

CENTRO UNIVERSITARIO TECNOLÓGICO

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y SOCIALES

JEFATURA ACADÉMICA DE DERECHO

INFORME DE PROYECTO DE GRADUACIÓN

**REGULACIÓN DE LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTOS EN LA LEY DE
AERONÁUTICA CIVIL DE HONDURAS**

SUSTENTADO POR:

MONICA JEANELLI NAVARRO CASTEJON

CUENTA 30941698

SUPERVISOR:

ABOGADA KARLA MARINA ANDINO LAITAINO

TEGUCIGALPA, M. D. C.

HONDURAS, C. A.

FECHA: SEPTIEMBRE 2022

DERECHOS DE AUTOR

© Copyright 2022

MONICA JEANELLI NAVARRO CASTEJON

Todos los derechos son reservados.

AGRADECIMIENTOS

Gracias mama y papa, Gladys Castejón y José Navarro por insistir que debía terminar mi carrera no importara la edad, y apoyarme en el proyecto de mi vida de volver a estudiar, hoy puedo decir que aprendí el valor del estudio y el tener una carrera, gracias por cada una de sus palabras.

A mi hermano José Navarro Castejón por tus palabras mucho antes de haber iniciado mi proyecto de estudio, nunca olvidare esas palabras, gracias por estar siempre ahí para mi de una forma incondicional.

A mis sobrinos y sobrinas Karen Sofia, Lilia María, José Israel, Nicole Alexandra y Marcela Lucia gracias por siempre estar pendiente del avance de mis estudios y sus felicitaciones trimestre a trimestre, gracias Marcela Suazo por siempre darme ese apoyo que he necesitado; Heriberto a ti que siempre me animaste a seguir estudiando.

A cada uno de ustedes mi agradecimiento de forma especial porque siempre estuvieron presente en cada una de las etapas. Agradezco a mis profesores que me formaron educativamente, por demostrar su interés en el aprendizaje y enseñanza que me otorgaron. De igual forma agradezco al Centro Universitario Tecnológico (CEUTEC) por darme el conocimiento de mi carrera y una formación personal.

Finalmente agradezco a Dios por darme la sensatez y bendición de llegar a la culminación de este proyecto de vida.

En memoria de mi hermana Karen Sussette Navarro Castejón.

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	x
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.1 Descripción de la Realidad Problemática	3
1.2 Formulación del Problema.....	5
1.2.1 Problema General.....	5
1.2.2 Problemas Específicos	5
1.3 Objetivos de la Investigación.....	6
1.3.1 Objetivo General.....	6
1.3.2 Objetivos Específicos.....	6
1.4 Justificación de la Investigación	6
1.5 Limitaciones de la Investigación	7
1.6 Viabilidad de la Investigación	7
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	8
2.1 Antecedentes de la Investigación.....	8
2.1.1 Nacimiento del Derecho Aeronáutico.....	8
2.1.2 El Derecho Aeronáutico a nivel internacional.....	9
2.1.3 Legislación Comparada a nivel internacional.....	10
2.1.3.1 Conferencia Naval de Londres (1909). Congresos de Nancy y Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París (1910).....	10
2.1.3.2 Congreso de Verona (1910).....	10
2.1.3.3 Congresos del Comité Jurídico Internacional de la Aviación (1911) y otros	11

2.1.3.4 La Convención de Chicago.....	11
2.1.3.5 Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea (1919)	12
2.1.3.6 Congreso Internacional Aeronáutico de París (1885) y Conferencia de La Haya (1889 y 1907).....	14
2.1.4 Arrendamiento de aeronaves.....	14
2.1.6 Regulación en España	16
2.1.7 Análisis Interno	17
2.2 Bases Teóricas	18
2.3 Definiciones Conceptuales.....	19
2.4 Formulación de Hipótesis	20
2.4.1 Hipótesis General.....	20
2.4.2 Hipótesis Específicas	20
2.4.3 Variables	20
CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO	22
3.1. Diseño de la Investigación.....	22
3.2. Población.....	22
3.3. Delimitación.....	22
3.4. Operacionalización de Variables	23
3.5. Técnicas para la Recolección de Datos.....	25
3.5.1. Entrevista	26
3.5.2. Análisis de Documentación Legal	26
3.6. Aspectos Éticos.....	27
CAPÍTULO IV. RESULTADOS.....	28

4.1. Entrevistas.....	28
4.2. Análisis de la normativa.....	31
4.2.1. Constitución de la República de Honduras del Decreto número 131 11 de enero 1982	31
4.2.2. Código de Comercio de Honduras de la Norma número 73-50.....	32
4.2.3. Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia del Decreto número 357-2005	32
4.2.4. Ley de Aeronáutica Civil del Decreto número 55-2004.....	33
4.2.5. Código Civil de Honduras decreto número 76-1906	33
CAPÍTULO V. PROPUESTA DE MEJORA.....	35
5.1. Regulación de los arrendamientos húmedos.....	35
5.2. Inclusión de denominaciones específicas de contratos Húmedos y secos en la normativa interna....	36
5.3. Impacto de la propuesta	37
CAPITULO VI. DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	38
6.1 Conclusiones.....	38
6.2 Recomendaciones	40
BIBLIOGRAFÍA	42
GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	46
ANEXOS	48

