espacio aéreo**

El concepto de espacio aéreo es previo y a la vez aledaño al Derecho Aeronáutico. Se trata de una dimensión territorial del Estado, que se define, así como la frontera marítima, en base a la frontera terrestre del Estado. La definición del espacio aéreo todavía es un tema controvertido en la mayoría de los países, ya que no existe un consenso respecto al límite de este espacio. Sin embargo, sí que hay definiciones conceptuales y operativas, las cuales según Martín Erdozaín (1962), deben ser dadas desde el momento en que inicia el desarrollo del Derecho Aeronáutico, e incluso antes.

Señala este autor que la regulación aeronáutica exige la existencia previa de una regulación del espacio aéreo, y llega a afirmar que la normativa sobre el espacio aéreo es inmediatamente anterior a la aeronáutica. Esta observación teórica no necesariamente se traslada a la realidad, ya que muchos ordenamientos jurídicos, incluyendo el boliviano, promulgaron normas que regulan en paralelo la actividad aeronáutica y el espacio aéreo. De modo similar, en el ordenamiento internacional los tratados que regulan estos ámbitos jurídicos fueron pactados sin considerar un orden obligatorio.

La noción de espacio aéreo es propia del Derecho Internacional, se pueden

encontrar muchos paralelismos entre este y el espacio marítimo, con la diferencia de que el espacio marítimo está mucho más delimitado. Basta con hacer leves precisiones al respecto:

El espacio marítimo es la prolongación del espacio terrestre hacia el mar, que comprende 12 millas marinas en las que el Estado tiene soberanía y 200 km denominados zona marítima exclusiva, donde el país puede explotar las riquezas del mar.

El espacio aéreo comprende un territorio más abstracto de los Estados. Este inicia en el suelo y se extiende verticalmente, sin un límite claro. Las fronteras terrestres sirven como un parámetro para definir donde empieza y donde termina la soberanía aérea de un país, es decir el espacio dentro del cual las leyes de un Estado se aplican.

No hay consenso respecto a la altura a la cual se sigue considerando el espacio aéreo de un país, y desde la cual se considera espacio extraterrestre, por lo cual es difícil apuntar exactamente dónde se aplican las normas aeronáuticas y donde entra en vigor las normas del espacio exterior, por lo cual un referente útil para definir esta diferencia es el tipo de aeronave o transporte espacial que se pretende regular.

No es posible que el Estado tenga soberanía infinita, debe existir una altura máxima a la cual el Derecho Aeronáutico de un país siga siendo aplicable: “La falta de una definición o delimitación del espacio aéreo puede dar lugar a una incertidumbre jurídica respecto al derecho a aplicar: el Derecho Aeronáutico o el Derecho Espacial.” (Calvo Castillo, 2020, pág. 114).

Los expertos recomiendan que el límite al espacio aeronáutico se encuentre a

los 30000 metros de altura (Yébenes, 2013). Esto, de todas formas, plantea un desafío para el legislador, ya que el territorio de un país nunca se encuentra completamente a la misma altura, siempre hay depresiones y picos elevados.

Salvando esta dificultad, el espacio aéreo es una parte soberana de los Estados: “Un segundo grupo de teorías pregonaba la soberanía absoluta de los Estados sobre el espacio aéreo sobre sus territorios. Ello implica la total restricción para aeronaves de otros Estados para sobrevolar dicho territorio, sin excepciones.” (Cea Cienfuegos & Morales Contardo, 2014, pág. 315). A pesar de esta definición anticuada, actualmente es prácticamente imposible impedir el paso de aviones extranjeros sobre el espacio aéreo de un país; existen tan solo unas pocas excepciones, como Corea del Norte, que prohíben a aeronaves extranjeras sobrevolar su territorio.

El espacio aéreo es importante para cualquier tipo de actividad aeronáutica. El leasing aeronáutico también está relacionado, pues en el contrato se puede pactar la prohibición de realizar ciertas actividades, como sobrevolar el espacio aéreo de determinados países con los que el país en que la aeronave está matriculada tenga problemas, o la prohibición de aterrizar en ciertos países, como sucedió recientemente desde la aparición del Covid-19.

La normativa reguladora del leasing aeronáutico también debe tener en cuenta estos extremos.

### **2.2.1.2 Contratos aeronáuticos**

Los contratos aeronáuticos son de muy diversa tipología. La aviación implica muchos pasos antes de lograrse, por lo cual se pueden encontrar relaciones contractuales en diferentes pasos de la cadena de producción y operación

aeronáutica.

El principal contrato aeronáutico que se celebra es el de transporte de pasajeros o mercancías. También son frecuentes los contratos de compraventa de aeronaves, los contratos laborales con pilotos y tripulantes, contratos por el uso de instalaciones aeroportuarias, etc. Sería muy extenso detallar las características de cada uno de estos contratos, pues son muy diversos, aunque comparten la característica de ser celebrados en un entorno propiamente aeronáutico.

Es preciso señalar que los contratos aeronáuticos comparten características con los contratos normales de la actividad comercial. Se encuentran paralelismos entre un contrato de transporte terrestre y uno aéreo, en especial si se acude a contratos estandarizados como los INCOTERMS, por lo cual es posible suplir carencias en los contratos aeronáuticos con los contratos similares empleados en las actividades terrestres. Esta posibilidad, sin embargo, no significa que los contratos aeronáuticos no merezcan una regulación especial, que sí la merecen porque se desarrollan en un espacio y con una modalidad muy distinta a la de otro tipo de contratos.

El caso del contrato de leasing y otras modalidades de adquisición de aeronaves es particular. Como se ha venido señalando a lo largo de este trabajo, muchas aerolíneas no disponen actualmente del dinero suficiente para comprar una aeronave, además que encuentran serias desventajas en el deber de mantenimiento y almacenamiento de las naves. Es por esto que:

...no es excepcional que una compañía aérea disponga de aeronaves por título distinto al de propiedad, siendo la tipología de títulos en este ámbito muy diversa en el tráfico. Es habitual, en este sentido, la

tipología de carácter contractual, es decir, la utilización de aeronaves propiedad de terceros por medio de un compromiso contractual entre el tercero y quien desea disponer de la aeronave. (Gomez de Segura, 2012, pág. 152)

El autor no especifica el tipo de contratos que se celebran con esta finalidad, sino que deja en el aire la idea de que muchas aerolíneas contratan con terceros el uso de sus aeronaves, para asegurarse de poder seguir operando, sin enfrentar la complicación del mantenimiento, pago de impuestos u otros gastos derivados de la propiedad de aeronaves.

Gómez de Segura pasa a caracterizar más en detalle los contratos aeronáuticos usados mayormente para usar aeronaves que son propiedad de terceros.

#### ***2.2.1.2.1 Arrendamiento de aeronaves***

El arrendamiento de aeronaves, en términos sencillos, es un alquiler de aeronaves, cuyos términos son muy similares a los de cualquier alquiler de bienes inmuebles. Como se señaló antes, existe una diferencia marcada entre el arrendamiento y el leasing, o arrendamiento financiero, pues su finalidad es distinta, pero para efectos de comprender las características generales del leasing, es necesario entender primero la forma en que se hacen arrendamientos sencillos en materia aeronáutica.

El arrendamiento de aeronave es un contrato por el que una persona (arrendador) cede el uso y disfrute de una aeronave determinada [...] Se trata, en todo caso, de una utilización residual de la aeronave, pues ésta normalmente será empleada para realizar actividades

aeronáuticas. (Gomez de Segura, 2012, pág. 153)

La utilización residual de la que habla el autor se refiere al uso de la aeronave en cuanto tiene valor operativo restante. Es decir, el alquiler o arrendamiento de la aeronave durante el tiempo en que siga funcionando, o hasta que ya no sea necesario utilizarla, en cuyo caso también se producirá una depreciación de su valor.

Su naturaleza jurídica no es otra que la propia de un arrendamiento de cosa, arrendamiento cualificado en este caso por ser la aeronave una cosa compleja y compuesta. Y en el supuesto de que se produzca el arrendamiento de la aeronave con su tripulación, estaremos ante un contrato mixto de arrendamiento de cosa y, en su caso, de arrendamiento de servicios (Gomez de Segura, 2012, pág. 154).

La tipificación de contratos es muy diversa. El arrendamiento de aeronave, en los términos sencillos que utiliza Gómez de Segura, es el alquiler de las mismas, sin oportunidad de adquirir el bien posteriormente. El arrendamiento de servicios también se puede incluir dentro de las cláusulas del leasing, pero en esta etapa el análisis del autor se encuentra limitado al arrendamiento de aeronave, únicamente con fines de uso y no financieros.

#### ***2.2.1.2.2 Fletamento de aeronaves***

El flete, en su acepción más común, es el contrato mediante el cual un transportista se obliga a llevar una carga de mercancías de un sitio a otro. Esta obligación es respondida con una contraprestación monetaria. En el caso de las aeronaves se habla de flete cuando cumplen con esta función, pero también se utiliza el término para referir contratos con otro tipo de

prestaciones, de la manera en que se indica:

El fletamento de aeronaves, identificado a veces con el nombre de «chárter aéreo», es un contrato por el que una persona (fletante) se obliga frente a otra (fletador), a cambio de un precio, a realizar con una aeronave (determinada o determinable) una o más operaciones aéreas específicamente fijadas o referidas a un periodo de tiempo, siguiendo las instrucciones del fletador. (Gomez de Segura, 2012, pág. 159)

El término chárter aéreo hace referencia, en sentido tradicional, a contratar una aeronave completa para trasladar mercadería de un lugar a otro. Si se analizan los orígenes etimológicos de la palabra, se encuentra que chárter deriva de un término anglosajón, el cual a su vez proviene del francés y del latín; hace referencia a un documento en el cual se consigna los derechos sobre un bien o conjunto de bienes, que se transportan de un lugar a otro, así como que el cedente acepta que el receptor ejercite las prerrogativas contenidas en el mismo.

En este sentido, y de acuerdo a lo que señala el autor, el chárter aéreo se pacta cuando una persona que tiene facultad de uso sobre un avión, pacta realizar uno o varios actos con otra, a cambio de una suma de dinero

Su naturaleza jurídica, aunque discutida, es la de un arrendamiento de obra, consistiendo la obra (resultado) propia de este contrato en la realización por parte del fletante de la operación u operaciones aéreas solicitadas por el fletador (Gomez de Segura, 2012, pág. 159)

En el sentido que indica el autor, el fletamento de aeronave conserva aún ciertas características del arrendamiento. Esto es discutible. Según el



ordenamiento jurídico el contrato de transporte es considerado como autónomo, o está sub-clasificado bajo el contrato de obra. Sin embargo es un extremo reputarlo como arrendamiento de obra, ya que las características particulares del contrato de obra llevan a que el mismo se cumpla hasta finalizar la obra o durante un tiempo acordado, pero no existen los elementos centrales del arrendamiento.

### **2.2.1.2.3 Intercambio de aeronaves**

El intercambio de aeronaves es un contrato aeronáutico muy particular. Suele darse a menudo en la práctica de las actividades aeronáuticas, ya que las aerolíneas intercambian aeronaves en diferentes terminales aéreas, para cumplir con sus contratos o facilitar la realización de ciertos vuelos, cuando las circunstancias particulares del momento dificultan que una aerolínea cumpla con las obligaciones ya adquiridas.

En este sentido, el intercambio de aeronaves es un contrato complejo, ya que exige la coordinación de varias categorías jurídicas y operativas, con el fin de que se efectivice el mismo. Estos contratos se pueden considerar un tipo de contrato de arrendamiento mixto o recíproco, ya que:

...son aquellos en cuya virtud dos o más compañías aéreas se comprometen a utilizar recíprocamente (intercambiarse) sus respectivas aeronaves en los términos y condiciones pactados entre dichas compañías. Se trata de una figura contractual habitual en el tráfico y caracterizada por su complejidad estructural y jurídica, en la que se advierten, según los casos, rasgos propios del arrendamiento (con o sin tripulación) y/o del fletamento de aeronaves. Y en este sentido, los caracteres de este contrato son reconducibles a los que ya

se han puesto de manifiesto con respecto a esos otros contratos (bilateralidad, consensualidad, formalismo, onerosidad natural y tracto único o sucesivo, según las circunstancias pactadas) (Gomez de Segura, 2012, págs. 159-160)

Como señala este autor, en el intercambio de aeronaves están implicados también los términos o características de otros contratos aeronáuticos comunes. Ya que deben realizarse de manera integral, en el sentido de que el intercambio debe ser completo para lograr los fines de cumplir con los vuelos. Así, según el caso puede suceder que en el intercambio también se entregue a la tripulación del avión, en particular cuando se trata de aeronaves para cuyo pilotaje hace falta un entrenamiento especial.

Los detallados son tan solo algunos de los contratos aeronáuticos más importantes, relacionados con el arrendamiento. Como se indicó anteriormente, sería demasiado extenso hablar sobre todos los contratos aeronáuticos, pues tan solo estos tres, derivados de la actividad de arrendamiento aeronáutico con fines de uso, son ya bastante complejos, pero suficientes para comprender la naturaleza del arrendamiento aeronáutico, el cual, cuando se practica además con fines financieros, se denomina contrato de leasing.

### **2.2.1.3 Regulación de aeronaves**

Las aeronaves adquieren la nacionalidad del país en el que se las registre. Al tratarse de un bien que usualmente es arrendado, la mayoría de los aviones y helicópteros civiles se encuentran registrados en países donde no necesariamente operan, es decir que los aviones de una aerolínea que realiza vuelos únicamente entre países latinoamericanos, pueden estar registrados en

Estados Unidos, por ejemplo. En este sentido, existen algunas normas nacionales e internacionales que regulan los aspectos generales, respecto a la nacionalidad de los aviones y a la responsabilidad del dueño y de quien la utiliza.

En Bolivia, la Dirección General de Aeronáutica Civil es la encargada de reglamentar el uso y la circulación de aeronaves, mediante la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB). Entre su normativa, algunos de los reglamentos más importantes son el RAB 47 y el RAB 61.

El RAB 47 (DGAC, 2018) es el Reglamento sobre matrículas de aeronaves. En este texto se encuentra regulada la forma en que debe realizarse la matriculación o registro de las aeronaves en Bolivia. Clasifica las matrículas en definitivas, temporales y provisionales: las definitivas se asignan a aviones, helicópteros y otros vehículos aéreos, cuyos dueños estén domiciliados en Bolivia, por lo cual se puede reputar que sus aeronaves permanecerán en el país; las matrículas temporales se asignan a aeronaves arrendadas, que operarán definida o indefinidamente en Bolivia, pero eventualmente regresarán a posesión de su legítimo dueño; finalmente la matrícula provisional se asigna a las aeronaves importadas, en tanto se tramita la matrícula definitiva o temporal, según el caso.

El RAB 61 (DGAC, 2019) reglamenta el procedimiento de obtención de la licencia para pilotos, así como los requisitos para la habilitación. Establece que los pilotos deben tener un determinado periodo de entrenamiento certificado, deben también demostrar competencia lingüística para poder operar las aeronaves, así como superar pruebas físicas y de salud que demuestren que no tienen defectos inhabilitantes, como una muy mala visión. Asimismo, según el nivel de competencia y la experiencia previa como piloto se habilita al piloto

para que opere en distintos tipos de aeronaves, cuyo manejo exija menor o mayor habilidad de su parte.

Los reglamentos citados son relevantes, dado que la asignación de una matrícula y la otorgación de una licencia de pilotaje, son importantes para el leasing aeronáutico. Por la naturaleza de este tipo de contrato, la matrícula que se asigna a las aeronaves dependerá del origen de las mismas; como se señalaba, muchos de estos vehículos proceden del extranjero, ya que su elevado costo impide que existan muchas empresas o personas que detenten la propiedad de los aviones en Bolivia.

Por otro lado, el leasing tiene una modalidad en la que el arrendador, además de la posesión de la aeronave, brinda también los servicios de piloto y tripulación, evidentemente con un costo, por lo cual estos sujetos deben obtener la licencia de pilotaje en Bolivia, para poder operar. Estas particularidades del leasing justifican, aún más, la necesidad de regular el contrato.

Un tratado internacional de gran importancia, que regula la operación de las aeronaves es el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como Convenio de Chicago (1944). Es el tratado más importante en cuanto a Derecho Internacional Público Aeronáutico, pues actualiza y establece el marco dentro del cual las aeronaves operan en el espacio internacional, así como organiza las instituciones encargadas de regular el tráfico aéreo internacional.

### **2.2.2 Las aeronaves**

Según la definición a la que se atiende, se clasificará como aeronave a

distintos tipos de vehículos aéreos. En la concepción actual de estos medios de transporte, las características más importantes de los mismos son que: pueden mantenerse en el aire de manera autónoma, se desplazan horizontal y verticalmente, y son capaces de transportar pasajeros o carga.

En este sentido, las clasificaciones más tradicionales incluyen únicamente a aviones, avionetas y helicópteros, en sus diferentes modelos y para las diferentes funciones para los que son diseñados, pero modernamente se discute si los drones pueden también ser clasificados como aeronaves. Es preciso detallar algunas de las características más importantes de los distintos tipos de aeronaves.

### **2.2.2.1 Clasificación de las aeronaves**

#### **2.2.2.1.1 Aviones**

La palabra avión proviene de un término francés, que a su vez remite a una palabra latina, *avis*, la cual significa ave como tal. En este sentido, el avión es el aeroplano, un vehículo aéreo con mayor peso y densidad que el aire, que gracias a la propulsión y reacciones físicas con el viento, es capaz de permanecer en vuelo durante periodos prolongados de tiempo. Según el tipo de avión, la reacción que realice estará ayudada por el impulso de uno o varios motores, y gracias al diseño será capaz de planear, conservar altura, ascender y descender de manera controlada.

El mantenimiento de una velocidad relativamente elevada es esencial para que los aviones sean capaces de mantenerse en el aire, ya que si un motor se estropea o sucede cualquier otro incidente durante el vuelo, que afecte el aerodinamismo y la capacidad del avión de permanecer a flote, este

descenderá en picada.

De manera técnica, el avión es un “aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo” (Organización de Aviación Civil Internacional, 2006).

En este sentido, se puede observar que los aviones tienen la mayor parte de sus componentes fijos durante el vuelo, pero poseen pequeños aleros en las alas y en la cola, que le permiten maniobrar, ascender, descender y girar en el aire. Esta maniobrabilidad es una condición esencial para que un avión sea capaz de levantar vuelo o de moverse de cualquier otra manera.

En esencia, todos los aviones son capaces de transportar pasajeros y/o carga, pero es posible hacer una distinción entre aviones propiamente para pasajeros y propiamente para carga, así como distinguir los aviones civiles y los militares.

Los que son para pasajeros están acondicionados para brindar comodidad a las personas, mientras los de carga están dispuestos para permitir el manejo sencillo de mercadería de todo tamaño; usualmente los aviones de pasajeros son mucho más pequeños que los de carga, ya que en los primeros es necesaria una capacidad mínima, tan solo la suficiente para permitir el ingreso de pasajeros y su equipaje, a diferencia de los segundos, que usualmente llevan contenedores y paquetes de gran tamaño, pero no tienen los requisitos necesarios para cargar con muchas personas de manera segura y confortable.