Índice de cuadros, gráficos, ilustraciones y abreviaciones

Tabla 1: Matriz Metodológica	23
Tabla 2: Operacionalización de las variables.....	24

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de investigación, tiene por tema “ La regulación de los contratos de arrendamientos en la ley de aeronáutica civil de Honduras” en donde se ha elaborado mediante el método científico y de acuerdo a esa estructura, inicialmente se propuso un planteamiento de la realidad problemática, y así, se establece el objetivo de investigación como “Analizar las modificaciones a la normativa vigente en materia de Derecho Aeronáutico que permitan una adecuada regulación a contratos de arrendamiento en aeronaves en Honduras.” dado que es el centro y punto de partida del trabajo desarrollado; es por ello que se hace una justificación y se delimita temporal y geográficamente; además de la viabilidad que posee dicho trabajo. Posteriormente se elabora una investigación literaria, con antecedentes, las diferencias y como se relaciona con el marco jurídico hondureño. Como base teórica se contempla teoría del arrendamiento la cual es una de las primeras teorías, si no la primera, propuesta para explicar la esencia o naturaleza del contrato de leasing, es aquella que la centra, prima facie, en el contrato de arrendamiento; aunque, enseguida, la califica como especial, sui generis, complejo, financiero, etc. Esta tesis ha recibido singular respaldo tanto de la doctrina como de la legislación; esta sirve como sustento teórico que le infunda un elemento científico al estudio. Por otra parte, se elaboran las definiciones conceptuales y las hipótesis de investigación en especial la de trabajo, donde se asevera que “La regulación de los contratos de arrendamiento de aeronaves contribuirá incrementar un ambiente y libre competencia en el país”; Posteriormente se establece el marco metodológico con un diseño no experimental, siendo que no es necesario manipular las variables, con un enfoque cualitativo y un alcance de estudio exploratorio. La población está determinada por operadores aéreos registrados en la dirección de Aeronáutica Civil de Honduras. La muestra es “no probabilística” a conveniencia del investigador, debido a las características del tema de

investigación. Como instrumentos de investigación para la recolección de datos en el campo de estudio se utiliza la entrevista a tres expertos de las áreas relacionadas al tema de investigación. Se presentan los resultados de la información recolectada con sus hallazgos mediante las del análisis de las entrevistas realizadas. Finalmente, se exponen las conclusiones sobre la regulación que en la actualidad se emplea en torno a los contratos de arrendamiento de aeronaves en conjunto de recomendaciones dirigidas a las autoridades encargadas de la vigilancia y regulación de la rama del derecho aeronauta en Honduras.

Palabras clave: Derecho, aeronáutica, arrendamiento, contratos, Honduras, normativa.

Abstract

The present research work has as its theme on "regulation of lease contracts in the civil aeronautics law of Honduras" where it has been elaborated through the scientific method and according to that structure an approach to the problematic reality was initially elaborated, and thus, the research objective is established as " Analyze the modifications to the current regulations on Aeronautical Law that allow an adequate regulation of lease contracts in aircraft in Honduras. " since it is the center and starting point of the work developed; that is why a justification is made and delimited temporally and geographically; in addition to the viability of such work. Subsequently, a literary investigation is elaborated, with antecedents, the differences and how it relates to the Honduran legal framework. As a theoretical basis, leasing theory is contemplated, which is one of the first theories, if not the first, proposed to explain the essence or nature of the leasing contract, is the one that focuses it, *prima facie*, on the lease contract; although, immediately, it qualifies it as special, *sui generis*, complex, financial, etc. This thesis has received singular support from both doctrine and legislation; it serves as a theoretical support that infuses a scientific element to the study. On the other hand, conceptual definitions and research hypotheses are elaborated, especially the work hypothesis, where it is stated that "The regulation of aircraft lease contracts will contribute to increasing an environment and free competition in the country"; Subsequently, the methodological framework is established with a non-experimental design, being that it is not necessary to manipulate the variables, with a qualitative approach and an exploratory study scope. The population is determined by air operators registered with the directorate of Civil Aeronautics of Honduras. The sample is "non-probabilistic" at the convenience of the researcher, due to the characteristics of the research topic. As research instruments for the collection of data in the field of study, the interview with three experts from the areas related to the research topic is used. The

results of the information collected with their findings through the analysis of the interviews carried out are presented. Finally, the conclusions on the regulation currently used around aircraft lease contracts are presented along with a set of recommendations addressed to the authorities in charge of the surveillance and regulation of the branch of aeronaut law in Honduras.

Keywords: Law, aeronautics, leasing, contracts, Honduras, regulations.

INTRODUCCIÓN

El capítulo uno de este documento se compone de una descripción de la realidad problemática apreciada por los investigadores, también se presenta la formulación de los problemas tanto general cómo los problemas específicos seguido de los objetivos de investigación planteados y que se busca alcanzar, también se presenta la justificación de la investigación y las limitaciones a las que se enfrentan los investigadores en la realización de este trabajo.

El capítulo dos presenta el marco teórico conformado por los antecedentes de investigación en dónde se expone la principal legislación en materia aeronáutica que se analizó de diferentes normativas a nivel mundial como a nivel regional; brindando una serie de definiciones conceptuales que facilitan el entendimiento de la investigación.

El capítulo tres se compone de la metodología utilizada para la obtención de los datos cualitativos obtenidos por medio de la aplicación de los instrumentos de investigación, también se presenta la población objeto de estudio y las técnicas de recolección de datos empleadas para la recolección de información de campo.

En el capítulo cuatro se presentan los resultados tabulados de las entrevistas realizadas a los expertos presentados por medio de tablas comparativas donde se aprecia cada una de las respuestas brindadas por parte de los expertos a las preguntas que se realizaron.

El capítulo cinco conforma una propuesta de mejora que constituye una tentativa para disminuir la problemática que aqueja este grupo poblacional misma que no conforma parte de las conclusiones y recomendaciones a los que se planean llegar.

En el capítulo seis de este documento se encuentran la discusión de los datos obtenidos en la aplicación de los instrumentos como las conclusiones a las que el investigador ha logrado llegar y las recomendaciones que se hacen a los actores que participan en las relaciones que existen entre el grupo poblacional y la administración central.

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el presente capítulo se propone el problema que se ha determinado para la investigación, se presentan los apartados de la descripción de la realidad problemática en la que se aborda de manera general la situación actual de acuerdo al tema de estudio, los problemas tanto generales como específicos que se han identificado a los cuales se planea dar una solución, los objetivos que él ha determinado alcanzar, las limitaciones y así mismo la viabilidad de la investigación en factores tanto temporales como espaciales alteran de una u otra manera la situación de problemática identificada en la realidad de nuestro ordenamiento jurídico.

1.1 Descripción de la Realidad Problemática

En Honduras la aeronáutica civil se rige por la Ley de Aeronáutica Civil de 2004 del Decreto número 55-2004 publicado en el diario oficial la Gaceta en fecha 19 de mayo de 2004 y en esta se establece el Consejo Aeronáutico Nacional (CAN) como un órgano consultivo que reúne a varias organizaciones estatales y de la sociedad hondureña con el objetivo principal de identificar, concertar y proponer recomendaciones que apoyen y contribuyan al logro de los objetivos de la ley referida. Considerando que la aeronáutica civil se relaciona con diversos temas nacionales tales como seguridad, turismo, medio ambiente, economía, entre otras, es importante que los diferentes sectores se coordinen y tomen decisiones consensuadas que permitan un desarrollo sostenido, ordenado y consistente de la aeronáutica civil.

Hoy en día el tema de la aeronáutica civil en Honduras ha tomado mayor relevancia dentro de la agenda nacional pues tanto en el ámbito académico como gubernamental se visualizan esfuerzos concretos para potenciar su desarrollo. Existen dos hechos que fundamentan lo antes descrito: el primero es la iniciativa del gobierno central de desarrollar proyectos de infraestructura

aeroportuaria en diferentes departamentos del Estado hondureño y el segundo es la creación del Departamento de Ciencias Aeronáuticas dentro de la Facultad de Ciencias Espaciales de la Universidad Nacional. (Cadalso, 2014)

El sector de transporte aéreo de pasajeros es de suma importancia en el desarrollo de cualquier economía. Los países más desarrollados del mundo cuentan con infraestructuras imponentes para que el transporte aéreo de pasajeros sea fluido, seguro y rápido de manera que la comunicación y el intercambio entre individuos y sociedades potencien los beneficios de la interdependencia que significa la globalización. (Comisión para la defensa y promoción de la competencia, 2009)

Diversos estudios avalan esta postura toda vez que los agentes participantes en las economías le atribuyen gran parte de su éxito económico, especialmente a través del intercambio comercial, a la existencia de una buena red de transporte aéreo. Si bien el transporte aéreo es una de las formas más increíbles de comunicación que los seres humanos han desarrollado, desde el punto de vista económico se debe tener en cuenta que este servicio es solamente un sustituto de las diversas formas tanto de transporte como de comunicación que actualmente existen. El desarrollo de tecnologías como las telecomunicaciones y el internet han permitido que las personas se acerquen y logren acuerdos formales de intercambio comercial fácilmente sin la necesidad de viajar grandes distancias. No obstante, esto será de caso a caso, de acuerdo a los intereses y los alcances de la comunicación —comercial o no comercial - que se pretenda lograr entre individuos, razón por la cual es mucho más probable que la industria de transporte aéreo siga creciendo alrededor del mundo a medida que vayan existiendo más incentivos para acortar las distancias geográficas. (CDPC, 2009)

El presente documento busca presentar un panorama bastante amplio del sector de transporte aéreo tanto a nivel mundial como a nivel local. no solamente pretende ser descriptivo, sino que también explicativo Si se logra comprender esta fundamentación lógica será mucho más fácil estudiar desde el punto de vista del Análisis de la Competencia, el cumplimiento o no de la normativa de competencia y la contratación arrendataria las cual es la problemática que se busca solucionar.