La distinción entre aviones civiles y militares se encuentra en la finalidad para la que son usados. Los aviones militares pueden estar fabricados con materiales más resistentes, para aguantar el impacto de las balas, y su interior

está diseñado ya sea para cargar con personal militar, munición, armamento, bombas, o cualquier otro elemento de uso bélico; es decir que puede usarse un avión militar para transportar soldados, como artillero, bombardero o de manera conjunta para estos fines.

Asimismo, los aviones militares suelen ser los más rápidos del mundo y los más aptos para realizar acrobacias y otro tipo de acciones que, de realizarse con un avión civil, pueden comprometer el bienestar de los pasajeros o de la carga.

#### **2.2.2.1.2 Avionetas**

Las avionetas o aviones ligeros son aeronaves de tamaño mucho menor al de un avión común. Se caracterizan por ser de peso ligero y tener capacidad para cargar tan solo a unas pocas personas. Generalmente son utilizadas para vuelos cortos, entre poblaciones relativamente cercanas dentro de un mismo país, y es frecuente que personas con un alto poder adquisitivo tengan en su propiedad una o más avionetas para desplazarse rápidamente.

Por sus características se puede decir que:

La avioneta permite tener una experiencia diferente en lo que respecta al vuelo no sólo por el espacio reducido que brinda (y la necesidad de llevar siempre a pocos pasajeros) sino también por las condiciones técnicas a partir de las cuales puede volar y así realizar diferentes piruetas o maniobras que un avión tradicional no puede fácilmente llevar a cabo (Bembibre, 2011, párrafo 1).

Por esta razón, las avionetas se utilizan para fines de exhibición y concursos

a pequeña escala. También es necesario señalar que las avionetas tienen menos potencia y por tanto deben volar a una menor altura que los aviones normales. Esto no cambia el hecho de que deben adherirse al ordenamiento jurídico aeronáutico de todas formas, pero si condiciona que deben existir reglamentos específicos para el pilotaje de aviones y avionetas, pues existen diferentes riesgos y factores a tomar en cuenta durante el manejo de cualquiera de estos dos.

Las avionetas suelen usarse para transportar pasajeros o cargas muy ligeras, y actualmente ya no se emplean en el ejército. Las condiciones de seguridad que brinda una avioneta suelen ser inferiores a las de un avión comercial común.

En Bolivia, particularmente en las regiones del norte y oriente, donde abundan poblados y haciendas de gran tamaño, cuyos dueños tienen mucho dinero, es común encontrar avionetas que estos sujetos utilizan para desplazarse entre hacienda y hacienda o llegar rápidamente a los centros urbanos, para evitar el uso de las carreteras que muchas veces están en mal estado o implican un viaje mucho más largo y tedioso.

#### **2.2.2.1.3 Helicópteros**

Los helicópteros son un tipo de aeronave especial. Basan su principio de funcionamiento en la rotación de hélices, compuestas por aspas o alas que dan fuerza de empuje al mismo. De ahí su nombre, helicóptero, que deriva de las palabras griegas para significar hélice y ala. Todos ellos consisten de al menos un rotor horizontal con dos aspas para permitir el movimiento en el eje vertical, es decir ascenso y descenso, y otro horizontal, generalmente de menor tamaño, que permite la rotación y el movimiento horizontal (Pérez &



Gardey, 2021).

El helicóptero es muy versátil, como se indicó, puede moverse en el eje vertical, horizontal, rotar en cualquier sentido e incluso permanecer en vuelo estacionario, prácticamente suspendido inmóvil en el aire. La alta velocidad a la que se mueven los rotores genera una fuerza de empuje que permite el movimiento.

Su uso está muy extendido en la sociedad actual, ya que gracias a su capacidad para levantar vuelo sin necesidad de una pista, sino tan solo de un helipuerto relativamente pequeño, pueden ser utilizados en entornos urbanos y en lugares de difícil acceso.

Los usos que se puede dar al helicóptero son diversos, similares en cierto sentido a los que se da a un avión, pero tienen la particularidad de que, por su diseño y tamaño, no son capaces de transportar cargas tan grandes como las que puede transportar un avión. Si bien hay helicópteros de grandes dimensiones, capaces de cargar varias toneladas, por lo general se destina este tipo de aeronave a la carga de pocos pasajeros, y casi nunca al transporte de mercadería.

Suelen ser utilizados para operaciones militares, ya que permiten un traslado rápido y eficiente de las tropas o armamento, y gracias a la versatilidad de la que se habló, pueden acceder a lugares lejanos en el campo de batalla o en el territorio de un país. Por esta misma razón también son utilizados en operaciones de salvamento, como rescate a personas naufragadas o atrapadas en medio de un incendio, inundación, derrumbe u otros tipos de desastre.

La velocidad de un helicóptero es superior a la de la mayoría de vehículos terrestres, pero no puede equipararse a la de un avión moderno. Los pilotos de helicópteros requieren gran destreza y conocimiento del funcionamiento de estas máquinas, en especial para lograr el vuelo estático. Al igual que con los aviones, los helicópteros militares cuentan con una tecnología diferente para permitir las operaciones especiales a las que se dedican.

El precio de un helicóptero civil oscila entre los 120.000 (Nuevodiario.es, 2017) y los 14 millones de dólares (Ramos Ochoa, 2020), aproximadamente. Las prestaciones que cada tipo de helicóptero brinda al usuario son diferentes; según el rango de precios, estos pueden cargar un mayor o menor número de pasajeros y alcanzan velocidades más altas. Los más baratos, evidentemente, sirven para cargar tan solo uno o dos pasajeros, mientras que los de mayor tamaño y precio son capaces de llevar la misma cantidad de pasajeros que un autobús o un camión.

#### **2.2.2.1.4 Drones**

Los drones son aeronaves de reciente invención, incluso dentro del marco tan novedoso que representan las aeronaves en general. Su tamaño y funcionalidad oscila enormemente, pues van desde pequeños vehículos, capaces apenas de cargar con unos cuantos kilos y utilizados principalmente con fines domésticos, hasta grandes vehículos similares a aviones, que se utilizan con fines militares como bombarderos o para enviar provisiones al campo de batalla.

La característica principal de los drones es que

...son vehículos aéreos no tripulados, capaces de volar y de ser

comandados a distancia, sin que se requiera la participación de un piloto a bordo. Dicha denominación hace referencia a la ausencia de tripulación en el vehículo, lo que no es necesariamente sinónimo de autonomía (Ávila, 2017, pág. 138).

En ese sentido, el principio operativo de los drones es el mismo que de helicópteros y aviones, ya que despegan y se desplazan en los ejes horizontal y vertical siguiendo los mismos principios, como el empuje de fuerzas por efecto de la rotación de las hélices a alta velocidad, o la carrera a altas velocidades para tomar fuerza suficiente para la elevación; todo depende del tipo de dron en particular.

Lo que realmente diferencia al dron de cualquier otra aeronave, es que el o los pilotos se encuentran distanciados del mismo, pudiendo estar, según el tipo de dron, a unos cientos de metros, a pocos kilómetros o a continentes de distancia. Resulta particularmente útil en operaciones militares, ya que permite al piloto guarecerse a salvo en un lugar distante a donde está desarrollándose la batalla, poniendo a riesgo únicamente el dron y el costo del mismo.

Los drones civiles suelen usarse con fines recreativos, pero tienen potencial para el espionaje y pueden violar la privacidad si son empleados de mala manera, por lo cual requieren regulación particular.

#### **2.2.2.2 Importancia de las aeronaves**

Las aeronaves en general son importantes por tres motivos centrales: el económico, político y social.

### **2.2.2.2.1 Importancia económica**

La importancia económica de las aeronaves se encuentra en la medida en que este transporte contribuye a mejorar la economía de los países, e incrementar las ganancias que las diferentes empresas, individuos y el país en general obtienen.

Las aeronaves permiten que pasajeros y carga se desplacen distancias enormes en poco tiempo, por lo cual el comercio también se ve acelerado. Las rutas aéreas y las aerolíneas complementan el sistema de transporte terrestre y marítimo, pues han logrado que a nivel mundial mejoren las cadenas de suministros.

Si no fuera por las aeronaves, sería muy difícil entregar provisiones a las tropas en el campo de batalla, habría dificultades mayores para trasladar otro tipo de carga desde los centros de producción hasta el lugar en que serán utilizados o consumidos, y los negocios internacionales que mantienen en movimiento la maquinaria comercial del mundo, no podrían llevarse a cabo con tanta celeridad y eficiencia.

En este sentido, mejorar la economía de un país a partir de las actividades aeronáuticas, está relacionado también con la vertebración, es decir con la conectividad entre los vuelos y los aeropuertos del mundo, con particular énfasis en las ciudades más grandes o con aeropuertos de mayor tamaño, tal como Miami o Estambul.

Se puede afirmar que:

...la importancia económica de los destinos servidos desde los

principales aeropuertos de un país, la frecuencia del servicio a cada destino y el número de conexiones hacia adelante disponibles de cada destino. La conectividad aumenta a medida que aumenta el número de destinos, aumenta la frecuencia de los servicios y/o los destinos de aeropuertos “hub” más grandes. (CEPAL, 2017, pág. 6)

Hub es un término utilizado para referirse a aeropuertos de gran tamaño, que sirven para realizar conexiones en las rutas aéreas, y permitir a pasajeros provenientes de un país trasladarse a otro al cambiar de vuelo.

Así, la importancia económica de las aeronaves se ve magnificada en la medida en que un viaje en avión no solo implica la conexión entre dos ciudades o ubicaciones particulares, sino también la conexión con muchas otras ciudades y países del mundo, que encuentren un punto de vinculación económica en los aeropuertos, a través de las aeronaves.

#### ***2.2.2.2 Importancia política***

Las aeronaves tienen importancia política en la medida en que son capaces de transportar agentes políticos importantes, como diplomáticos, presidentes, senadores, diputados, etc., a través de distancias grandes en poco tiempo, permitiéndoles asistir a reuniones y contactarse en persona con sus pares políticos en otros países, de manera fácil.

Pero existen otras razones políticas por las cuales son importantes; siendo la principal que quienes tienen la facultad de utilizar las aeronaves tienen de por sí una importante palanca de poder.

La facilidad para llegar de un sitio a otro, transportar carga y pasajeros, e

incluso movilizar tropas y armamento rápidamente, brindan un importante poder a quien quiera que lo posea. Los grandes ejércitos del mundo poseen un gran número de aeronaves militares a su disposición, y estas representan un anclaje importante en la negociación internacional. Asimismo una gran fuerza aérea puede actuar como disuasor o persuasor en cualquier tipo de conflicto entre naciones.

Los países que no cuentan con una fuerza aérea, o que por su poca importancia económica no tienen rutas aéreas diseñadas para llegar a sus principales ciudades a menudo, tienen también una baja relevancia política.

En este sentido, la importancia política de las aeronaves está vinculada al desarrollo económico y militar de un país.

#### ***2.2.2.2.3 Importancia social***

Desde el punto de vista social, la importancia de las aeronaves ya ha sido, básicamente, explicada. Las aeronaves son importantes porque ayudan a salvar grandes distancias en poco tiempo, permiten que personas visiten a familiares o seres queridos, que viajen por negocios o por placer, que envíen y reciban mercaderías de países muy lejanos en poco tiempo. Esto contribuye a generar una especie de cohesión internacional, ya que da la sensación de que es posible llegar a cualquier parte del planeta en poco tiempo y desarrollar actividades profesionales, de estudio o de cualquier otra índole sin el dolor de ser incapaz de regresar al lugar de origen. Incluso hay personas, pocas, que viajan diariamente por avión a sus fuentes de trabajo y regresan al final del día a sus hogares, en otras ciudades.

### **2.2.3 El contrato de leasing**

El leasing es un contrato comercial, propiamente parte de los contratos financieros. Debe hacerse una distinción entre estos dos. Los contratos comerciales tienen la finalidad de regular las relaciones entre individuos o personas jurídicas, que celebren negocios o actos de comercio entre ellos, por lo cual son bastante amplios e implican la realización de prestaciones con la finalidad última de generar ganancias para el o los comerciantes.

Por otro lado los contratos financieros tienen la esencia de generar más dinero, pero el camino que siguen para este fin es distinto. Los contratos financieros se pactan entre una persona que necesita dinero o recursos para realizar un negocio o cualquier tipo de proyecto, y otra persona que tiene un excedente monetario, ya sea porque ahorra mucho o porque sus ingresos son muy elevados. Esta segunda persona presta el dinero a la primera, y a cambio espera la devolución del mismo más un interés pactado.

Los contratos financieros se realizan con la finalidad de inyectar capital en una persona o entidad que requiere el mismo para impulsar su negocio. El leasing en particular se utiliza cuando esta inyección de capital debe darse en la forma de un bien, como maquinaria o un inmueble, que el emprendimiento necesita para operar, y que no puede comprar pero sí alquilar.

En este sentido, como se ha ido apuntando a lo largo de la investigación, el leasing consiste en una forma de arrendamiento especializado, con características particulares; pero la esencia del mismo se mantiene, en cierta medida, inalterada, al punto que permite decir que "...la novedad radica simplemente en el perfeccionamiento y sofisticación que han acompañado al contrato" (Leyva Saavedra, 2003, pág. 746).

La evolución del contrato de leasing, en el sentido que se ha explicado en el apartado histórico de esta investigación, ha llevado a que el mismo adquiriera las características particulares que actualmente, desde finales de la Segunda Guerra Mundial, lo definen. Leyva apunta brevemente este hecho, al señalar que la novedad del mismo en el ordenamiento jurídico es relativa, pues el arrendamiento existe desde hace miles de años. Sin embargo:

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 más 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 (Loza, 2011, pág. 33).

Loza expresa de manera clara y lúcida el concepto de leasing. En verdad es una forma de arrendamiento, pero tiene la particularidad que él señala, de que al vencimiento del plazo del contrato, en lugar de revertirse la posesión al dueño original, con la responsabilidad del tenedor de restituir los daños que el mismo haya sufrido, o del dueño de pagar las accesiones que se haya hecho al mismo, se abre la posibilidad de que el arrendador adquiera el bien al pagar tan solo la fracción restante del costo, luego de haber amortizado el resto del valor mediante los pagos mensuales.

### **Características**

Las características generales del contrato de leasing son:



- Es un contrato oneroso, donde el arrendador busca obtener una ganancia económica a partir del arrendamiento del bien.
- Es bilateral, pues implica la responsabilidad u obligaciones de los sujetos en ambos lados de la relación jurídica.
- Es consensual, pues puede perfeccionarse de manera oral, pero los usos imponen que se realice de manera formal, para contar con un respaldo escrito del mismo.
- El objeto de este contrato es el arrendamiento de un bien mueble o inmueble, con la posibilidad de compra una vez ha transcurrido un plazo determinado.

## **Sujetos**

En el leasing intervienen dos sujetos: el arrendador, que es la entidad financiera o empresa de arrendamiento financiero; y el arrendatario, que es el cliente que adquiere el uso del bien, con posibilidad para comprarlo eventualmente.

El arrendador siempre debe ser un banco o una empresa especialmente constituida con el propósito de dedicarse al leasing; muchas veces este rol lo adopta una subsidiaria creada por el propio banco, para manejar el leasing como un negocio aparte.

El cliente, por otro lado, puede ser cualquier individuo o persona jurídica que requiera usar el bien y demuestre tener suficientes ingresos económicos para pagar mensualmente el alquiler del mismo. No hay que olvidar que el leasing es un negocio, y debe reportar ganancias a la entidad financiera para que sea rentable.

## **Derechos y deberes de las partes**

El arrendador tiene derecho a recibir el pago mensual por el leasing y la suma restante por el costo total del mismo, en caso que el arrendatario decida comprarlo una vez se venza el plazo. Si el arrendatario decide devolverlo, el arrendador tiene derecho a que se compense el valor por los daños hechos en la cosa, siempre que estos no sean previsibles por el uso y el tiempo. Los deberes del arrendador son entregar el bien en buenas condiciones de uso, o en las condiciones pactadas, al arrendatario, responder por los vicios o la evicción del mismo y garantizar que el cliente podrá utilizarlo libremente durante la vigencia del contrato.

El arrendatario tiene derecho a recibir y usar la cosa durante el plazo del contrato, así como acceder a la opción de compra una vez vencido dicho plazo. Tiene el deber de pagar el valor mensual del arriendo, así como pagar el saldo del valor si decide comprar el mismo y conservar la cosa, manteniendo su integridad, durante el tiempo del contrato. En caso de que decida devolver el bien, también está obligado a reparar los daños que el mismo haya sufrido.

Existen varios tipos de leasing, según la función que cumplan o la forma en que se pacte el contrato principal.

### **2.2.3.1 Leasing operativo**

El leasing o “Arrendamiento operativo es cualquier acuerdo de arrendamiento distinto al arrendamiento financiero.” (Norma Internacional de Contabilidad N°17(NIC 17), 2004). Esta definición concreta que da la Organización Internacional de Contabilidad sirve para identificar que el arrendamiento financiero es distinto del arrendamiento operativo por esencia, pero es una

noción muy sencilla ya que sería posible reputar a cualquier contrato de alquiler como leasing operativo, cuando esto no es así y existe un régimen jurídico diferente para cada uno.

Según las definiciones, ciertas características del leasing de las que ya se ha hablado permanecen dentro del leasing operativo, como el pago de un precio mensual durante un plazo determinado. Se debe considerar que en este tipo de leasing la intención del arrendatario no necesariamente es obtener financiamiento para su emprendimiento, sino que busca modificar sus costos de operación al hacerlo a través de un alquiler de bienes o servicios, respecto a los cuales no deba preocuparse por pagar impuestos o mantenimiento.

Este contrato, que en opinión de unos constituye la forma primitiva del leasing financiero, es una modalidad contractual de comercialización por la cual una empresa, habitualmente fabricante o proveedora, denominada arrendadora, se obliga a ceder, durante un plazo determinado, el uso de un bien o bienes a otra empresa, denominada arrendataria, a cambio de una renta periódica como contraprestación. Por lo general, estos contratos vienen acompañados de una serie de servicios, como mantenimiento, reparación, asistencia técnica, etc. (Leyva Saavedra, 2003, pág. 757)

Llamarle forma primitiva del leasing es atinado, pues, como se vio en el apartado histórico de este marco referencial, el leasing sufrió muchos cambios y adaptaciones en el tiempo, que lo llevaron de ser una herramienta financiera poco usada antes del siglo XIX a una muy extendida y regulada luego de la Segunda Guerra Mundial. El autor también atina al señalar que el leasing operativo se contrata con el fin de librarse de la responsabilidad de pagar por impuestos, mantenimiento, reparación, etc. Esta especie de tercerización es

común en el esquema del comercio mundial en la actualidad.

Leyva va un paso más allá en su análisis, cuando cuestiona:

¿El leasing operativo es un subtipo de leasing? Creemos que no; en principio, porque el llamado leasing operativo es un contrato que nace y se desarrolla con una finalidad diferente a la que anima al leasing. Esto nos lleva a concluir que el leasing operativo no es más que un simple contrato de arrendamiento, al que recurren aquellas empresas que no quieren soportar los riesgos de la propiedad de los bienes. (Leyva Saavedra, 2003, pág. 758)

En tal sentido, no sería posible hablar de un leasing operativo como tal, ya que este constituye un simple arrendamiento. El ordenamiento jurídico boliviano no hace una diferencia explícita entre leasing operativo y el financiero, sino que esta distinción se encuentra en el aspecto práctico del contrato y en las intenciones verdaderas, que no siempre son expresadas, que impulsan a los sujetos a realizar el contrato.

Así, un arrendatario puede tener la simple intención de no soportar con las responsabilidades que acompañan a la propiedad de un bien muy caro, pero utilizar el contrato de leasing por las ventajas que el mismo proporciona a la hora de acordar los términos; y aun así la esencia del contrato no se desvirtuaría.

### **2.2.3.2 Leasing financiero**

El leasing financiero es, propiamente lo que se entiende por leasing en la mayoría de las situaciones. Es el tipo de contrato mediante el cual se celebra

un arrendamiento, en el que el arrendatario tiene por principal finalidad la obtención de un financiamiento para su negocio. Esto se logra directamente al obtener la posesión, por ende el uso, de un bien caro y necesario para su actividad, sin pagar inicialmente el costo total del mismo.

Internacionalmente se le da una definición a este tipo de contrato, que señala: “Arrendamiento financiero es un tipo de arrendamiento en el que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. La propiedad del mismo, en su caso, puede o no ser transferida” (Norma Internacional de Contabilidad N°17(NIC 17), 2004). La redacción es un poco ambigua, ya que se refiere a una transferencia de riesgos y beneficios de la propiedad, sin que necesariamente se transfiera la propiedad. Más preciso sería señalar que se transfiere la potestad de uso y goce del bien, cuando no así el de disposición. La transferencia de los riesgos implica que ante un siniestro o algún evento que dañe el bien, el arrendatario está en obligación de soportar los gastos de reparación o reposición.

Una vez más se acude a Leyva, que da una definición bastante precisa del propósito de este contrato.

Este subtipo es un auténtico medio de financiación que se propone, de manera general, dar respuesta a la creciente demanda de capital en los sectores de la industria y el comercio, y de manera particular, aspira a cumplir esta función respecto a la pequeña y mediana empresa, que no tienen, como la gran empresa, fácil acceso a los tradicionales medios de financiamiento. (Leyva Saavedra, 2003, pág. 758)

Medios tradicionales como el préstamo, la emisión de acciones o bonos, etc., que las empresas de tamaño reducido no pueden realizar. Como se indicó

anteriormente esta distinción tiene un carácter subjetivo, pues es el propio arrendatario quien define el propósito para el cual celebra el leasing (obtener financiamiento o solo el uso del bien, sin soportar ciertas cargas). El leasing financiero reúne las características principales según las cuales está definido este tipo de contrato.

Entre las líneas maestras de este contrato, especial mención tiene aquella denominada como la regla de oro del leasing: “pay as you earn”, esto es, “pague a medida que gane”. Esto equivale a decir que el bien dado en leasing poco a poco va autofinanciándose, pues los cánones periódicos pactados como contraprestación se pagan con los ingresos que genera el uso del bien. (Leyva Saavedra, 2003, pág. 758)

La posibilidad de pagar el bien con el dinero que el mismo genera es el motivo por el cual se trata de un contrato tan popular, para obtener bienes necesarios, como maquinaria o inmuebles, para realizar una actividad económica.

### **2.2.3.3 Leasing de aeronaves**

El leasing de aeronaves debe definirse como una categoría aparte. A través de este contrato las aerolíneas pueden disponer de muchas aeronaves, sin pagar el costo total de las mismas, e incluso disponer de una tripulación para las mismas, quienes celebran el contrato laboral con los dueños de la empresa de leasing y no con la aeronave. Las características particulares por las que se celebra han llevado a que ciertos ordenamientos jurídicos definan el leasing aeronáutico en un capítulo o una ley aparte de la ley de leasing general.

A diferencia de otros contratos de leasing, para los cuales se suele definir el precio del canon en base al precio del bien, en el leasing aeronáutico se

establece el precio de la prestación en base a otras variables, que las partes consideran al momento de elaborar las cláusulas. No existe un estándar general de los precios, sino que fluctúan en el tiempo, según la cantidad de vuelos que se efectúan, la demanda de pasajes, el tamaño de la empresa arrendataria, etc.

El precio que se obliga a pagar la aerolínea arrendataria al arrendador, valga decir, el canon de arrendamiento, es generalmente una estipulación más bien compleja que supondrá un precio que se descompone en una suma fija y otra variable o flotante de conformidad con proporciones y fórmulas de utilización de la aeronave y sus equipos accesorios como trenes de aterrizaje, turbinas y demás en términos de horas o ciclos (Lázaro, 2018, pág. 17)

En este sentido el arrendamiento aeronáutico tiene un valor mixto, que cada mes varía y se debe comprobar a través de inspecciones técnicas e informes, donde se reporte el uso efectivo de los diferentes sistemas de cada aeronave arrendada.

El leasing aeronáutico es un contrato muy amplio, aplicable a una variedad de situaciones. Es posible celebrar el leasing sobre una cantidad tan grande de bienes, que las aerolíneas pueden carecer prácticamente de cualquier bien y realizar todas sus operaciones mediante leasing de aeronaves, instalaciones, servicios, empleados, etc. Llegando a tal punto de que el capital de la empresa esté destinado mayormente al pago de alquileres, y se excluya la necesidad de realizar mantenimientos.

El leasing aeronáutico es un género que no sólo se extiende sobre cosas muebles registrables como una aeronave, sino también sobre

cosas inmuebles como parte de la infraestructura aeronáutica. A su vez, puede tener por objeto derechos o desarrollo de proyectos que pueden ir desde la fabricación de aeronaves hasta la garantía de una flota [...] estamos en la presencia de un leasing aeronáutico cuando una parte pacta transmitir a otra la tenencia, el uso y goce de una aeronave, infraestructura o bienes aeronáuticos, para fines aeronáuticos, y cuya propiedad – sea aquella que ya detentaba o la que adquiriera a terceros para celebrar el contrato – le transfiere plenamente con aquel fin, mediante el ejercicio de una opción a compra por la otra parte. (Gómez, 2011, pág. 185)

Gómez explica esto en detalle, cuando señala que el leasing puede realizarse prácticamente sobre cualquier bien, servicio, garantía, relación jurídica, etc., que se encuentre dentro de la práctica aeronáutica. Así, esto implica el arrendamiento de aeronaves como tal, hangares, locales comerciales, bienes futuros como aeronaves o inmuebles en construcción, etc.

Al referirse el autor a la transferencia de la propiedad señala que esta puede hacerse directamente, es decir por parte del arrendador dueño del bien, hacia el arrendatario, o que se puede pedir al arrendador que primero adquiera el bien de un tercero y posteriormente lo arriende al arrendatario.

En este sentido, existe una clasificación de los tipos de leasing aeronáutico que se pueden celebrar, la cual es compatible con los tipos de leasing general que se han venido estudiando.

- a) Leasing operativo: tal como se definió, este leasing se pacta cuando el objetivo del arrendatario es poseer bienes necesarios para su actividad, pero sin soportar las cargas que la propiedad implica, como pago de



impuestos o mantenimiento, cuyos costos, en el caso de aeronaves, son muy elevados.

- b) Leasing financiero: es el tipo de contrato según el cual se define al leasing como tal. Se entiende como el contrato por el cual la empresa obtiene financiamiento de manera rápida, a través de la posibilidad de usar libremente un bien para cuya adquisición no cuenta con recursos suficientes.
- c) Lease-back: el lease-back es un tipo especial de leasing, que se mencionó brevemente en la presente investigación. Es un tipo de leasing en el que el arrendatario vende un bien, generalmente aeronaves, al arrendador, quien a cambio acuerda alquilar el mismo bien por un canon mensual, que el arrendatario debe pagar durante un plazo, hasta que se abra la posibilidad de recomprar el bien que en principio enajenó. Es frecuente usar este tipo de contrato cuando una aerolínea es propietaria de aviones y necesita de manera inmediata una inyección de dinero, que puede obtener al vender esos aviones en un contrato de lease-back, que le permite retener la posesión y seguir usando el bien. Cuando se celebra este tipo de leasing la posesión generalmente no cambia, por lo cual desde afuera la realidad parece inalterada.
- d) “Leveraged lease” o arrendamiento financiero preferencial, es un tipo de leasing en el que el arrendatario pone parte del dinero necesario para comprar el bien, por lo cual ingresa en la relación contractual con una preferencia, que se puede computar con el pago de un cierto número de cuotas, o se puede amortizar al final del contrato como parte del pago final para obtener la propiedad del bien.
- e) Big ticket lease, es la denominación que se da a un tipo especial de leasing, el cual se caracteriza por tener un objeto muy grande, es decir por celebrarse respecto a muchos bienes, como una flota entera de aeronaves o un conjunto de aeronaves junto con instalaciones

aeroportuarias, entre otras variedades de bienes sobre los cuales se puede celebrar, siendo el principal factor que el precio del contrato es muy elevado.

El contrato de leasing aeronáutico es atípico, por lo menos en Bolivia, ya que no se encuentra regulado en el ordenamiento jurídico nacional.

Al igual que los contratos de leasing comunes, es bilateral, oneroso y consensual, aunque en los usos se vuelve formal para establecer una garantía documental de cumplimiento o como evidencia para fines de controversia judicial. Del mismo modo, las partes, los derechos y obligaciones de estas son aproximadamente los mismos que en el contrato de leasing común y corriente.

#### ***2.2.3.3.1 Dry leasing***

En el arrendamiento aeronáutico existen dos variantes importantes. Estas se diferencian por la amplitud de las prestaciones que el arrendador brinda al arrendatario.

Es la opción más común en el mercado. Comúnmente en un dry lease, la aerolínea arrienda por un periodo de tiempo determinado previamente en el contrato, únicamente el avión de su interés y mientras dure este tiempo la aerolínea arrendadora se hace totalmente responsable de operar con sus propios pilotos y tripulantes de cabina, seguro, comercializar y ventas, y se hace cargo completo del mantenimiento de la aeronave. (Larenas, 2019, párrafo 5)

En el sentido que expresa el autor, el dry leasing es una modalidad de leasing muy próxima al alquiler, y tiene características propias del leasing operativo,

por cuanto la aerolínea dispone y utiliza la aeronave para cumplir con sus vuelos planeados. Se dan casos en los que la opción de compra no es tomada en cuenta, sino que una vez transcurrido el plazo del contrato, la aeronave es devuelta al dueño, para que la disponga para fines similares posteriormente.

Ya que lo único que se alquila es el avión o cualquier otro tipo de aeronave, la aerolínea es la que provee de tripulación y cualquier material u otra cosa que necesite para operar. Aunque Larena señala que el arrendatario se hace cargo del mantenimiento por completo, en la práctica se puede pactar cláusulas distintas, que determinen la responsabilidad por el riesgo y el mantenimiento de la aeronave en el arrendador, dado que esta es precisamente una de las cargas que muchas aerolíneas buscan quitarse de encima al celebrar este tipo de contrato.

#### ***2.2.3.3.2 Wet leasing***

Incluye aeronave, tripulación, mantenimiento y seguros, por sus siglas en inglés también es llamado Leasing ACMI (aircraft, crew, maintenance, insurance). La diferencia con el dry leasing es clara, pues se trata de la aerolínea contratando un servicio completo, que va desde el vehículo aéreo hasta todas las otras partes, como el personal y los contratos subsidiarios. De tal manera, la empresa aeronáutica se libra de toda la responsabilidad en torno a la aeronave que arrienda, excepto la de pago al arrendador y, obviamente, la coordinación de operaciones de vuelo, venta de pasajes y demás actividades que sean necesarias para cumplir con el fin económico.

En términos generales, se puede decir que el Wet Lease es como un chárter o contrato de fletamento, excepto que lo debe realizar una aerolínea u operador que tenga sus propios permisos de operación, y

la aeronave debe ser operada bajo el código de designación de vuelo del arrendatario y con sus autorizaciones de ruta. La matrícula y el Estado de registro serán las del arrendador, y el personal asignado igualmente serán empleados de éste último. (Soto-Morales, 2018, párrafo 12)

Se dividen así las responsabilidades. La aerolínea debe tener permisos de vuelo desde un inicio, pues de otro modo la actividad aeronáutica no le sería permitida. En el mismo sentido, la matrícula del avión y los contratos que el personal del mismo celebra con el arrendador, lo vinculan forzosamente en cualquier actividad que este realice. En este sentido, podría hablarse de problemas al momento de surgir una controversia, para determinar si debe resolverse ante los tribunales que tienen jurisdicción sobre el arrendador o el arrendatario, cuando cada uno se encuentra en un país diferente. Por eso es que Soto-Morales apunta que la aeronave debe operar bajo el código de designación de vuelo del arrendatario, de lo cual se puede deducir que el ordenamiento jurídico bajo el cual se rigen las actividades de la aerolínea, también tendría que ser la ley a la cual se acuda cuando surja una controversia, como la comisión de un delito.

Por otro lado, en el contrato puede pactarse que las controversias de índole civil se resuelvan según el ordenamiento del arrendador, pero esta decisión debería ser facultativa y determinada en contrato, con el objetivo de evitar problemas competenciales previos al fondo del conflicto legal.

Por último, y de cara a la responsabilidad, el arrendatario y el arrendador deben indemnizarse mutuamente con los riesgos específicos correspondientes. El arrendador es responsable del daño causado al avión y debe indemnizar al arrendatario por cualquier

reclamo por daños causados, excepto en casos de negligencia o mala conducta intencional por parte del arrendatario. (Soto-Morales, 2018, párrafo 13)

Esta asignación de la responsabilidad es prudente, sobre todo cuando se trata de daños causados a los pasajeros o a la carga transportada en el avión, si es que esto es culpa de la tripulación, la cual, se debe recordar, tiene contrato laboral o de servicios con el arrendador. Así, cuando los pasajeros o los dueños de la mercadería reclamen a la aerolínea y exijan el pago, indemnización o cualquier otra forma de compensación, la aerolínea a su vez podrá repetir contra el arrendador para cumplir con sus propias expectativas económicas.

#### ***2.2.3.3 Dificultades jurídicas del contrato de leasing***

Pueden surgir muchas dificultades jurídicas a partir del leasing aeronáutico. Se debe tener en cuenta que este contrato suele ser de índole internacional, por lo cual los ordenamientos de varios países pueden estar involucrados en la solución del conflicto legal. El principal conflicto que puede suceder es uno competencial, es decir que sea difícil determinar la competencia de un tribunal u otro para juzgar el caso, pero también pueden surgir problemas de orden civil o penal. Asimismo, factores especiales como el tipo de carga o las características de los individuos que son transportados, se deben tomar en cuenta.

Dentro de los asuntos que se deben considerar al estructurar un Leasing se encuentran aquellos que surgen del conflicto de leyes, riesgos políticos, inmunidad soberana para el caso de aerolíneas estatales, gravámenes posesorios o derechos de retención, registro de

la aeronave en la jurisdicción de la aerolínea o donde se encuentra incorporada y autorizada gubernamentalmente para operar servicios aéreos y efectuar mantenimiento (Lázaro, 2018, pág. 8)

Estos factores son susceptibles de afectar la correcta operación de los aeronaves. La existencia de gravámenes desconocidos por el arrendatario, la naturaleza del vuelo, que puede tener fines diplomáticos, la peligrosidad de la carga, entre algunos otros factores, pueden conllevar que el vuelo sea ineficaz, o que la aerolínea se vea obligada a soportar multas y gravámenes como consecuencia de actos que no son su responsabilidad.

Durante la elaboración del contrato se debe tomar en cuenta todo esto, para hacer las previsiones correspondientes en cuanto a la asignación de responsabilidad y la determinación del canon y el precio final de compra.

Es precisamente con el fin de evitar posibles conflictos judiciales por determinación de competencia, y para tener un referente normativo nacional en torno al cual decidir los resultados, que en la presente investigación resulta necesario plantear una propuesta de mecanismo normativo.

#### ***2.2.3.3.4 La reposición***

Una de las partes más importantes del leasing aeronáutico es la reposición, ya que esta es la medida final que puede emplear el arrendador para lograr recuperar el bien arrendado, en caso de que la otra parte deje de cumplir con su parte del contrato. Se trata de una medida de última ratio, que debe existir necesariamente en la ley de leasing, ya que puede darse el caso de que, incluso incumpliendo con el contrato, el arrendatario insista en conservar el bien y se muestre reticente a devolverlo a su legítimo dueño.

La reposición es el procedimiento que emprende una entidad financiera para recuperar la tenencia de un bien que fue utilizado como garantía o dado en arriendo o leasing. Es una medida o acción en la que el propietario de un bien toma físicamente su control de otra parte que ostenta la tenencia del bien en cuestión, sin necesidad de amparo u orden judicial. (Lázaro, 2018, pág. 20)

La reposición debe estar planteada en la normativa como una medida que el arrendatario puede solicitar en cualquier momento, siempre que demuestre el incumplimiento por parte de la otra parte del contrato. Asimismo, debe plasmarse en el contrato como una cláusula especial. Si se tuviera que realizar este acto, siempre con intercesión de autoridad judicial, sería difícil lograr la recuperación pronta y efectiva, en todos los casos, del bien arrendado.

En el estatus actual de la normativa, la reposición es una cláusula que se acuerda con el dueño, es decir que es facultativa, pero existen mecanismos legales mediante los cuales el acto se puede revocar, desembocando en conflictos judiciales más complejos. Sin embargo la normativa vigente entiende que:

...la reposición o, mejor, el derecho de reposición, es un derecho contractual (un derecho personal) que acuerda el arrendador con el arrendatario, para que el primero, ante un evento de incumplimiento del Leasing por el segundo, pueda unilateralmente y sin intervención judicial, obtener en control físico y jurídico de la aeronave. (Fierro, 2013, pág. 20)

De tal manera, este es un acto común en la actividad aeronáutica. Razón demás para que la normativa se encargue de regularlo.

## **2.3 MARCO JURÍDICO**

### **2.3.1 Constitución Política del Estado**

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia contiene un par de artículos que definen el marco regulatorio del sistema aeronáutico nacional. Estos tienen por objeto determinar las competencias del gobierno en la regulación y administración de las actividades aeronáuticas.

**Artículo 298. I.** Son competencias privativas del nivel central del Estado:

**14.** Control del espacio y tránsito aéreo, en todo el territorio nacional. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental.

En esta definición se encuentra que el nivel central del Estado está encargado, por mandato constitucional, de controlar el espacio aéreo, cuya importancia ya se ha discutido para el Derecho Aeronáutico, así como está encargado de todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de centros aeroportuarios; esto último es comprensible ya que se trata de un medio de transporte muy importante, desde un eje político, económico y social.