1.2 Formulación del Problema

La situación actual de La regulación aeronáutica en Honduras se establece dentro o parte de la normativa internacional regulada por la OACI, misma que establece los criterios que se deben seguir para la aplicabilidad de las leyes y reglamentaciones que deben ser acatadas por los diferentes prestadores de servicios en esta materia; Parte de la normativa que debe ser regulada se encuentra los contratos de arrendamiento de aeronaves mismos que no se regulan de manera específica dentro de las leyes y mecanismos establecidos por esta organización analizando esta situación se plantea lo siguiente:.

1.2.1 Problema General

¿Cómo regular en Honduras contratos de arrendamiento utilizados por las aerolíneas y prestadores de servicios aeronáuticos?

1.2.2 Problemas Específicos

- ¿De qué maneras se ve afectada la seguridad jurídica en Honduras al no haber una regulación adecuada de los contratos de arrendamiento de aeronaves?
- ¿Qué ventajas jurídicas presentan los países que regulan de los contratos de arrendamiento de aeronaves?

- ¿Por qué son importantes los contratos de arrendamiento para proteger derechos a la libre competencia?
- ¿Qué repercusiones internacionales puede haber para Honduras al no reglamentar de manera adecuada los contratos de arrendamiento de aeronaves?

1.3 Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo General

Analizar las modificaciones a la normativa vigente en materia de Derecho Aeronáutico que permitan una adecuada regulación a contratos de arrendamiento en aeronaves en Honduras.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Identificar los principales factores que afectan la seguridad jurídica debido a la falta de regulación adecuada de los contratos de arrendamiento de aeronaves.
- Exponer las ventajas que tienen los países que regulan los contratos de arrendamiento de aeronaves contrastando la normativa actual en Honduras.
- Definir la importancia de los contratos de arrendamiento para garantizar el derecho a la libre competencia en materia aeronáutica.
- Categorizar las repercusiones y sanciones que puede recibir el Estado de Honduras al no regular de manera adecuada los contratos de arrendamiento de aeronaves.

1.4 Justificación de la Investigación

Una adecuada justificación a toda investigación necesita ciertos enfoques por los que se puedan plasmar de manera comprensible los beneficios que se obtendrían en la realización de la misma; por lo cual se presentan las siguientes: de un punto de vista metodológico, se logrará realizar un nuevo método estratégico para generar conocimiento en torno a la regulación de los

contratos de arrendamiento de aeronaves; del punto de vista teórico, se identificarán las brechas que existen en el conocimiento de estudios previos con los actuales y; de un punto de vista práctico describirá los resultados obtenidos en la investigación que permitan lograr un cambio en la problemática que se identifica.

1.5 Limitaciones de la Investigación

Debido a la actual crisis que se está viviendo tanto a nivel mundial como en el país a causa la pandemia generada por la enfermedad del COVID-19 y las medidas de restricción que el estado ha incorporado a fin de reducir los índices de contagio de esta enfermedad, medidas tales como, las restricciones a la circulación, el acceso centros de estudio e investigación como las bibliotecas y la regulación de un mínimo de personal operativo tanto en empresas privadas como públicas, dichas medidas se vuelven limitantes para el desarrollo de la presente investigación.

Debido a esta situación el investigador planea la utilización de los recursos virtuales disponibles para la obtención de información relevante, de igual forma se pretende utilizar medios de comunicación electrónicos para la realización de entrevistas a personas con experiencia en las áreas de los seguros y el comercio electrónico en nuestro país.

1.6 Viabilidad de la Investigación

Al tratarse del tema de los contratos de arrendamiento los cuales deben de contar con una regulación y que estos se encuentran en uso en otros países debidamente reglamentados, el investigador considera viable la realización de esta investigación, puesto que se cuenta con acceso a diferentes plataformas digitales y el acceso a internet como medio de comunicación tanto global como nacional.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

Este capítulo presenta una relación de todas las fuentes de investigación utilizadas para la obtención de los datos teóricos que se encuentran relacionados en este estudio, se presentan además, los apartados como los antecedentes de investigaciones similares y qué cuentan con relación con la problemática que se investiga a través de un análisis de derecho comparado con otras legislaciones similares a la de nuestro país, también se presenta el marco conceptual y las diferentes bases teóricas que se utilizan para dar un sustento científico a esta parte del informe de investigación.