Así, también la normativa del sector aeronáutico debe ser competencia del nivel central del Estado. Continuando con este mismo artículo, el siguiente párrafo contiene también una disposición interesante:

**II.** Son competencias exclusivas del nivel central del Estado

**32.** Transporte terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de



un departamento.

En este sentido todos los asuntos referidos a la regulación y administración del transporte, como lo indica el artículo, cuando este opere entre departamentos, y más aún si se trata de transporte internacional, es competencia del nivel central de gobierno. Las disposiciones para el contrato de leasing tienen que ser de alcance general, para todas las aerolíneas y empresas de arrendamiento financiero del país, por lo cual una ley nacional es la que corresponde en este sentido, para regularlo.

Más adelante en la CPE, otro artículo indica:

**Artículo 316.** La función del Estado en la economía consiste en:

**11.** Regular la actividad aeronáutica en el espacio aéreo del país.

El leasing aeronáutico es una actividad que, por su naturaleza y su objeto, encaja perfectamente en el ámbito económico, por lo cual la regulación del mismo está a cargo de la Asamblea Legislativa Plurinacional.

### **2.3.2 Código Comercial**

El Código Comercial es la principal norma en regular el comercio en Bolivia. Existen otras leyes, decretos y reglamentos secundarios, que regulan con mayor especificidad áreas particulares del comercio, como la actividad de los bancos, del sistema financiero, de los transportistas o de cualquier otro sector que sea importante.

El Código de Comercio regula, entre otras cosas, los contratos comerciales,

tal como la compraventa, el depósito, el transporte, y otro tipo de relaciones caracterizadas por ser onerosas y ser celebradas entre un comerciante y otro individuo o entre dos comerciantes, por lo cual tienen carácter de regularidad y se realizan de manera masiva, es decir por grandes sumas de dinero o en un gran número de ocasiones anualmente.

Entre las regulaciones que el Código establece para el contrato de compraventa, existe un artículo referido al alquiler-venta, que es una forma primitiva del contrato de leasing, en el cual la intención no necesariamente es la compra del bien, por lo cual se puede asemejar a la definición que se dio del leasing operativo.

**Art. 842.- (ALQUILER-VENTA).** Con las mismas formalidades y efectos previstos en el artículo 839, las partes pueden estipular que a la devolución de la cosa, sea por resolución o rescisión del contrato, las cuotas pagadas queden en beneficio del vendedor en compensación por su uso. (Arts. 621 a 638 Código de Procedimiento Civil).

Procede, además, la indemnización por daños y perjuicios cuando la cosa se hubiera deteriorado por uso indebido, culpa grave o dolo del comprador.

Se reputa venta a plazo con reserva de propiedad si no consta por el pacto expreso la modalidad del alquiler-venta.

En el sentido que lo expresa el artículo citado, la venta a plazo o el alquiler-venta son equiparables, ya que en ambos tipos de relaciones el comprador paga cuotas durante un tiempo determinado, antes de haber amortizado el precio total del bien, tras lo cual la propiedad es efectivamente transferida.

La diferencia entre este tipo de contrato y el leasing, es que en el alquiler-venta y en la compraventa a plazos el objeto del contrato es transferir la propiedad, a diferencia del leasing, donde el objeto es arrendar la cosa para utilizarla, con la compra como una simple posibilidad eventual.

### **2.3.3 Ley N° 1488 de Bancos y Entidades Financieras**

En el país el leasing fue regulado primero mediante la Ley de Bancos y Entidades Financieras, en 1993. Los artículos más importantes en esta norma son los siguientes:

**ARTICULO 1º.-** Para efectos de la presente Ley, se usarán las siguientes definiciones, siendo las mismas de carácter indicativo y no limitativo:

Arrendamiento Financiero: Contrato mercantil celebrado por las 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.

Esta definición sigue vigente y está de acuerdo a la teoría estudiada, donde la relación se celebra entre arrendador y arrendatario, como lo señala la ley. El pago de cuotas con la opción de compra al final del plazo también está definido por la norma.

**ARTICULO 3º.-** Son actividades de intermediación financiera y de servicios auxiliares del sistema financiero, las siguientes:

7. Realizar operaciones de arrendamiento financiero y factoraje.

Entre las actividades que esta ley señala como propias del rubro financiero se encuentra el arrendamiento financiero, para el cual la Ley de Bancos establecía ciertas particularidades, como:

**ARTICULO 60º.-** Las sociedades de arrendamiento financiero son de objeto exclusivo y no podrán realizar ninguna otra actividad financiera o de intermediación financiera. Con carácter complementario, podrán realizar las siguientes actividades:

**a)** Mantener y conservar los bienes cedidos.

**b)** Ceder a otra sociedad de arrendamiento financiero o a sociedades de titularización, los contratos que haya celebrado.

**c)** Vender o arrendar bienes que hayan sido objeto de operaciones de arrendamiento financiero.

**d)** Adquirir, alquilar y vender bienes muebles e inmuebles utilizados en actividades propias del giro.

**e)** Constituir en garantía los flujos de caja provenientes de los contratos de arrendamiento financiero que se celebren con recursos del financiamiento que se garantice.

Así, la norma de 1993 determinaba que el leasing podía ser realizado únicamente por entidades de objeto exclusivo; esta delimitación conllevaba que las empresas de leasing estén impedidas de realizar otro tipo de

actividades, por lo cual eran relativamente escasas en esa época, y celebraban una cantidad baja de contratos. Se podría decir que el leasing era una actividad que se realizaba tímidamente. La Ley 393 fue promulgada en 2013, trayendo una cantidad de cambios en la regulación del contrato de leasing y de las empresas de arrendamiento financiero.

#### **2.3.4 Ley de Servicios Financieros N° 393**

Esta Ley es muy especial, ya que incluyó disposiciones pensadas en el marco de la post-crisis financiera de 2008, momento en el cual la normativa internacional para bancos y entidades financieras recibió una actualización masiva. De manera concordante, el ordenamiento jurídico boliviano fue actualizado, con el fin de evitar que ocurriera una crisis tan grande como la de 2008 nuevamente.

Si bien resulta interesante analizar las regulaciones introducidas por esta ley para dar mayor solidez al capital de las entidades financieras, así como el concepto de colchones financieros, también es importante estudiar las regulaciones al leasing, que viraron en un sentido distinto al que se tenía en la Ley de Bancos de 1993.

#### **Artículo 119. (OPERACIONES ACTIVAS, CONTINGENTES Y DE SERVICIOS).**

I. Las entidades de intermediación financiera están autorizadas a efectuar las siguientes operaciones activas, contingentes y de servicios, con las limitaciones de la presente Ley:

r) Efectuar operaciones de arrendamiento financiero mobiliario hasta un monto límite equivalente a UFV200.000.- (Doscientas Mil Unidades de

Fomento a la Vivienda) e inmobiliario para vivienda de interés social. Estos límites podrán ser modificados mediante Decreto Supremo.

Sin entrar en detalle en el resto de actividades que las entidades financieras pueden realizar, se puede ver que el inciso r del párrafo I determina la competencia de las entidades financieras en general, para realizara actividades de leasing por un valor hasta el límite de 200.000 UFVs. Es evidente que esta es una modificación importante respecto a la prohibición establecida por la Ley de Bancos, que determinaba la posibilidad de realizar esta actividad únicamente para empresas constituidas para este fin expreso.

Se puede deducir que las empresas que pretenden realizar leasing por valores superiores, como necesariamente lo serían las de leasing aeronáutico, todavía deben constituirse como entidades de rubro único.

**Artículo 126. (ENTIDADES AUTORIZADAS).** La operación de arrendamiento financiero puede ser realizada directamente por una entidad de intermediación financiera, por una empresa de arrendamiento financiero de objeto único constituida como empresa de servicios financieros complementarios, por empresas comerciales y fabricantes de bienes de capital.

Como se anticipaba, la competencia para realizar actividades de leasing, en el nuevo ordenamiento jurídico, es extendida a una variedad de entidades financieras, donde se mantiene la posibilidad de constituir una empresa de rubro único. Las empresas comerciales y fabricantes de bienes de capital reciben esta facultad en virtud a que se facilita el arrendamiento de los productos que ellos comercializan.

**Artículo 128. (ACTIVOS SUJETOS A ARRENDAMIENTO FINANCIERO).**

I. Pueden ser bienes objeto de un contrato de arrendamiento financiero todas las cosas muebles e inmuebles, marcas, patentes o modelos industriales, software y otros intangibles (inmateriales) valiables, que sean propiedad del arrendador financiero o que el arrendador financiero tenga la facultad de otorgar en arrendamiento financiero y siempre que sean ciertas y claramente determinadas en su género.

II. No se deberá pactar el arrendamiento financiero sobre cosas genéricas. El bien o los bienes objeto de arrendamiento financiero deberán estar detallados en el contrato respectivo.

Según la Ley 393, el arrendamiento financiero puede darse con todo tipo de bienes y valores intangibles o abstractos de la empresa. En este sentido, es posible hablar también del arrendamiento de funcionarios que hayan celebrado un contrato laboral con el arrendador, dado que el trabajo de los mismos también puede ser valorado económicamente, como indica el primer párrafo.

Es relevante que no se pueda pactar leasing sobre bienes genéricos, es decir reemplazables unos con otros. El leasing debe realizarse sobre bienes que tengan permanencia en el tiempo, ya que de modo contrario sería imposible cumplir con la característica de la opción de compra al final del plazo del contrato.

**Artículo 130. (OPCIÓN DE COMPRA).**

II. El precio de ejercicio de la opción de compra debe estar fijado en el contrato y no ser mayor a veinte por ciento (20%) del valor del bien

comprometido en arrendamiento financiero o ser determinable según procedimientos o pautas pactadas. La opción de compra podrá ejercerse en cualquier momento por el arrendatario financiero si así lo convinieran las partes.

Es importante revisar someramente este artículo, ya que establece dos maneras de ejercer la opción de compra. Por un lado señala que se puede realizar con el pago del 20% del valor al final del plazo, aunque también se puede pactar un valor menor, y por otro la opción de que el arrendatario ejerza esta opción en cualquier momento, por el total del monto residual, sin importar que este sea inferior o superior al 20%. En todo caso esta es la modalidad más conveniente para el arrendatario.

**Artículo 131. (PRECIO DE LA OPCIÓN DE COMPRA).** El contrato de arrendamiento financiero debe fijar el precio de ejercicio de la opción de compra o establecer elementos y/o procedimientos suficientes que permitan determinarlo.

### **2.3.5 Ley de Aeronáutica Civil N° 2902**

La ley de aeronáutica civil podría ser revisada íntegramente para comprender el funcionamiento de este sector en el país, pero no es necesario llegar a esa profundidad para efectos de la presente investigación, puesto que no existe ningún artículo en esta ley que regule el leasing aeronáutico. En todo caso, corresponde notar esta deficiencia, ya que justifica definitivamente la creación de una ley que regule esta variedad del arrendamiento financiero.

**Artículo 1°.-** La Aeronáutica Civil en la República de Bolivia se rige por la Constitución Política del Estado, por los Tratados e instrumentos



internacionales suscritos, adheridos y ratificados por Bolivia, la presente Ley, sus Reglamentos y Anexos, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, la Ley del Sistema de Regulación Sectorial y demás normas complementarias, constituyendo de prioridad nacional su desarrollo.

La República de Bolivia ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, de acuerdo con los principios del Derecho Internacional y con los Tratados vigentes.

Las políticas de Estado en materia aeronáutica, serán dictadas por el Poder Ejecutivo a través de sus organismos pertinentes, cuando sean necesarias o convenientes y de conformidad a la presente Ley.

Adicionalmente, como se determina la potestad legislativa y administrativa en el órgano legislativo del nivel central de gobierno, es pertinente señalar que la ampliación de la normativa de Derecho Aeronáutico es competencia de la Asamblea Legislativa Plurinacional.

## **CAPÍTULO III: METODOLOGÍA**

### **3.1 ENFOQUE METODOLÓGICO**

Se determina el uso del enfoque cualitativo de investigación. Este enfoque se utiliza cuando el objetivo del investigador es reunir información no numérica ni estadística. Lo que se pretende con un enfoque cualitativo es conocer la forma en que un fenómeno se desarrolla, o la forma de vida de un individuo o grupo de individuos, para comprender la naturaleza del mismo, sin introducir variables o cambios importante que afecten el desarrollo normal de dicho fenómeno.

Se dice que “El enfoque cualitativo se selecciona cuando el propósito es examinar la forma en que los individuos perciben y experimentan los fenómenos que los rodean, profundizando en sus puntos de vista, interpretaciones y significados” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014, pág. 358). Entonces se aplica este enfoque a los trabajos en que es importante conocer cómo piensan y sienten los individuos, respecto a un problema investigado.

En este sentido, la investigación cualitativa estudia a profundidad las perspectivas de individuos. Si bien esta definición resulta naturalmente aplicable a seres humanos, también se puede extrapolar para aplicarla a otro tipo de objetos de estudio, como documentos académicos, fenómenos naturales o sociales, etc., los cuales pueden ser entendidos como individuos debido a que, a pesar de estar compuestos por muchos factores, constituyen una unidad. Es precisamente esa unidad, con las diferentes características y aspectos que la rodean, lo que se estudia mediante una investigación cualitativa.

## 3.2 HIPÓTESIS

La incorporación de una norma que regule el contrato de leasing aeronáutico en el ordenamiento jurídico boliviano, sí mejorará la seguridad jurídica de las aerolíneas que obtienen sus aeronaves de esta manera

## 3.3 VARIABLES

### 3.3.1 Variable independiente

Incorporación de una norma que regule el contrato de leasing aeronáutico en el ordenamiento jurídico boliviano

### 3.3.2 Variable dependiente

Mejora de la seguridad jurídica en materia aeronáutica

### 3.3.3 Operacionalización de variables

<b>Variables</b>	<b>Definición</b>	<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Instrumentos</b>
Incorporación de una norma que regule el contrato de leasing aeronáutico en el ordenamiento jurídico boliviano	El leasing aeronáutico es una modalidad de financiamiento muy utilizada e importante para el desarrollo de las actividades aeronáuticas a nivel mundial;	Financiamiento aeronáutico  Extensión de uso del contrato	-Necesidades financieras de las aerolíneas -Fuentes de financiamiento tradicionales.  -Proporción de contratos de leasing aeronáutico	-Encuesta

	razón demás para que sea regulado de manera específica, en atención a las particularidades en comparación con el leasing normal.		celebrados anualmente. -Carga económica de los contratos	
Mejora de la seguridad jurídica en materia aeronáutica	La seguridad jurídica es una garantía de que la norma es firme y estable en el tiempo, por lo cual el individuo puede conocer a qué marco jurídico adherirse al momento de realizar sus actividades normales. Se mejora la seguridad jurídica cuando la normativa regula de manera concreta los aspectos importantes de la vida humana	Seguridad de las aerolíneas  Seguridad de las empresas de leasing  Seguridad de los tripulantes  Salud del ordenamiento jurídico	-Estabilidad jurídica. -Confianza en la normativa - Desarrollo de actividades sin obstáculos  -Estabilidad jurídica. -Confianza en la normativa - Desarrollo de actividades sin obstáculos  -Estabilidad jurídica. -Confianza en la normativa - Desarrollo de actividades sin obstáculos	-Encuesta

### **3.4 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN**

#### **3.4.1 Métodos generales**

El método lógico-inductivo suele ser utilizado en investigaciones sociales o jurídicas, por la facilidad que da al investigador para conocer un fenómeno a partir de sus manifestaciones particulares, o aisladas en el tiempo y el espacio, para replicar los resultados o trasladar los hallazgos a un ámbito más grande.

Sería muy difícil conocer, por ejemplo, la opinión jurídica de millones de personas antes de promulgar una norma, por lo cual este método se hace útil para conocer la opinión de solo unos cuantos, quienes puedan formar un marco referencial sobre las preferencias de la población.

Este método es el que se emplea en investigación científica cuando lo que se pretende es partir de un conocimiento profundo de los hechos particulares que componen al problema, para consolidar este conocimiento y extrapolarlo a realidades más grandes.

El método inductivo parte del razonamiento inductivo y de la noción de inducción, que “Es el razonamiento que, partiendo de casos particulares, se eleva a conocimientos generales. Este método permite la formación de hipótesis, investigación de leyes científicas, y las demostraciones. La inducción puede ser completa o incompleta.” (Ramos Chagoya, 2014, pág. 9). Mediante la inducción el conocimiento hallado en el estudio de casos particulares o en ciencias muy específicas, puede aplicarse en contextos más amplios, sin perder su aplicabilidad en lo concreto.

La inducción puede ser completa o incompleta. Es completa cuando en la investigación se llega a conocer la totalidad de los componentes del fenómeno de estudio, mientras que es incompleta cuando solo se conocen algunos. Se define una forma de inducción u otra según el tamaño del fenómeno de estudio, el enfoque y los objetivos. Cuando la investigación es exploratoria, generalmente se da una inducción incompleta, ya que solo se busca conocer parte de las características del fenómeno y de manera superficial, por ejemplo.

En esta tesis se da una inducción incompleta, ya que se busca profundizar solamente en las características del Derecho Aeronáutico y Financiero, que son importantes para el contrato de leasing aeronáutico.

Se emplea también el método analítico-sintético. Este es un método doble, donde las técnicas se contraponen y se complementan, ya que es casi imprescindible que ambas estén presentes.

Generalmente cuando se hace referencia al análisis, se entiende el proceso de pensamiento crítico, a partir del cual una persona entiende la naturaleza de fenómenos que observa; es gracias al análisis que puede determinar la naturaleza de un objeto e internalizar sus características en el fuero interno; es decir que con el análisis se aprehenden ideas, objetos y fenómenos.

Si el análisis puede entenderse como una cascada, en la que las ideas estudiadas se multiplican y esparcen hasta alcanzar un alto grado de dispersión, la síntesis es como un embudo, en el que se vierte toda la información analizada para reducirla a una vertiente estrecha, en la que se encuentran las relaciones entre toda esa información que inicialmente parecía no coincidir.

En tal sentido, la síntesis puede casar diferentes ideas, textos, fenómenos, etc., de manera que aquello aparentemente disímil en un principio, se vuelve similar, o se encuentren relaciones.

### **3.4.2 Métodos específicos**

Debido a que la investigación tiene dimensiones y objetivos jurídicos, los métodos específicos empleados tienen este mismo carácter. El estudio de la normativa y sus proyecciones en la realidad boliviana es una de las finalidades principales en ese sentido

Para el presente estudio se emplea el método dogmático-jurídico y el jurídico-propositivo, siendo este último un derivado del primero

El método dogmático jurídico es propiamente parte de la ciencia del Derecho. Mediante este, se desarrolla el conocimiento jurídico entendido como una disciplina científica, a partir de investigaciones profundas, en las que se barajan variables, se compara el desarrollo de la legislación en diferentes países, los principios generales del Derecho y todos los textos, actos e información que derivan propiamente de la Ley. La dogmática jurídica busca estudiar el Derecho, en la medida en que se encuentra en la Ley.