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1 Nacimiento del Derecho Aeronáutico

El derecho aeronáutico ha presentado una continua evolución que obliga a todos los países del mundo y a todos los organismos internacionales encargados de regular esta materia, a establecer regulaciones que permitan un correcto desarrollo de esta actividad al mismo tiempo que proteja los derechos de las personas ya sean naturales o jurídicas que se dedican a las actividades comerciales en materia aeronáutica. **(DUARTE, 1982)**

El derecho aeronáutico es el conjunto de normas, nacionales e internacionales, que regulan la navegación aérea, el desarrollo y utilización de infraestructuras y las relaciones jurídicas que pueden derivar del uso del espacio aéreo. Dada la transversalidad de materias e intereses a las que afecta, este marco legislativo está compuesto por principios y normas de ámbito público y privado, tratando de dar respuesta a todas las situaciones derivadas de las relaciones que se producen entre la Administración y los ciudadanos de un país, entre distintos Estados y entre particulares. **(Regales, 2015)**

El inicio del siglo XX se caracterizó por la alta proliferación de muchas publicaciones jurídicas relacionadas con el derecho aeronáutico, mismas que se orientaban al realizar un análisis

de los efectos legales del novedoso modo de transporte proporcionado por los aviones, de acuerdo a RUIZ (2016):

La efervescencia jurídica suscitada con la aparición de la aeronave, pudiese compararse con lo que hoy en día sucede con la aparición de los “drones” o “Unmanned Aerial Vehicles” como también se les conoce. Nadie para entonces pudo ni vagamente imaginarse la evolución técnica, comercial y jurídica que experimentaría la aviación mundial durante todo el siglo XX, así como nosotros tampoco podemos imaginar el desarrollo que experimentarán los drones

De la misma forma como estos cambios se han suscitado desde el siglo pasado hasta nuestros días, cambios que han exigido la creación de cuerpos jurídicos que regulen el derecho aeronáutico, este derecho requiere su modificación y actualización constante de parte los países del mundo incluido Honduras.

Se considera a 1919 como un año de especial trascendencia para la humanidad y especialmente para el transporte aéreo y el derecho aeronáutico. Como consecuencia de la finalización de la Primera Guerra Mundial se firmó el Tratado de Versalles y se creó la Liga de las Naciones para reorganizar las relaciones internacionales, y tuvo una breve labor, afectada por los graves problemas de las dos décadas siguientes, lo que constituye el antecedente de las Naciones Unidas (ONU). Además, en junio de ese año se realizó el primer vuelo transatlántico, logrando esta hazaña dos aviadores británicos que volaron desde Nueva Escocia en Canadá hasta Irlanda (RAMÍREZ, 2019).

2.1.2 El Derecho Aeronáutico a nivel internacional

El derecho aeronáutico se caracteriza por una acentuada tendencia a la uniformidad internacional. Es una consecuencia del medio donde se desarrollan las actividades reguladas por esta disciplina. El espacio aéreo es por esencia uno solo para todos los países de la tierra, las fronteras que lo dividen son teóricas las probabilidades que existen de someterlo a un dominio

verdaderamente efectivo son escasas y hasta nulas a partir de ciertas capas de la atmosfera; debe reconocerse que, si el mar es difícilmente susceptible de apropiación por un Estado, la imposibilidad es aún mayor cuando el espacio aéreo. (Napoleón, ¿CUÁL ES EL SISTEMA DE REGULACIÓN DEL DERECHO AERONÁUTICO A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL?, 2018)

2.1.3 Legislación Comparada a nivel internacional

2.1.3.1 Conferencia Naval de Londres (1909). Congresos de Nancy y Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París (1910)

La Conferencia Naval de Londres de 1909 fue, en la práctica, una prolongación de las Conferencias de La Haya, ya que se consideraron los medios de reglamentar la guerra marítima, incluyéndose entre los materiales por emplear, en caso de un conflicto, los aerostatos y los aparatos de aviación. El mismo año y sobre la base de lo acordado en el Congreso Internacional Aeronáutico de París, se realizó el Congreso de Nancy, en el que se siguió tratando de hallar la manera de independizar este naciente Derecho mediante la estructuración de una legislación propia, adelantándose mucho en este sentido en la Conferencia Internacional de Navegación Aérea de París, en 1910. Concurrieron a la referida conferencia delegaciones de 18 Estados europeos para considerar temas de Derecho Público tales como matrícula de aeronaves, permiso reglamentación aduanera, etc. El Derecho Aeronáutico comenzaba a adquirir personalidad propia. En el mes de junio del mismo año culminó se suspendió la Conferencia, convocándose para noviembre, reunión que no pudo efectuarse por razones de orden político y científico. **(Convención de París, 2022)**

2.1.3.2 Congreso de Verona (1910)

Este Congreso tuvo un carácter no oficial, fue una reunión de estudiosos del Derecho Aeronáutico en la que se adoptaron diversos acuerdos, como el reconocimiento de la soberanía del

Estado en la atmósfera de sus territorios; el requisito de la nacionalidad que toda aeronave debe tener y la indemnización a las personas cuya propiedad sufriera daños como consecuencia de un aterrizaje innecesario. La guerra, que ya se hacía presente en Europa, indujo a las principales potencias a tomar medidas de seguridad dictando reglamentaciones con esta finalidad. Así en Francia, en 1911 por primera vez; Inglaterra con la Aerial Navegación Act de 1911-1913; Austria-Hungría; Alemania y finalmente Rusia que clausuro sus fronteras a toda aeronave extranjera. **(Talbot, 2000)**

2.1.3.3 Congresos del Comité Jurídico Internacional de la Aviación (1911) y otros

En 1911 se constituyó el Comité Jurídico Internacional de la Aviación que celebró tres congresos en los que se estudiaron problemas conexos a la navegación aérea referentes a la circulación, legislación, jurisdicción y matrícula, estableciéndose el Derecho del Estado subyacente a velar por su seguridad, pero abogando por la libertad de la navegación aérea. Posteriormente en 1916 la Federación Aeronáutica de Santiago de Chile, así como la Conferencia Nórdica del mismo año, afirmaron el principio de soberanía. **(Organización de Aviación Civil Internacional , 2013)**

2.1.3.4 La Convención de Chicago

En vísperas de concluir la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos encontrándose en la cima de su poderío aéreo disponía mediante aeronaves de transporte de una serie de comunicaciones que tenían por objeto pertrechar a sus ejércitos y que le hicieron vislumbrar amplias perspectivas de explotación con fines pacíficos en el futuro. La proclamación del principio de soberanía presentaba fuertes escollos para él, logro de esta finalidad, siendo uno de los principales la facultad del Estado, para autorizar el sobrevuelo de naves extranjeras sobre su

territorio, aprobación que dependía de los acuerdos que se adoptaran en una Convención o por concesión directa. (**aviacioncivil.gob, 2019**)

2.1.3.5 Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea (1919)

Después de la Primera Guerra Mundial. El Consejo Supremo de la Conferencia de la Paz, nombró una Comisión para el estudio de los problemas relacionados con los Tratados de Paz y la preparación de un proyecto para coordinar y regular las normas legales vinculadas con la aeronavegación. Sobre esta base se firmó el 13 de octubre de 1919 un acuerdo en París, el célebre Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea, aprobado en esa Conferencia de Paz y suscrito, entre otros 32 Estados, por el Perú. El Convenio estableció en su artículo 1 que "las altas partes contratantes reconocen que cada potencia tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico que está sobre su territorio". (**Ham, 2022**)

Entre las disposiciones que contiene el acuerdo, podemos referirnos al Derecho de Libre Paso Inofensivo en tiempo de paz; la prohibición a las aeronaves militares de otro Estado de sobrevolar y aterrizar, salvo autorización; permiso de sobrevuelo para las aeronaves de pasajeros que unan unos Estados con otros en sus operaciones; facultad para prohibir por razones de seguridad el vuelo sobre determinadas zonas del territorio; igualdad de trato para las aeronaves de los Estados contratantes; privilegio del Estado para permitir el cabotaje en su territorio sólo a las aeronaves de sus nacionales; prohibición de otorgar medidas favorables a las aeronaves de sus nacionales; prohibición de otorgar medidas favorables a las aeronaves de los Estados no contratantes, siempre que éstas fueran en detrimento de los Estados contratantes. (**uba, 2022**)

En cuanto a lo relacionado con las repercusiones que pueden sobrevenir al Estado de Honduras debido a la falta de regulación de esta materia podemos encontrar diferentes referencias

que orientan al respecto, El artículo 83 bis sobre la Transferencia de ciertas funciones y obligaciones determina lo siguiente:

cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave

más adelante este texto hace referencia a que “La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados”. (Unidad administrativa Espacial, 2018)

El objetivo principal de la transferencia de ciertas funciones en virtud de un contrato Artículo 83 bis debe ser mejorar la vigilancia de la seguridad operacional mediante la delegación de la responsabilidad de la vigilancia al Estado del explotador, reconociendo que dicho Estado está en mejor posición para encargarse de dichas responsabilidades. Sin embargo, antes de aceptar la transferencia de funciones, el Estado de matrícula debe determinar que el Estado del explotador es totalmente capaz de llevar a cabo las funciones que se transferirán de acuerdo con el Convenio y las normas y métodos recomendados de la OACI. Esta determinación puede lograrse por varios medios, incluyendo una auditoría de la vigilancia de seguridad operacional, llevada a cabo por el Estado de matrícula o a través de informes de revisión de las auditorías efectuadas por la OACI, en virtud del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP)

2.1.3.6 Congreso Internacional Aeronáutico de París (1885) y Conferencia de La Haya (1889 y 1907).

En el Congreso Internacional Aeronáutico de París se estudió la posibilidad de elaborar una legislación autónoma y de crear normas que propendieran a la formación de un nuevo Derecho, referido a la actividad aeronáutica. En 1899 se celebró en la Haya una conferencia en la que los países contratantes se obligaron por un período de 5 años, a no utilizar los globos u otros medios aéreos de transporte para el lanzamiento de bombas, proyectiles, etc. Este pacto expiró el 4 de setiembre de 1905, pero no fue ratificado por las grandes potencias en la Segunda Conferencia realizada en la Haya nuevamente en 1907. (Napoleón, ¿Cuál es el sistema de regulación del derecho aeronáutico a nivel nacional e internacional?, 2018)