La dogmática jurídica es aquella que considera al saber jurídico como saber científico, es decir, un saber puro o depurado. [...] considera que el objeto de investigación jurídica deber ser el Derecho, y lo entiende como la norma, la doctrina y la jurisprudencia. La dogmática no considera otro saber (sea reflexivo, especulativo o empírico) que no sea el saber jurídico que emane de la norma, la doctrina jurídica (sobre la norma) y la jurisprudencia (sobre la norma). (La Época, 2019, párrafos

2, 3)

Este método busca las ideas y las fuentes generales de los conceptos, estudios previos, paradigmas constructivos de principios jurídicos. Se indagan los principios y estudios consagrados, el conjunto de conceptos y teorías explayados de la sustentación normativa vigente. Esta exploración de ideas y teorías jurídicas explica las soluciones a los problemas de estudio que se convierten en abstracciones jurídicas normativas en la realidad social. Realiza la búsqueda ineludible de criterios conceptuales, referenciales y contextuales existentes como producto de la evolución histórica-social de la humanidad en materia jurídica, porque representa el estudio del conocimiento acumulado en la literatura jurídica y la bibliografía respectiva (Lara, 1991).

La investigación jurídico-propositiva se enmarca dentro de los métodos dogmático-jurídicos. Según Tantaleán (2016) es el que el investigador puede utilizar para cuestionar una determinada posición jurídica, con la finalidad ulterior de proponer una alternativa. Es decir que mediante la investigación jurídico-propositiva se puede analizar la normativa, con un conocimiento profundo de la misma, para proponer su modificación, derogación o creación, como se suele hacer, así como la propuesta de un método de interpretación alternativo.

En este sentido, el origen de la investigación jurídico-propositiva es el conocimiento profundo de la normativa, con un enfoque científico que observa al Derecho como una ciencia unificada, cuyo desarrollo depende de muchos factores, como los impulsos históricos y sociales. Asimismo, este tipo de investigación entiende que el Derecho, que tiene pretensión de permanencia en el tiempo y adopta un carácter rígido en la mayoría de las legislaciones, en realidad puede ser modificado, en ciertos casos debe ser modificado porque



las necesidades sociales y los cambios en la forma de interacción de los individuos, lo demandan.

El surgimiento de un nuevo campo en el comercio, la comisión de actos dañinos para la sociedad, pero que aún no son entendidos como delito o el cambio ético de la sociedad que lleva a pensar que actos delictivos en realidad no deberían ser penados, justifican una modificación en la normativa con una perspectiva jurídico-propositiva. Por eso es importante que un investigador que desee utilizar este tipo de investigación debe tener, de inicio, un conocimiento profundo de la norma, para saber qué partes del ordenamiento jurídico son débiles, cuáles son fuertes, cuáles deben cambiarse o derogarse, y cuáles deben fortalecerse.

### **3.5 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

El diseño de investigación está relacionado con los métodos a emplearse y los instrumentos de investigación. Para este caso se designa una investigación de tipo no experimental, por cuanto no existe una manipulación deliberada de las variables, sino que estas son estudiadas de manera pasiva por el investigador, quien no interviene en modificarlas

Agudelo, Aigner y Ruiz señalan que “La investigación no experimental o ex post facto es cualquier investigación en la que resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o a las condiciones” (2010, pág. 39), por lo cual las investigaciones de este tipo son aquellas en las que se busca un tipo de conocimiento no necesariamente aplicable, sino teórico.

En la presente investigación no hay manipulación de variables, lo único que hay es estudio pormenorizado de la realidad, del entorno natural en el que se

presenta el fenómeno, siendo en este caso un entorno jurídico.

### **3.6 Tipo de investigación**

La investigación descriptiva se realiza en torno a temas que ya han sido leve o moderadamente explorados, se trata de un paso más avanzado que las investigaciones exploratorias, cuyo objetivo es realizar una aproximación inicial a un fenómeno prácticamente desconocido. La investigación descriptiva busca analizar y describir los fenómenos de estudio de manera que se entienden sus características esenciales. La selección de este tipo de investigación está directamente relacionada con el enfoque seleccionado, así como las herramientas que se emplearán para desarrollar los objetivos de investigación.

El tipo descriptivo está relacionado directamente con el enfoque cualitativo de investigación. En este sentido el objetivo de aproximarse y conocer los fenómenos de estudio en profundidad, se ve coadyuvado por las características del tipo descriptivo, que pretende entender exactamente lo que sucede con el objeto o fenómeno de investigación.

Los autores señalan que el investigador descriptivo debe:

Indagar la incidencia de las modalidades o niveles de una o más variables en una población. El procedimiento consiste en ubicar en una o diversas variables a un grupo de personas u otros seres vivos, objetos, situaciones, contextos, fenómenos, comunidades; y así proporcionar su descripción (Hernandez Sampieri & otros, 2006, p. 102).

### **3.7 UNIDAD DE ANÁLISIS**

#### **3.7.1 Universo**

Está formado por abogados expertos en derecho financiero y aeronáutico, quienes puedan responder con un criterio jurídico a las preguntas formuladas. Más adelante se detallan los instrumentos investigativos, mediante los cuales se revisa la opinión de expertos y la realidad jurídica del país en la actualidad.

#### **3.7.2 Muestra**

La muestra de la investigación es no probabilística. Como lo definen Hernández y otros (2014), esta es la forma de seleccionar una muestra cuando la misma no necesita ser estadísticamente representativa, sino que se busca información concreta para analizar, en base a la importancia que la opinión o la experiencia de un sujeto o grupo de sujetos, puede tener para la determinación del criterio.

### **3.8 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

#### **3.8.1 Encuesta**

Respecto a esta, indica Ramos Chagoya:

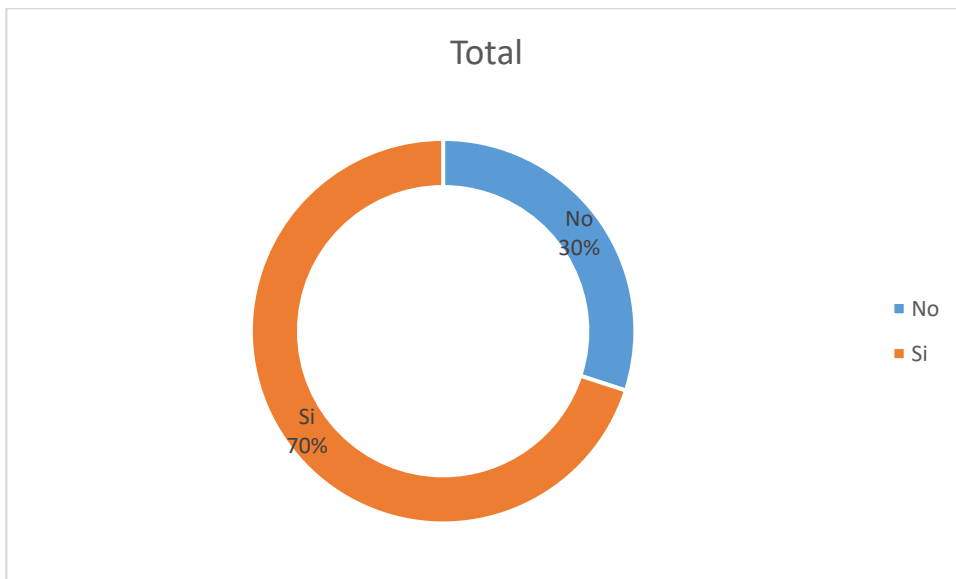
La encuesta es una técnica de adquisición de información de interés sociológico, mediante un cuestionario previamente elaborado, a través del cual se puede conocer la opinión o valoración del sujeto seleccionado en una muestra sobre un asunto dado. En la encuesta a diferencia de la entrevista, el encuestado lee previamente el

cuestionario y lo responde por escrito, sin la intervención directa de persona alguna de los que colaboran en la investigación. (Ramos Chagoya, 2014, pág. 25)

## CAPÍTULO IV: RESULTADOS

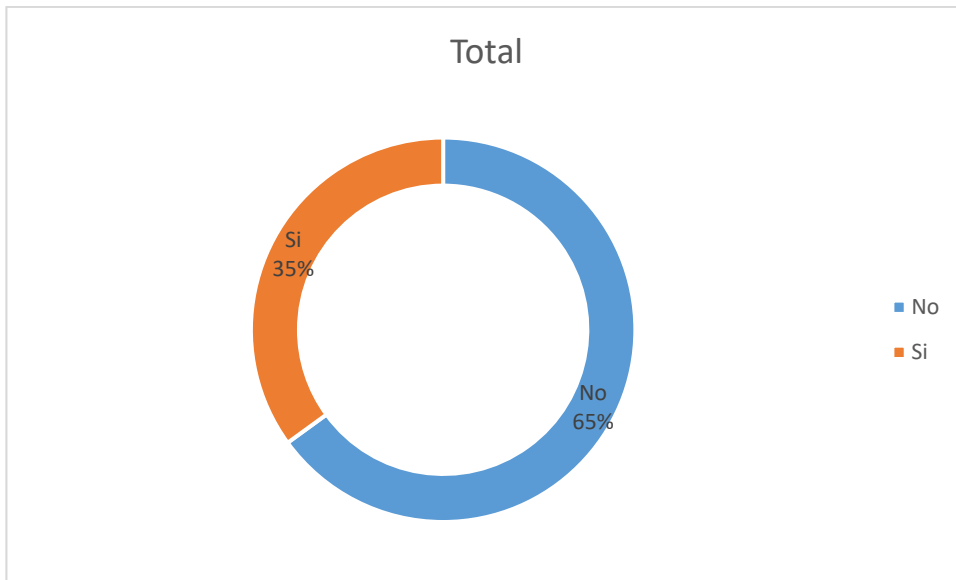
### 4.1 Resultados de la encuesta

#### 1. ¿Conoce el contrato de leasing aeronáutico?



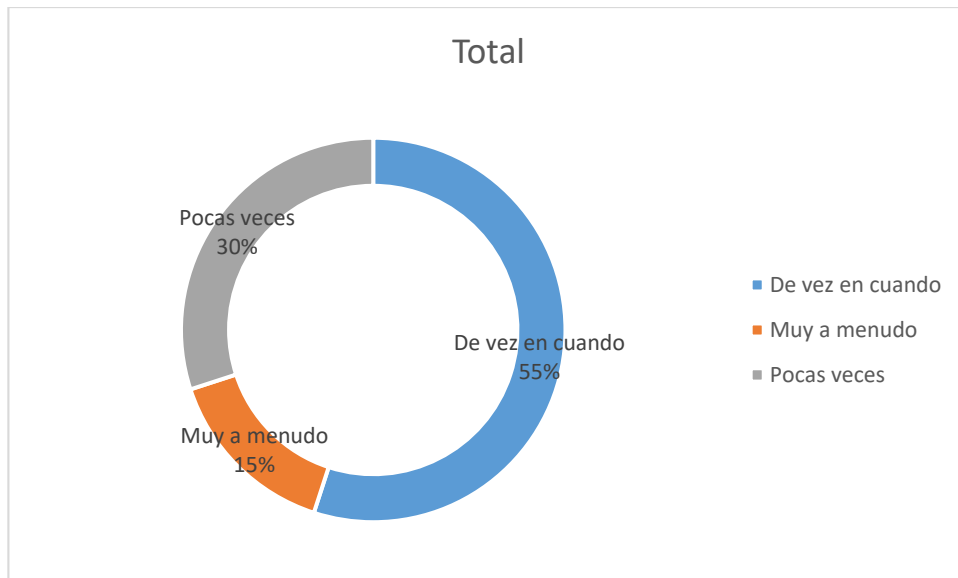
En la encuesta se observó que la mayoría de la población estaba informada respecto a la naturaleza del contrato de leasing aeronáutico. Sin apuntar específicamente el nivel de conocimiento de cada individuo, hay que tener en cuenta que los individuos consultados eran todos abogados profesionales con diferentes grados de experiencia en Derecho Aeronáutico y/o Derecho Financiero.

## 2. ¿Conoce la diferencia entre el dry leasing y el wet leasing aeronáutico?



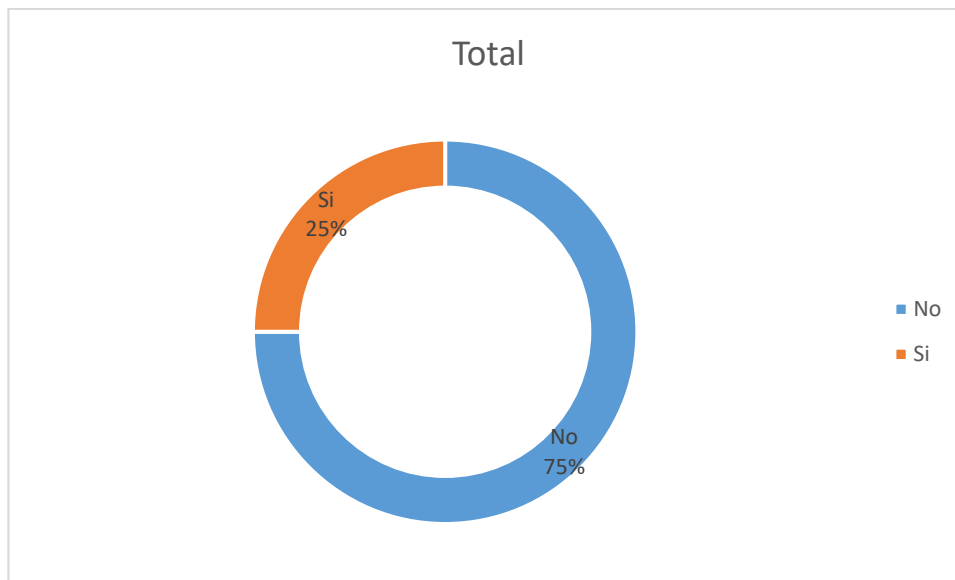
En la segunda pregunta se pudo evidenciar que, a pesar de tener la mayoría un conocimiento directo acerca del leasing aeronáutico, era una minoría la que conoce la diferencia entre un tipo de leasing y otro. Esto se debe a que el contrato en sí mismo es poco conocido, son pocos los profesionales que se dedican a esta área en particular en el país. Adicionalmente, la falta de regulación tipificada en el ordenamiento, conlleva que una menor cantidad inclusive conozca sobre estos contratos.

**3. ¿Con qué frecuencia considera que se celebran contratos de leasing en general en Bolivia?**



La opinión mayoritaria es que el leasing es celebrado una cantidad moderada de veces en Bolivia, es decir que los mismos no suceden a diario ni con una frecuencia alta, pero tampoco son escasos, según la percepción de los encuestados. Hay que apuntar que la pregunta hace referencia al leasing en general, por lo cual las respuestas brindadas parecen realistas. Si la pregunta fuera específicamente sobre el leasing aeronáutico, las respuestas posiblemente estarían más inclinadas hacia el lado negativo, ya que incluso a nivel mundial no es un contrato que se celebre a diario, pero sí uno que ocurre con relativa frecuencia.

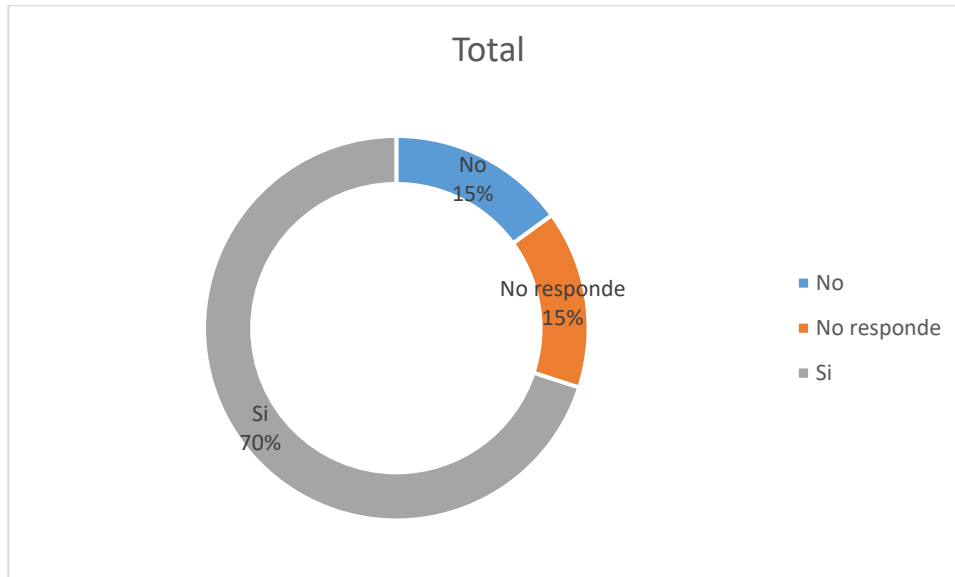
#### 4. ¿Cree que el sistema financiero boliviano es sólido?



El hecho de que la opinión general es que el sistema financiero no es sólido, es muy representativo e ilustrativo de la realidad de este sistema. A pesar de tener una normativa relativamente clara, el mismo está poco desarrollado. Esta pregunta es superficial, ya que una investigación más profunda sobre el sistema financiero analizaría datos numéricos y estadísticas históricas. Sin embargo, no está demás señalar que el tamaño y la solidez del mismo son pequeños, porque a pesar de haber bastantes personas que depositan sus ahorros en entidades financieras, no hay muchos que busquen préstamos de financiamiento. Los bolivianos no cuentan con la solidez del sistema financiero todavía, muchos de ellos siguen ahorrando en sus casas, lejos de la demanda de activos, dejando inmóvil su dinero.