2.1.4 Arrendamiento de aeronaves

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), agencia especializada de la O.N.U. en materia de aviación civil internacional, ha declinado definir lo que significa un arrendamiento operacional de aeronaves en su Manual sobre reglamentación de transporte aéreo internacional (OACI Organización de Aviación Civil Internacional , 2004), según el cual este tipo de arrendamiento “tiene por objeto satisfacer la necesidad de un transportista aéreo de aeronaves adicionales, a menudo por una temporada o por corto plazo”.

El arrendamiento de aeronaves es el contrato mediante el cual una parte (arrendador) cede el uso y disfrute de una determinada aeronave (sobre la cual tiene una facultad de disposición, bien como propietario o bien en virtud de otro título que confiera dicha facultad) a otra parte (arrendatario) para ser utilizada por esta otra, que será su poseedor, durante un tiempo determinado a cambio de una contraprestación económica y bajo unas condiciones pactadas.

Esta práctica, impulsada en gran parte por la expansión ininterrumpida del transporte aéreo internacional en un entorno más competitivo y menos reglamentado, está teniendo éxito actualmente y desde los años 70 y 80 entre los operadores aéreos de todo el mundo puesto que representa una reducción de la inversión inicial necesaria para la adquisición de una o varias aeronaves, entre otros beneficios. El arrendamiento de aeronaves supone, para el arrendatario, la operación temporal de la aeronave. Para toda operación de aeronaves se deben cumplir una serie de requisitos que demuestren el cumplimiento de los estándares de seguridad exigidos por la autoridad. (OACI, 2002)

2.1.5 Arrendamiento de aeronaves en la legislación de Cuba

En el caso de la normativa cubana se establece cierta regulación de estos contratos dependiendo del tipo de operador que se trate; en el caso de un operador nacional debe atenderse a la titularidad de la empresa a cargo del servicio o si la entidad pertenece a la Administración Pública cubana, y que el capital y los riesgos corran a cargo de dicha Administración puede asegurarse se trata de una gestión directa, lo contrario implicaría una gestión indirecta o en su caso mixta; el Decreto Ley 255/07 regula los Contratos de Arrendamiento, Fletamento e Intercambio de aeronaves.

El artículo 34 del mencionado cuerpo legal se refiere al Contrato de Arrendamiento de Aeronave como aquel que transfiere del arrendador al arrendatario su carácter de explotador; la aeronave puede arrendarse con o sin tripulación. Mientras el artículo 35 expresa que en los casos en que el arrendador de la aeronave tomase a su cargo tripularla, su obligación consiste en ponerla a disposición del arrendatario en el lugar y tiempo convenido, provista de la documentación

necesaria para su utilización. Atendiendo al concepto brindado en la primera parte del trabajo, pudiera enmarcarse el arrendamiento previsto en el cuerpo legal, cuando el arrendador, explotador del servicio sea una entidad perteneciente a la Administración Pública cubana, que tras pasa tal carácter a una entidad no pública o un particular, pues en este caso el bien arrendado sería la aeronave para la prestación del servicio público. (Rodríguez, 2011)

2.1.6 Regulación en España

La normativa en el país de la Unión europea prevé se traten de un “dry lease” o de un “wet lease” como contratos de prestación de servicios entre la sociedad de leasing y la aerolínea o entre dos aerolíneas. En el primer caso, la aerolínea sería la parte débil en el contrato, como sucede con los contratos de compraventa de aeronaves nuevas en el que una de las partes es el fabricante. Regulando la competencia judicial internacional de acuerdo con el Reglamento 1215/2012, en caso de un litigio derivado de dichos contratos cubano no existan pactos de elección de tribunal. Pero si una de las partes en el contrato es la sociedad de leasing, ésta fijara el tribunal competente que le interese. Mientras que si es un contrato entre aerolíneas, estarían más igualadas y sería más habitual que el pacto de elección de tribunal convenga a las dos aerolíneas, al no existir una parte fuerte y otra débil en el contrato. **(Ruiz2, 2015)**

El anterior podemos observar como en esta normativa se prevé la posibilidad de existencia de conflictos relacionados a la jurisdicción de los tribunales con nacies de los conflictos que puedan darse dentro de estos dos tipos de arrendamiento; demostrando qué La regulación específica de estos dos tipos de contratos puede dar la ventaja en la resolución de conflictos que se susciten entre las partes conllevando a brindar posibilidades de elección de jurisdicciones a las partes que conforman a los contratos de arrendamiento de aeronaves o a la ley aplicable, si el que conoce es un tribunal de un Estado miembro, éste aplicaría de nuevo el Reglamento Roma I, de

manera que en caso de existir un pacto de elección de ley, la ley aplicable sería la de la administración central del prestador del servicio, o bien la sociedad de leasing o de la aerolínea arrendadora.