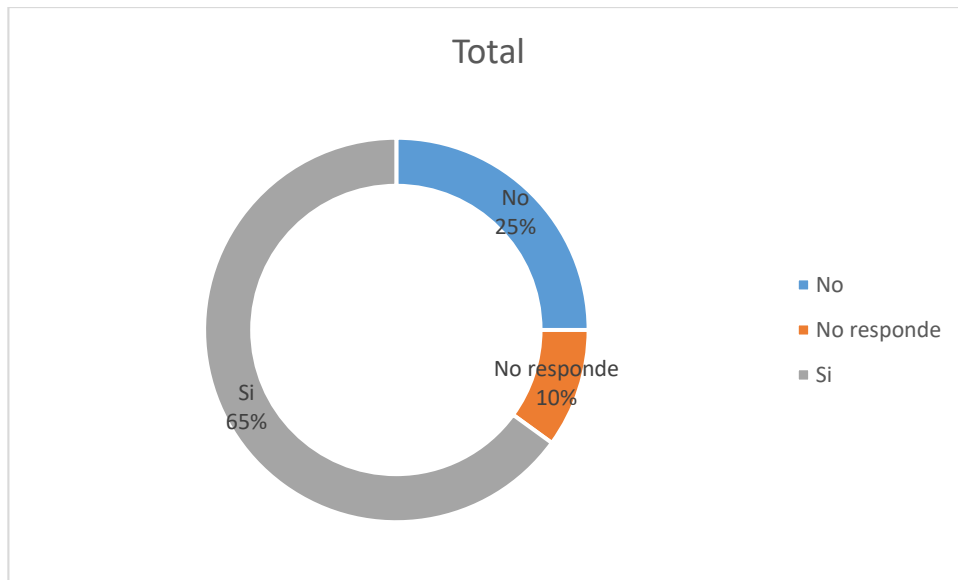


**5. ¿Considera necesario regular el contrato de leasing aeronáutico con una ley especial, teniendo en cuenta que tiene características diferentes a las del leasing común?**



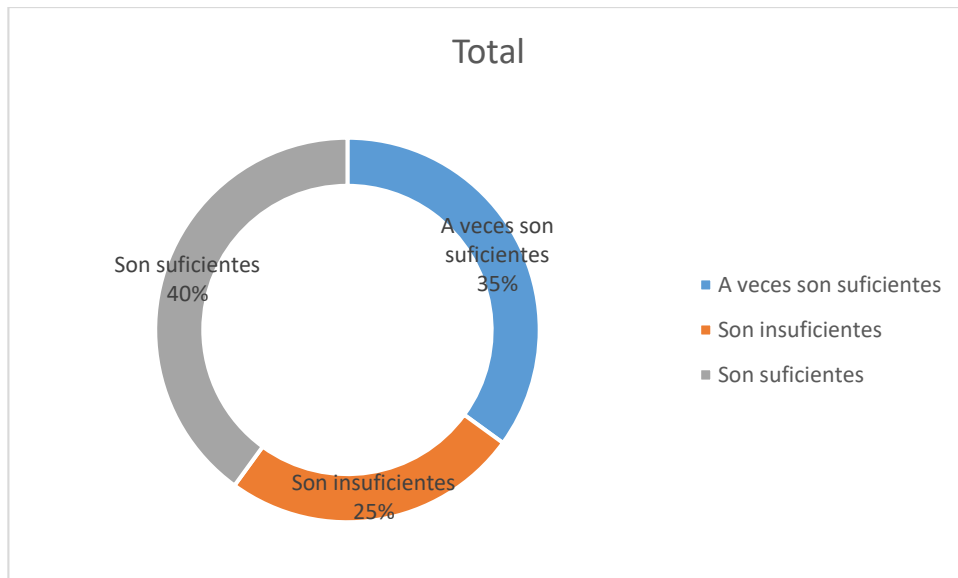
La mayoría de la población opinó favorablemente respecto a la incorporación de una norma que regule el leasing aeronáutico. Al formular esta pregunta se incluyó el factor de las características diferentes en este tipo de contrato, frente al leasing común, por lo cual se puede asumir que fue esta afirmación la que llevó a la población a considerar que el leasing aeronáutico requiere una regulación particular. Por otro lado, el porcentaje de individuos que afirmó esta necesidad es aproximadamente el mismo que dijo conocer el contrato de leasing en primer lugar.

**6. ¿La gran necesidad de financiamiento de las aerolíneas para adquirir aeronaves justifica que se elabore una ley especial en este sentido?**



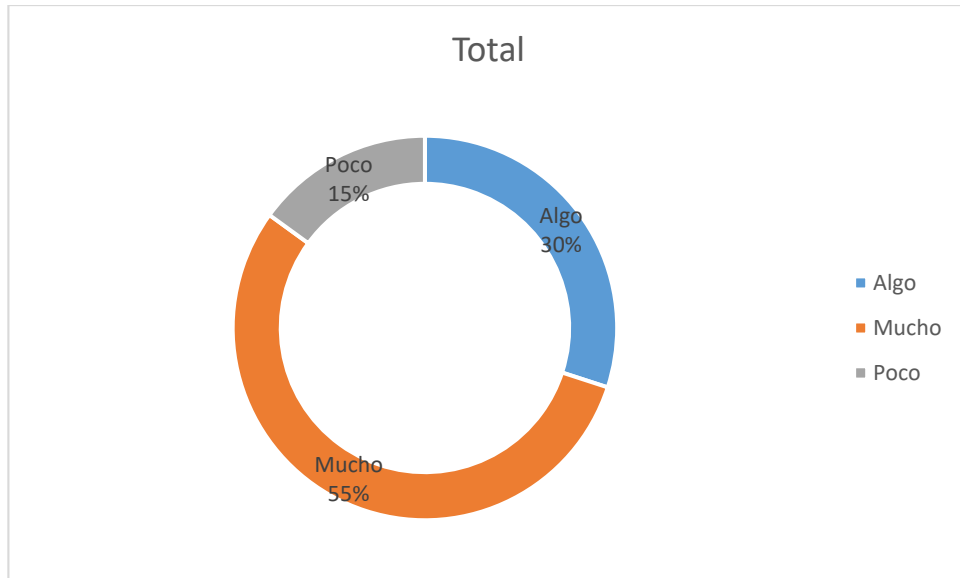
De manera similar a la pregunta anterior, se consultó sobre la necesidad percibida en la creación de una norma que regule el contrato sobre el que se discute en la presente tesis, utilizando como excusa la necesidad de financiamiento en las aerolíneas. En este caso las proporciones de población que brindaron las respuestas fueron distintas, aunque permanecieron cerca de los porcentajes de la anterior pregunta. Se puede observar que hubo una ligera variación ya que algunos encuestados consideraron innecesaria una norma por el motivo expuesto en esta pregunta en particular, siendo que no pensaron de ese modo en la anterior.

**7. ¿Las fuentes de financiamiento tradicional, como préstamos, son suficientes para satisfacer las necesidades de las aerolíneas?**



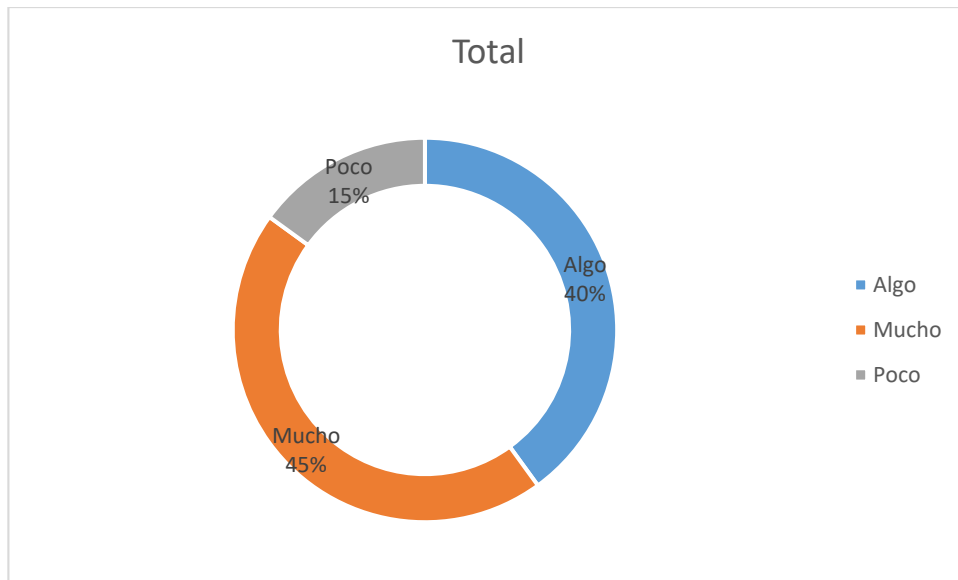
Las opiniones en este caso son mixtas. La mayor parte considera que las fuentes si son suficientes, pero hay muchos encuestados que las consideran al menos parcialmente insuficientes. Este criterio es similar a la opinión que se ha manejado a lo largo de la investigación, ya que se ha encontrado que la razón de existencia del leasing aeronáutico, que puede entenderse como una modalidad extraordinaria de financiamiento, es una medida mucho más útil que los préstamos u otras formas de financiamiento, para obtener rápidamente el uso de aeronaves e instalaciones aeronáuticas.

**8. ¿En qué medida una norma que regule el leasing aeronáutico beneficiaría a las entidades financieras y empresas de leasing?**



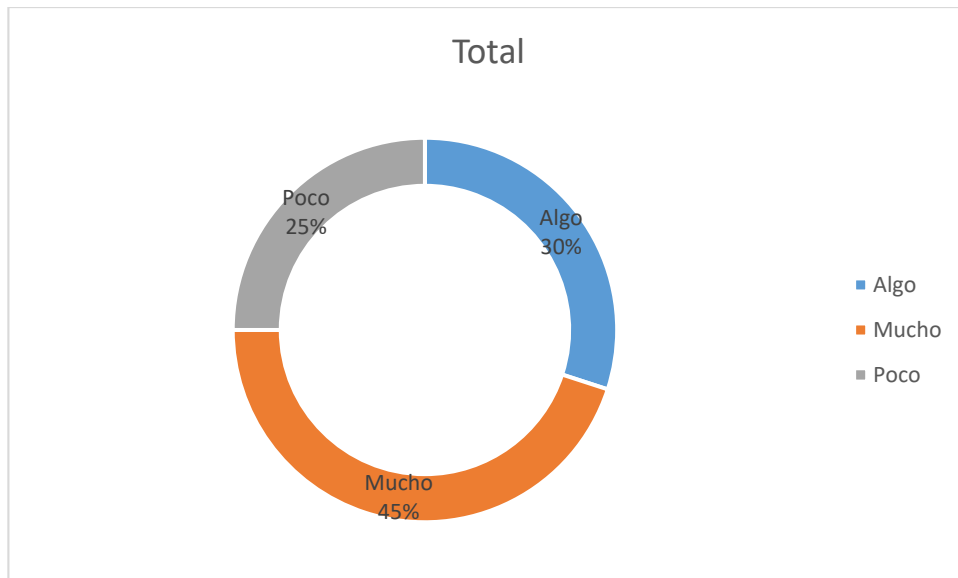
La mayoría de la población considera que una norma regulatoria del leasing aeronáutico sería positiva para las empresas del sistema financiero, que son entidades financieras en general, como bancos y cooperativas, y empresas de rubro único dedicadas al leasing. Es evidente que las mismas se verían beneficiadas por este tipo de norma, ya que se definiría con claridad la forma en que deben desarrollar sus actividades contractuales. Gracias a esto, las entidades financieras podrían celebrar contratos de leasing con mayor firmeza.

**9. ¿En qué medida una norma que regule el leasing aeronáutico beneficiaría a las aerolíneas?**



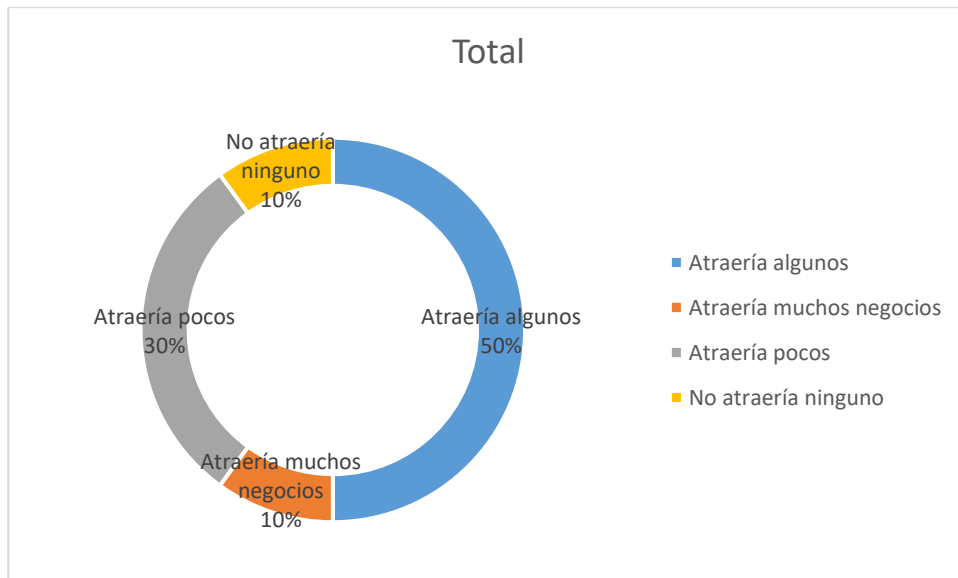
Las proporciones son similares a las de la pregunta anterior. Las aerolíneas efectivamente se verían beneficiadas por un incremento en la seguridad jurídica a través de una regulación del contrato de leasing aeronáutico, pues tendrían certeza de la manera de proceder cuando desean realizar estos contratos.

**10. ¿En qué medida una norma que regule el leasing aeronáutico beneficiaría a los tripulantes y pasajeros de aviones?**



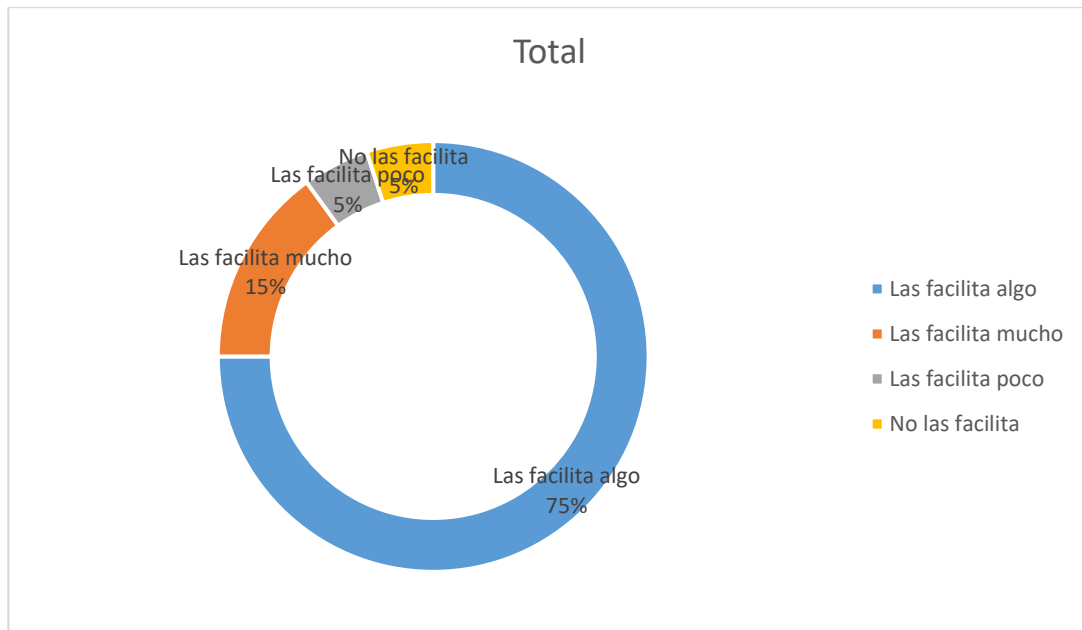
En esta pregunta aumentó ligeramente el porcentaje de encuestados que respondieron en el espectro negativo (poco) y disminuyeron los positivos (algo), pero se mantuvo el mismo porcentaje que en caso anterior respecto al mucho beneficio. Es un poco menos evidente el porqué del alto beneficio que la tripulación y los pasajeros tendrían, pero puede resumirse en que, si las aerolíneas pueden conseguir el derecho de uso sobre un mayor número de aeronaves, necesitarán más operadores y podrán ofrecer más servicios.

**11. ¿La seguridad jurídica en el Derecho Aeronáutico atraería más negocios de aerolíneas?**



La seguridad jurídica de un ordenamiento ha sido probado que puede atraer nuevos negocios. No solo en el área aeronáutica, sino en todas las áreas dedicadas al comercio. La mayoría de los encuestados opinó que la mejora en seguridad jurídica sería capaz de atraer nuevos negocios. Esto puede ser el caso, aunque también cabe la posibilidad de que no atraiga a muchos, debido a la cantidad relativamente pequeña de actividades aeronáuticas realizadas en Bolivia, en comparación con otros países por donde atraviesan muchos vuelos diariamente.

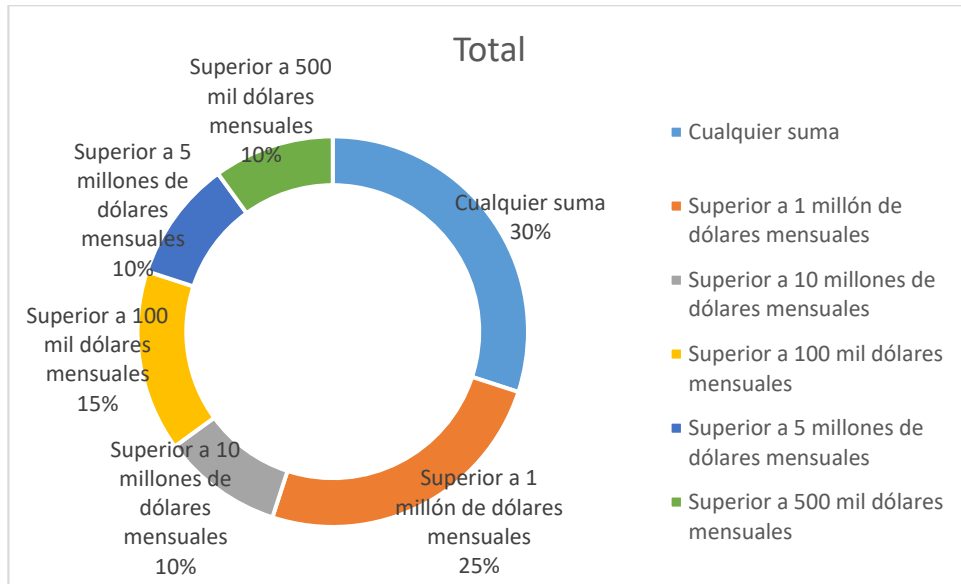
**12. ¿La seguridad jurídica en el Derecho aeronáutico facilita el desarrollo de las actividades aeronáuticas?**



Según estas respuestas las actividades aeronáuticas son muy facilitadas cuando existe seguridad jurídica. Esta es una de las principales ventajas de la mejora en la seguridad jurídica, ya que permite el desarrollo de las empresas sin experimentar preocupaciones por tener que actuar en un marco jurídico indefinido.

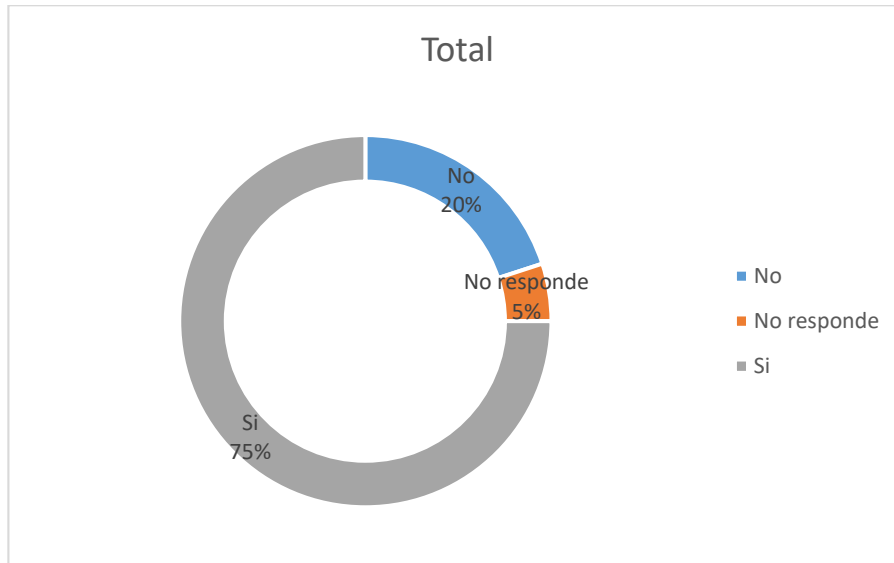


**13. ¿Qué magnitud de contratos de leasing aeronáutico, en términos monetarios, mensualmente en Bolivia, justificaría la creación de una norma para regularlo?**



Las opiniones en este caso fueron variadas, y se plantearon varias opciones para averiguar la opinión de la población, que hasta esta parte se presentaban uniformes, o de un mismo criterio. Como se observa, una porción grande considera que cualquier suma es motivo suficiente para requerir regulación en el área, pero distintas proporciones consideran que debería existir al menos cierto monto de operaciones representadas por una suma monetaria específica. En la investigación se maneja el criterio de que la regulación es necesaria desde el momento en que se celebran contratos de un cierto tipo.

**14. ¿Los contratos de leasing aeronáutico celebrados actualmente en Bolivia son de una magnitud económica suficiente para requerir una norma que los regule?**



La mayoría de los encuestados opinaron que sí se debe regular el contrato de leasing aeronáutico en Bolivia, porque se celebran suficientes como para que se requiera la regulación. Esto significa que los encuestados, teniendo en cuenta el rango que consideraron suficiente para justificar la creación de legislación, encontraron que ese estándar está siendo cumplido actualmente en el país.

## **CAPÍTULO V: PROPUESTA**

### **5.1 INTRODUCCIÓN**

El Contrato de leasing aeronáutico es una variedad importante del arrendamiento financiero a nivel mundial. Mediante esta modalidad las aerolíneas pueden obtener un financiamiento que les permite adquirir el uso de una gran cantidad, incluso una flota de aeronaves, con las que realizar sus operaciones aeronáuticas de manera constante.

La mayoría de las empresas de leasing aeronáutico se encuentran en el extranjero, con la mayor concentración de las mismas en Estados Unidos, Rusia y China. En Bolivia existen pocas empresas dedicadas particularmente a esta actividad, pero hay varias que contratan el leasing en calidad de arrendatarios. Basta con revisar el ejemplo de la empresa Boliviana de Aviación, la cual recibió, el año 2019, una inyección de 17,5 millones de dólares de parte del Estado, los cuales utilizó para contratar el leasing de una flota de 7 aeronaves, relativamente antiguas y a medio uso, para expandir sus actividades. En este contrato se habría pactado el pago de un estimado de 300.000 dólares mensuales a la empresa arrendadora. (Mendoza, 2019)

Dado que se celebran contratos de este tipo con empresas extranjeras, y con una frecuencia considerable, es trabajo de los legisladores bolivianos proponer normas que regulen este ámbito, ya que la modalidad en que se celebran los contratos de arrendamiento aeronáutico es muy amplia y exige que la norma contemple varias posibilidades. En este sentido, es necesario proponer una norma aeronáutica-financiera, que regule el leasing o arrendamiento financiero aeronáutico.

## 5.2 JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

El ordenamiento jurídico de un país debe regular todas las actividades que se realizan comúnmente en el mismo. Es necesario que la ley contemple distintas posibilidades y mecanismos, los cuales permitan a los individuos y personas jurídicas en todas las dimensiones del espectro, conocer con certeza las normas que les permiten celebrar contratos, los derechos y obligaciones que les son inherentes y los mecanismos de los que disponen para hacer efectivos a los mismos.

En Bolivia la magnitud de contratos de arrendamiento financiero en general, es pequeña en comparación a otros países cercanos, como Brasil. El caso del arrendamiento aeronáutico es más pequeño aún, ya que existen pocas empresas dedicadas a este rubro, frente a muchas que requieren el servicio de leasing y deben acudir a entidades extranjeras para conseguirlo.

Actualmente las aerolíneas bolivianas que contratan leasings aeronáuticos con empresas de otros países, están prácticamente sometidas al ordenamiento jurídico de ese país, sin opción a plantear la aplicación de una norma propia en los contratos. Para efectos de brindar mayor seguridad jurídica a estas aerolíneas, así como a las empresas que se dedican a esta actividad, y que eventualmente se funden cuando la actividad aeronáutica sea mucho mayor en el país, es necesario definir un marco normativo que contemple regulaciones en una encrucijada entre el Derecho Aeronáutico y el Derecho Financiero.

De este modo, será posible regular tanto a entidades financieras dedicadas al leasing, como a aerolíneas, para proteger sus derechos, obligaciones y definir los lineamientos según los cuales celebrar este contrato, tan importante y útil

para el crecimiento de las empresas y de la economía nacional.

### **5.3 DESARROLLO DE LA PROPUESTA**



## **ANTEPROYECTO DE LEY N°...**

**LEY... DE... DE 2021**

### **“LEY DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO AERONÁUTICO”**

---

En cumplimiento del artículo 162, numeral 1 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, que confiere a las ciudadanas y los ciudadanos en general la facultad de presentar proyectos de ley ante la Asamblea Legislativa Plurinacional, es presentado el siguiente anteproyecto de ley:

#### **CAPÍTULO I**

#### **ASPECTOS GENERALES**

**Artículo 1 (Objeto).** El objeto de la presente ley es regular el contrato de leasing aeronáutico, en sus diferentes modalidades, y definir las obligaciones y derechos de las partes involucradas.

**Artículo 2 (Marco normativo).** La presente ley se encuentra dentro del marco de la Constitución Política del Estado, la Ley N°2902 de Aeronáutica Civil, la Ley N°1488 de Bancos y Entidades Financieras, y la Ley N°393 de Servicios Financieros.

**Artículo 3 (Definiciones).** Se adoptan las siguientes definiciones para esta norma:

- a) Arrendamiento financiero: Contrato mediante el cual una entidad financiera o empresa dedicada al rubro del leasing contrata, en calidad de arrendador, el arrendamiento de un bien mueble o inmueble, no genérico, con una persona individual o colectiva, a la que se conoce como arrendador, quien debe pagar un canon mensual durante el plazo del contrato, a cambio del uso del bien, y puede también ejercer el derecho de compra sobre el bien arrendado, pagando el saldo del valor del mismo, tras calcular el pago ya efectuado a través de las cuotas mensuales.
- b) Leasing: Este término se usa como sinónimo del término “arrendamiento financiero”, y proviene de la misma expresión en inglés.
- c) Aeronave: Vehículo aéreo capaz de desplazarse en el eje vertical y en los horizontales, y de transportar pasajeros o carga. Indistintamente del tamaño, se incluye en esta clasificación a los aviones, avionetas, helicópteros y drones.
- d) Aeropuerto: Lugar en el que se realizan las operaciones aeronáuticas, incluyendo desde la venta de pasajes, hasta el abordaje y despegue de

aeronaves, mantenimiento y guarda de las mismas, entre otras actividades.

- e) Hangar: Lugar en que se guardan las aeronaves cuando estas no están siendo utilizadas.

## **CAPÍTULO II**

### **CONTRATO DE LEASING AERONÁUTICO**

**Artículo 4 (Objeto).** El objeto del contrato de leasing aeronáutico es el arrendamiento financiero de aeronaves de cualquier tipo, entre un arrendador propietario del bien, y un arrendatario que paga las cuotas mensuales por el uso del mismo y tiene facultad para comprarlo pagando el valor restante del mismo, al vencimiento del plazo o en cualquier momento durante la relación contractual, según como se pacte en el contrato.

**Artículo 5 (Sujetos).** Son sujetos de la relación contractual

1. El arrendador, que puede ser cualquier entidad financiera o empresa de rubro único dedicada al leasing.
  
2. El arrendatario, que puede ser una persona individual, aerolínea o cualquier otra entidad, que se comprometa a pagar el valor del arrendamiento y tenga capacidad para hacerlo.

**Artículo 6 (Derechos).**

- I. Son derechos del arrendador:

1. Cobrar el canon mensual por el uso de su bien.
2. Recibir el bien en el mismo estado en que se entregó, salvo la depreciación y el envejecimiento natural, cuando el plazo del contrato venza o este se resuelva o rescinda.
3. Recibir el valor total del bien en caso de que el arrendatario ejerza la opción de compra.
4. Rescindir el contrato si la contraparte utiliza la o las aeronaves para fines diferentes al pactado o para fines ilegales.
5. Cambiar la tripulación de la nave, cuando el contrato incluya el leasing de servicios laborales.

## II. Son derechos del arrendatario:

1. Recibir el bien arrendado y hacer uso del mismo durante el tiempo pactado en contrato, o hasta que este se resuelva o rescinda.
2. Recibir el bien en las condiciones pactadas en el contrato, y cuando estas no se hayan pactado, recibir un bien nuevo.
3. Exigir al arrendador el mantenimiento de la aeronave, salvo en caso de que se pacte en contrario en el contrato.
4. Utilizar la o las aeronaves arrendadas para cumplir con sus operaciones de vuelo, según los permisos y planes que la aerolínea o empresa tenga.
5. Ejercer el derecho de compra en las condiciones en las que la Ley de Servicios Financieros lo establece.

## **Artículo 7 (Deberes).**

### I. Son deberes del arrendador:



1. Entregar el bien en las condiciones pactadas en el contrato, y cuando no se han pactado, entregar un bien nuevo
2. Encargarse del mantenimiento de la aeronave cuando no se pacta la delegación de esta responsabilidad al arrendatario
3. Responder por los vicios y la evicción de la cosa
4. Permitir al arrendatario el uso ininterrumpido del bien
5. Cuando el arrendamiento incluya los servicios de la tripulación, suministrar al arrendatario con tripulación apta y capaz para pilotar la o las aeronaves.
6. Pagar el seguro de la aeronave, cuando no se pacte lo contrario.

## II. Son deberes del arrendatario:

1. Cuidar la cosa y reparar cualquier daño que le sea causado por negligencia o por factores ajenos al uso común de la aeronave.
2. Devolver el bien en la misma condición que fue entregado, salvo el desgaste y depreciaciones naturales por el tiempo y el uso.
3. Pagar mensualmente el canon de arrendamiento.
4. Pagar el valor residual de la aeronave, si decide ejercer la opción de compra, al final del plazo de contrato o durante la ejecución del mismo.

## **Artículo 8 (Bienes).** Son bienes susceptibles de leasing aeronáutico:

1. Aeronaves en general.
2. Instalaciones aeroportuarias, tal como aeropuertos, helipuertos, hangares, depósitos, pistas y toda otra infraestructura que sea necesaria para la actividad aeronáutica.
3. Bienes futuros, como aeronaves y aeropuertos en construcción.
4. Contratos laborales a plazo o indefinidos, celebrados por el arrendador

y pilotos o funcionarios de aeronave autorizados.

5. Tripulación de la aeronave sin definición particular de cada individuo.

## CAPÍTULO III

### LEASING DE AERONAVES

**Artículo 9 (Concepto).** El leasing de aeronaves es el arrendamiento aeronáutico que se realiza específicamente sobre vehículos aéreos. Puede recaer sobre:

1. Aviones
2. Avionetas
3. Helicópteros
4. Globos aerostáticos
5. Dirigibles
6. Drones
7. Otros tipos de vehículos capaces de tener autonomía aérea propia.

El leasing de aeronaves se rige supletoriamente por la normativa establecida en la Ley N°393 y otras normas relativas a los servicios financieros.

**Artículo 10 (Dry leasing).** El dry leasing es una modalidad de arrendamiento financiero aeronáutico, caracterizado por el arrendamiento exclusivamente de la aeronave. El arrendador está obligado solamente a entregar la aeronave acordado, en condiciones de uso. El arrendatario debe encargarse de proporcionar la tripulación, permisos de vuelo, seguro de la nave y trazar las rutas de la misma.

**Artículo 11 (Wet leasing).** El wet leasing es una modalidad de arrendamiento, en la que el arrendador, además de proporcionar la aeronave debe encargarse de brindar los servicios de tripulación y piloto para la misma. También debe encargarse del mantenimiento de la aeronave y de la contratación de un seguro para la misma

En los contratos celebrados entre el arrendador y los pilotos o tripulantes, la figura del patrón la ocupa esta empresa, que es la que debe encargarse del pago de salarios y otras prestaciones legales, conforme a normativa laboral.

En el wet leasing, el arrendatario solo debe encargarse de trazar las rutas de vuelo, proporcionar los permisos de aeronavegación y comercializar pasajes de avión.

**Artículo 12 (Responsabilidad).** En el contrato de leasing aeronáutico la responsabilidad por daños en la aeronave por causas como negligencia o impericia recaen sobre la aerolínea o arrendatario, la cual puede repetir contra tripulación o pasajeros que hayan causado el daño, conforme a normativa civil.

En caso que el daño haya sido causado por un miembro de la tripulación brindada como parte del arrendamiento aeronáutico, la responsabilidad por la reparación de daños recae exclusivamente sobre la empresa arrendadora.

**Artículo 13 (Lease-back).** El lease-back es la modalidad de leasing en la que el arrendatario vende al arrendador una o varias aeronaves de su propiedad, para posteriormente arrendarlas a la misma entidad. Es una forma de financiamiento directo. En esta forma de leasing aeronáutico se establecen precios preferenciales y se negocia el canon mensual en base a la estimación del valor y el uso previo que la aerolínea le dio a la aeronave.

**Artículo 14 (Big ticket lease).** Este tipo de leasing aeronáutico se realiza sobre una gran cantidad de bienes, como una flota aérea. Se considera big ticket lease cuando un solo arrendatario arrienda de una sola entidad de arrendamiento, aeronaves por un valor superior a 200.000 UFV's (doscientos mil Unidades de Fomento a la Vivienda).

En estos casos el arrendador forzosamente debe ser una entidad de rubro único dedicada al leasing.

**Artículo 15 (Reposesión).** La reposesión es una acción a la que tienen derecho los arrendadores. Consiste en recuperar la posesión de una aeronave arrendada, cuando el canon por la misma no ha sido pagado por dos o más meses consecutivos.

La reposesión puede realizarse de manera autónoma, sin necesidad de mandato judicial. Para este fin, el arrendador debe contratar un equipo de pilotos, u ordenar al piloto que maneja la aeronave, como parte del contrato de leasing, que recupere la aeronave o, si esta es guardada en un hangar del arrendador, que no permita su uso al arrendatario.

El arrendatario puede volver a usar la aeronave si cancela la deuda por el contrato de arrendamiento.

La reposesión también procede cuando el arrendatario ha infringido los términos del contrato, o ha realizado actos ilegales.

En caso de elevarse la controversia a instancias judiciales, el título de propiedad y la demostración de la falta de pago, son prueba suficiente para que se rescinda el contrato y se condene al arrendatario al pago de las cuotas

debidas por el arriendo.

**Artículo 16 (Resolución).** El leasing aeronáutico se resolverá de pleno derecho cuando:

- a) El arrendatario no pague el canon por un plazo de tres meses consecutivos, en cuyo caso se retornará la posesión al arrendador, sin perjuicio de la obligación del arrendatario por pagar la totalidad de la deuda, más la mora y los daños y perjuicios que se puedan calcular a partir de este retraso.
- b) El arrendador omitiera informar al arrendatario que la aeronave tiene fallas o impedimentos para realizar vuelos en general, o a destinos particulares. En este caso el arrendador está obligado a devolver el importe por el último mes de arrendamiento y pagar los daños y perjuicios calculados.

**Artículo 17 (Rescisión).** Cualquiera de las partes puede rescindir el contrato en cualquier momento, antes del cumplimiento del plazo, avisando con un mes de anticipación al otro. La rescisión procede con la devolución de la aeronave y la cancelación de la última cuota.

Las partes pueden pactar un tiempo de aviso más largo para la rescisión del contrato. En caso de que el contrato se rescinda sin previo aviso, la parte afectada puede exigir el pago de una cuota adicional o la devolución de la última cuota pagada, respectivamente.

## **CAPÍTULO IV**

### **LEASING DE INSTALACIONES AEROPORTUARIAS Y OTROS VALORES**

**Artículo 18 (Concepto).** Es posible arrendar bienes muebles e inmuebles, como:

1. Aeropuertos.
2. Helipuertos
3. Hangares
4. Pistas de aterrizaje.
5. Agencias de viaje.
6. Torres de control.
7. Equipos de mantenimiento, control y para cualquier otro fin relacionado a la aeronavegación.
8. Aeronaves o instalaciones aeroportuarias en construcción
9. Otros bienes muebles o inmuebles, que por el uso a que se destinen sean considerados útiles para la aeronáutica

En el caso de bienes inmuebles, para efectuar el arrendamiento financiero es necesario que los mismos estén diferenciados individualmente, a efectos de que se pueda efectuar la compraventa si el arrendatario desea ejercer este derecho.

**Artículo 19 (Disposición general).** Al leasing de instalaciones aeroportuarias y otros valores le son aplicables los artículos 15, 16 y 17 de la presente ley, relativos a la reposición, resolución y rescisión.

## **CAPÍTULO V**

### **RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

**Artículo 20 (Competencia).** Tienen competencia para conocer las disputas originadas en un contrato de leasing aeronáutico, los juzgados civiles y

comerciales de todo el país. La demanda se sustanciará ante el juzgado del domicilio del arrendador o del arrendatario. Las partes pueden pactar en contrato la sustanciación de las demandas ante cualquiera de estos juzgados, así como pactar la resolución mediante arbitraje.

**Artículo 21 (Conflictos internacionales).** En caso que una de las partes sea de nacionalidad extranjera, en contrato se puede pactar la resolución de controversias mediante arbitraje o ante los juzgados del país extranjero o de Bolivia. Esta determinación debe ser respetada por las partes. En caso de que no se haya pactado la forma de resolución de controversias, los juzgados tendrán competencia según el siguiente detalle:

- a) Cuando el arriendo sea por un valor inferior a 200.000 UFV's (doscientos mil Unidades de Fomento a la Vivienda) mensuales, el arrendador sea extranjero y el arrendatario boliviano, la controversia se resolverá según las normas bolivianas.
- b) Cuando el arriendo sea por un valor inferior a 200.000 UFV's (doscientos mil Unidades de Fomento a la Vivienda) mensuales, el arrendador sea boliviano y el arrendatario extranjero, la controversia se resolverá según las normas del país de origen del arrendatario.
- c) Cuando el arriendo sea por un valor superior a 200.000 UFV's (doscientos mil Unidades de Fomento a la Vivienda) mensuales, el arrendador sea extranjero y el arrendatario boliviano, la controversia se resolverá según las normas del país de origen del arrendador.
- d) Cuando el arriendo sea por un valor superior a 200.000 UFV's (doscientos mil Unidades de Fomento a la Vivienda) mensuales, el arrendador sea boliviano y el arrendatario extranjero, la controversia se resolverá según las normas bolivianas.

Se tomarán en cuenta las normas de conflicto de otros países, así como los tratados internacionales al momento de determinar la competencia de juzgados bolivianos o extranjeros, en conflictos surgidos a partir del arrendamiento aeronáutico celebrado entre entidades de diferente nacionalidad.

#### **DISPOSICIÓN ADICIONAL**

La presente ley entrará en vigencia desde el momento de su publicación.

#### **DISPOSICIÓN DEROGATORIA Y ABROGATORIA**

Quedan derogadas y abrogadas todas las normas contrarias a la presente ley.



## **CAPÍTULO VI**

### **6.1 CONCLUSIONES**

#### **6.1.1 Conclusión al objetivo general**

Se ha determinado que existe la necesidad de incorporar una norma al ordenamiento jurídico boliviano, que regule el contrato de leasing aeronáutico.

Actualmente en Bolivia existen pocas empresas que se dediquen específicamente al leasing aeronáutico. Al igual que en otro tipo de avances financieros, el país está un poco retrasado, ya que no existe la costumbre de contratar este tipo de servicios en el día a día. Sin embargo se producen anualmente una cantidad importante de contratos de leasing aeronáutico, en los que intervienen entidades bolivianas, la mayoría de las veces en calidad de arrendatarios.

La expansión de las actividades aeronáuticas a nivel nacional demanda la creación de una norma que regule el sector en su dimensión financiera. Las actividades aeronáuticas son de una importancia tan grande, en todos los sentidos, y requieren inversiones millonarias para mantenerse activas y continuar expandiéndose en el tiempo; debido a esto las aerolíneas tienen una inmensa necesidad financiera, que no siempre puede ser cumplida a través de las ganancias que obtienen con sus operaciones normales.

El sentido del sistema financiero es que personas con necesidad de dinero lo obtengan fácilmente y puedan invertir para mejorar sus negocios o su situación personal en un tiempo relativamente corto. La mejora en eficiencia y en capacidad productiva es inmediata y contribuye al crecimiento de la economía

nacional en general. Cuando una empresa es capaz de conseguir la maquinaria o el material necesario para expandir sus actividades, mucho antes de lo que podría conseguirlos si dependiera únicamente de las ganancias que obtiene a través de su actividad, su desarrollo se potencia y el ritmo de crecimiento se acelera exponencialmente.

No se deben desatender las necesidades financieras del sector aeronáutico, que siempre está en búsqueda del crecimiento económico, y la constante evolución de esta área exige que la normativa relativa se desarrolle a la par.

Una ley que regule el leasing aeronáutico se hace más necesaria a medida que pasa el tiempo, ya que las operaciones celebradas a través de este contrato siguen llevándose a cabo de manera masiva. El ordenamiento jurídico del país debe regular las actividades de arrendadores y arrendatarios aeronáuticos para lograr que las relaciones jurídicas entabladas entre ellos se celebren en un contexto de seguridad y certeza. Las actividades económicas y sociales pueden llevarse a cabo con más tranquilidad y menos problemas, en tanto el ordenamiento jurídico sea más claro.

La normativa internacional y la de países extranjeros es muy importante en el Derecho Aeronáutico, ya que las actividades del sector se llevan a cabo entre varias jurisdicciones. No es posible que en Bolivia se carezca de una norma que regule el leasing aeronáutico, pues si bien no existen muchas empresas que actúen como arrendatarios en este tipo de contratos millonarios, sí que se celebran con frecuencia, y los arrendatarios no pueden quedarse en desamparo legal, en especial en caso de que surja una controversia legal.

En este sentido, una ley que regule el leasing aeronáutico en Bolivia es muy necesaria.

### **6.1.2 Conclusiones a los objetivos específicos**

1. Se analizó la normativa aeronáutica y de leasing nacional, para conocer en profundidad la forma en que estos ámbitos se regulan actualmente. Las Leyes respectivas son la Ley N°2902 de Aeronáutica Civil y la Ley N°393 de Servicios Financieros, así como la Constitución Política del Estado en las partes pertinentes.

La normativa aeronáutica determina que las actividades aeronáuticas, entre las que se incluyen los vuelos de aeronaves, las operaciones aeroportuarias, de torres de control y cualquier otro servicio relacionado con el transporte aéreo de pasajeros y carga, deben ser reguladas por normas emitidas por el nivel central de gobierno. Asimismo, la administración de este sector está a cargo del nivel central.

Las actividades de los pilotos y otros tripulantes de los aviones se realizan bajo licencia. Los pilotos que manejan sin licencia o con una licencia caduca son pasibles a sanciones económicas y penales. Las aerolíneas pueden comercializar pasajes para individuos o contratar el transporte de carga bajo varias modalidades.

Por otro lado, la normativa financiera determina que el contrato de leasing se celebra entre una entidad financiera o empresa dedicada, a la que se denomina arrendador, y un individuo o persona jurídica con necesidades económicas a quien se conoce como arrendatario. Las empresas que se dedican a esta actividad deben tener una sólida base económica para poder adquirir los costosos bienes con los que se suele transar en estos contratos. Al final del arrendamiento el arrendatario puede ejercer una opción de compra pagando el valor restante del bien arrendado, que debe ser inferior a 20% del

costo total; si se pacta en el contrato, la opción de compra se puede ejercer en cualquier momento previo al final del periodo.

Sin embargo, en ninguna parte de la normativa nacional se regula particularmente el contrato de leasing aeronáutico, el cual tiene algunas modalidades y características diferentes a las del leasing tradicional, por las que necesita una regulación distinta.

**2.** Se ha estudiado el contrato de leasing aeronáutico, en sus diferentes variantes y modalidades, para comprender la forma en que se aplica a los contratos de arrendamiento de aeronaves.

Se encontró que existen los contratos de dry leasing, wet leasing, lease-back y big ticket lease, como las modalidades más importantes y utilizadas internacionalmente para celebrar arrendamientos financieros de aeronaves. En las secciones correspondientes ya se analizó en mayor detalle las características de los mismos, pero haciendo un repaso breve estas son:

En el dry lease se alquila solo la aeronave para fines operativos, siendo el arrendatario el encargado de suministrar la tripulación y el seguro de la misma. En el wet lease se alquila tanto la aeronave como los servicios de la tripulación e incluso el seguro; todos estos costos dependen del arrendador, pero el precio se incluye en el canon mensual de arrendamiento. El lease-back se practica cuando el arrendatario vende la aeronave al arrendador para inmediatamente alquilarla de vuelta, con el fin de obtener mucho dinero rápidamente y no dejar de operar a pesar de haber vendido su equipamiento. El big ticket lease es el nombre que se le da al arrendamiento masivo, por una gran cantidad de bienes o por un gran valor.

**3.** Se ha determinado la gran importancia del contrato de leasing aeronáutico para las operaciones aeronáuticas y el sistema financiero nacional. En este sentido se encuentra que el leasing aeronáutico es vital para el desarrollo de las actividades en este sector. Mediante el leasing se obtiene el uso de vehículos aéreos a precios bajos, siendo que obtener la propiedad de los mismos cuesta cientos de miles hasta millones de dólares. Muchas aerolíneas en Bolivia no pueden acceder a las mismas debido a estos altos costos.

Las importantes sumas de dinero que se manejan en este sector representan una porción muy grande del sistema financiero. Empresas con participación estatal como BoA, contratan leasings aeronáuticos con relativa frecuencia para expandir sus flotas de aviones e incrementar la magnitud de sus operaciones. El sistema financiero tiene vínculos directos con el comercio en general, por lo cual la obtención de financiamiento repercute enormemente en el logro de metas económicas mayores de las que podrían lograrse si no se contara con un financiamiento tan grande.

**4.** Se ha propuesto un proyecto de ley tendente a incorporar la regulación del contrato de leasing aeronáutico en Bolivia. Esta propuesta se encuentra plasmada en el capítulo V de la presente tesis, donde se propone una regulación para el contrato de arrendamiento financiero aeronáutico en las diferentes dimensiones en las que es importante, siendo estas la de contratación de aeronaves con fines operativos o bajo modalidad de wet leasing, lease-back y big ticket lease. Asimismo en la propuesta se regula el leasing de instalaciones aeroportuarias y otros inmuebles y valores relacionados con la actividad aeronáutica, que por sus características se encuentran dentro de los bienes que pueden ser objeto de este contrato.

## 6.2 RECOMENDACIONES

A nivel académico se recomienda la realización de investigaciones profundas en otros tópicos relacionados con las actividades aeronáuticas, enfocando estos estudios al aspecto financiero, como en el presente caso, así como al aspecto social, económico, militar, etc., ya que la normativa y la doctrina boliviana a este respecto aún es limitada. Si bien los habitantes del país usan aeronaves desde hace décadas, en menor o mayor proporción, para transportarse de país en país y ciudad en ciudad, esta sigue siendo una práctica relativamente poco común, ya que muchos bolivianos todavía deben emplear medios de transporte terrestre para viajar. Lo que esta limitación conlleva es que el ordenamiento jurídico y la teoría aeronáutica jurídica estén menos desarrolladas que en otros países, donde prácticas como el leasing aeronáutico son pan de cada día. Existen aspectos de la normativa que pueden ser cambiados o mejorados, por lo cual es trabajo de posteriores investigaciones encontrar estas deficiencias.

A nivel de la administración pública y legislación se recomienda la adopción de una ley de leasing aeronáutico, mediante la cual se regule esta actividad a nivel nacional, para lograr que este contrato, celebrado por empresas bolivianas mayormente en calidad de arrendatario, sea tipificado para señalar las características principales que debe tener, en atención a las modalidades especiales con las que puede celebrarse, distintas a las de un leasing común. La incorporación de esta normativa mejorará la seguridad jurídica de la población y atraerá una mayor cantidad de negocios y de aerolíneas al país.

A nivel social y legal se recomienda la adecuación de la normativa para facilitar las operaciones aeronáuticas e incrementar el volumen de las mismas. Se trata de un medio de transporte muy efectivo para realizar todo tipo de

actividades, por lo cual se debería mejorar la infraestructura legal, con el fin de que sea más utilizado, acortando así las distancias entre destinos y brindando a la población un método eficaz para transportarse o transportar mercadería. Como se vio, la mejora de los servicios aeronáuticos tiene repercusiones positivas a nivel social, económico y político.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agudelo, G., Aignerren, M., & Ruiz, J. (2010). Diseños de investigación experimental y no experimental. *La sociología en sus escenarios*, 1-46.
- Ávila, C. (2017). Drones Vs. Aeronáutica civil. Licencias para pilotos y su procedimiento. *Novum Jus*, 11(2), 135-165.
- Bembibre, C. (Marzo de 2011). *Definición de Avioneta*. Obtenido de Definición ABC: <https://www.definicionabc.com/tecnologia/avioneta.php>
- Butler, K. (5 de Febrero de 2020). *Leasing de aeronaves: una guía básica para el nuevo inversor*. Obtenido de TMF Group: <https://www.tmf-group.com/es-co/news-insights/articles/2020/february/airline-leasing/>
- Calvo Castillo, M. Á. (2020). El espacio aéreo y su reglamento internacional. *Iuris Tantum*, 34(31), 111-124.
- Cea Cienfuegos, S., & Morales Contardo, P. (2014). Algunas consideraciones sobre la autonomía del Derecho Aeronáutico. *Revista actualidad jurídica*(29), 305-333.
- CEPAL. (2017). Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política. *Boletín FAL*, 359(7), 1-11.
- Conferencia de Chicago. (1944). *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.
- Dirección General de Aeronáutica (DGAC). (2019). *RAB 61 Licencias para pilotos y sus habilitaciones*.
- Dirección General de Aeronáutica Civil. (2018). *RAB 47 Reglamento sobre matrículas de aeronaves*.
- Dulzaides, M., & Molina, A. (abril de 2004). Análisis documental y de información: dos componentes de un mismo proceso. La Habana. Recuperado de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1024-94352004000200011](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1024-94352004000200011).
- Erdozaín, M. L. (1962-1963). El espacio aéreo y su regulación internacional. *Lecciones y ensayos*(25), 115-137.



- Fierro, J. (2013). *El contrato de leasing operativo internacional de aeronaves: análisis legal y práctico de la 'reposesión' en el Derecho colombiano*. Bogotá: Universidad de Los Andes.
- Forbes. (5 de Septiembre de 2021). *Conoce el avión supersónico que cruzará el Atlántico en 90 minutos*. Obtenido de Forbes México: <https://www.forbes.com.mx/forbes-life/tecnologia-avion-supersonico-s-512-spike-aerospace/>
- Gomez de Segura, C. (2012). Los contratos internacionales de utilización de aeronaves: a modo de síntesis. *Cuadernos de Derecho Internacional*, 4(1), 151-164.
- Gómez, H. A. (2011). El Contrato de Leasing como Forma de Acceder a la Disponibilidad de Aeronaves. *Revista de Derecho Comercial del Consumidor y de la Empresa(IV)*, 179-215.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mc Graw Hill.
- Lara, L. (1991). *Procesos de investigación jurídica*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Larenas, N. (18 de Agosto de 2019). *Sobre el leasing o renta de aviones*. Obtenido de NLarenas: <https://www.nlarenas.com/2019/08/leasing-o-renta-de-aviones/>
- Lázaro, J. A. (5 de Diciembre de 2018). *Los contratos de Leasing de Aeronaves*. Obtenido de Navarro Llimas Abogados S.L.: <https://navarrollimaabogados.com/noticias/los-contratos-de-leasing-de-aeronaves/>
- Leyva Saavedra, J. (2003). El leasing y su configuración jurídica. *Universitas(106)*, 743-789.
- Loza, F. X. (2011). *Incorporación de los contratos de leasing en las contrataciones del Estado. Lecciones aprendidas de los contratos de aeronaves por instituciones públicas*. La Paz: Universidad Mayor de San Andrés.

- Mendoza, L. (23 de Agosto de 2019). *BoA pagará unos \$us 300 mil al mes por cada nave que alquile*. Obtenido de Eju.tv: <https://eju.tv/2019/08/boa-pagara-unos-us-300-mil-al-mes-por-cada-nave-que-alquile/>
- Nuevodiario.es. (24 de Agosto de 2017). *El helicóptero más barato del mundo*. Obtenido de Nuevodiario.es: <https://nuevodiario.es/noticia/1000/motor/afalina-el-helicoptero-mas-barato-del-mundo.---.html>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2006). *Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Licencias al personal*. Montreal: Document Sales Unit.
- Pérez Paputsachis, W. (2016). El Leasing Financiero un medio para mejorar los resultados de la industria. *Fides et Ratio*, 11(11), 139-154.
- Pérez, J., & Gardey, A. (28 de Mayo de 2021). *Definición de helicóptero*. Obtenido de Definición.de: <https://definicion.de/helicoptero/>
- Ramos Chagoya, E. (21 de Septiembre de 2014). *Métodos y técnicas de investigación*. Obtenido de Gestipolis: <https://www.gestipolis.com/metodos-y-tecnicas-de-investigacion/>
- Ramos Ochoa, A. (8 de Septiembre de 2020). *Airbus ACH160: El helicóptero más lujoso del mundo*. Obtenido de Car and Driver: <https://www.caranddriver.com/es/estilo-de-vida/a33952213/airbus-ach160-helicoptero-lujo/>
- Rodríguez, A. (1996). *Teoría y práctica del derecho aeronáutico*. Buenos Aires: Editorial Desalma.
- Soto-Morales, R. (21 de Mayo de 2018). *¿Qué es un arrendamiento húmedo? (Wet Lease)*. Obtenido de A21: <https://a21.com.mx/el-nido-del-aguila/2018/05/21/que-es-un-arrendamiento-humedo-wet-lease>
- Tantaleán, R. M. (2016). Tipología de las investigaciones jurídicas. *Derecho y Cambio Social*(43), 1-37.
- UNIR Revista. (9 de Marzo de 2021). *Derecho aeronáutico: ¿qué es y cuál es su ámbito de aplicación?* Obtenido de UNIR La universidad en internet:

<https://www.unir.net/derecho/revista/derecho-aeronautico/>

Videla, F. (2007). *Manual de Derecho Aeronáutico*. Buenos Aires: Editorial Zavalía.

Villabella, C. M. (2016). Los métodos en la investigación jurídica. Algunas precisiones. En E. Cáceres, *Pasos hacia una revolución en la enseñanza del derecho en el sistema romano-germánico* (págs. 161-177). México: UNAM.

Witker, J. (2008). Hacia una investigación jurídica integrativa. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 41(122), 943-964.

Yébenes, J. (10 de Junio de 2013). *El espacio aéreo*. Obtenido de Gaceta Aeronáutica: <https://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=5126>

## ANEXO 1: ENCUESTA

N°	PREGUNTAS	RESPUESTAS
1	¿Conoce el contrato de leasing aeronáutico?	Si
		No
		No responde
2	¿Conoce la diferencia entre el dry leasing y el wet leasing aeronáutico?	Si
		No
		No responde
3	¿Con qué frecuencia considera que se celebran contratos de leasing en general en Bolivia?	Diariamente
		Muy a menudo
		De vez en cuando
		Pocas veces
		Nunca
4	¿Cree que el sistema financiero boliviano es sólido?	Si
		No
		No responde
5	¿Considera necesario regular el contrato de leasing aeronáutico con una ley especial, teniendo en cuenta que tiene características diferentes a las del leasing común?	Si
		No
		No responde
6	¿La gran necesidad de financiamiento de las aerolíneas para adquirir aeronaves justifica que se elabore una ley especial en este sentido?	Si
		No
		No responde
7	¿Las fuentes de financiamiento tradicional, como préstamos, son suficientes para satisfacer las necesidades de las aerolíneas?	Son suficientes
		A veces son suficientes
		Son insuficientes
8	¿En qué medida una norma que regule el	Inmensamente

	leasing aeronáutico beneficiaría a las entidades financieras y empresas de leasing?	Mucho
		Algo
		Poco
		Nada
<b>9</b>	¿En qué medida una norma que regule el leasing aeronáutico beneficiaría a las aerolíneas?	Inmensamente
		Mucho
		Algo
		Poco
		Nada
<b>10</b>	¿En qué medida una norma que regule el leasing aeronáutico beneficiaría a los tripulantes y pasajeros de aviones?	Inmensamente
		Mucho
		Algo
		Poco
		Nada
<b>11</b>	¿La seguridad jurídica en el Derecho Aeronáutico atraería más negocios de aerolíneas?	Atraería muchos negocios
		Atraería algunos
		Atraería pocos
		No atraería ninguno
<b>12</b>	¿La seguridad jurídica en el Derecho aeronáutico facilita el desarrollo de las actividades aeronáuticas?	Las facilita mucho
		Las facilita algo
		Las facilita poco
		No las facilita
<b>13</b>	¿Qué magnitud de contratos de leasing aeronáutico, en términos monetarios, mensualmente en Bolivia, justificaría la creación de una norma para regularlo?	Superior a 10 millones de dólares mensuales
		Superior a 5 millones de dólares mensuales
		Superior a 1 millón de dólares mensuales

		Superior a 500 mil dólares mensuales
		Superior a 100 mil dólares mensuales
		Cualquier suma
<b>14</b>	¿Los contratos de leasing aeronáutico celebrados actualmente en Bolivia son de una magnitud económica suficiente para requerir una norma que los regule?	Si
		No
		No responde