2.1.7 Análisis Interno

El desarrollo de esta investigación se centra en establecer una regulación adecuada para los contratos de arrendamiento de aeronaves por parte de prestadores de servicios internacionales y nacionales, por este motivo se hace un análisis del marco normativo hondureño referente a las leyes y normas que se relacionan con los arrendamientos y la libre competencia que debe existir en el ámbito de la aviación civil en nuestro país.

La ley de aeronáutica civil está altamente vinculada con el tema de arrendamientos y los mismos no especifican qué significan los arrendamientos los fletamentos o intercambios de aeronave en la náutica civil hay varios tipos de arrendamiento y como arrendamientos secos arrendamiento húmedos intercambios y fletamentos todo esto debe de estar registrado en el registro aeronáutico como lo especifica el artículo 66 de la ley de aeronáutica civil, los arrendamientos entre las partes lo podrán hacer por tiempo limitado o ilimitado por viajes por km como lo especifica el artículo 222 de la ley de aeronáutica civil, también pueden hacerse súper rendimientos, el cual todo debe de efectuarse mediante escritura pública y por eso es que se considera que está altamente relacionado con los arrendamientos que se dan con aeronaves extranjeras así como lo estipula el artículo 230 de la ley de aeronáutica civil.

El reglamento de la ley de aeronáutica civil nos da los procedimientos que deberá llevar para poder inscribir y aprobar cualquier tipo de arrendamiento que puedan realizar los operadores aéreos nacionales con matrículas de aviones nacionales o con matrículas de aviones extranjeras y nos va dando paso a paso en qué casos se podrán utilizar en qué áreas de la aviación podrán

aplicarse los arrendamientos de aeronaves y no se especifica también cómo debemos de presentar la documentación para estos arrendamientos y el registro como deberá realizarse.

La ley de procedimientos administrativos, nos da los procesos de cómo debemos ejecutar los expedientes administrativos para los arrendamientos de aeronave y los tiempos estipulados en los cuales la agencia hondureña de aeronáutica civil tendrá para responder cada uno de estas peticiones por parte de los operadores de igual forma explica los procedimientos que la aeronáutica tendrá para responder a cada una de estas peticiones y la formalidad que estos expedientes administrativos deberán de tener durante el proceso de aprobación de los arrendamientos.

2.2 Bases Teóricas

Como bases teóricas para fundamentar el presente estudio se presenta a continuación las siguientes teorías, las cuales se relacionan con los conceptos más cercanos al tema de estudio identificadas por el investigador

Teoría del arrendamiento: Una de las primeras teorías, si no la primera, propuestas para explicar la esencia o naturaleza del contrato de leasing, es aquella que la centra, prima facie, en el contrato de arrendamiento; aunque, enseguida, la califica como especial, sui generis, complejo, financiero, etc. Esta tesis ha recibido singular respaldo tanto de la doctrina como de la legislación comparada. De esta última, significativos son los ejemplos de las leyes francesas del 2 de julio de 1966 y la belga del 10 de noviembre de 1967, que califican al leasing como “alquiler con promesa unilateral de venta”; la ley italiana del 2 de mayo de 1976, las leyes españolas del 25 de febrero de 1977 y del 31 de julio de 1980, la ley colombiana de 1979, que la definen como “arrendamiento con opción de compra”. (Saavedra, 2003)

Teoría del préstamo: Los últimos estudios desarrollados en esta materia, corresponden a los autores que destacan, en esencia, naturaleza financiera del leasing; empero, la mayoría de ellos,

estimando al dinero como objeto propio de este negocio, pretenden asimilar su naturaleza jurídica a la del contrato de préstamo. En este sentido, se define al leasing como técnica de crédito en la cual el prestamista ofrece al prestatario la locación de un bien unida a una promesa unilateral de venta. (Araujo, 2003)

Teoría del contrato mixto: Sin alejarse del centro estructural del negocio, algunos autores han calificado al leasing como un contrato mixto, resultante de la fusión de varios esquemas negociales, a saber: compraventa, arrendamiento y opción de compra, dicen unos; mandato, compraventa, arrendamiento y venta eventual, opinan otros. (sijusa, 2020)

2.3 Definiciones Conceptuales

Aeronáutica Civil: Conjunto de tareas y operaciones, directa o indirectamente relacionadas con el empleo de aeronaves civiles. Las actividades aeronáuticas comprenden entre otras: Servicios aéreos comerciales de transporte público, regular o no regular, interno o internacional de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales en sus diversas modalidades. Aviación general, incluyendo entre otras, aviación privada (individual o corporativa) civil del Estado, de enseñanza o instrucción de vuelo y experimental. (aerocivil.gov, 2022)

Contrato de arrendamiento de aeronave: es un contrato de duración y de tracto sucesivo. Esta circunstancia se identifica en el contrato bien por referencia a un plazo de tiempo (el arrendatario podrá utilizar la aeronave durante el plazo pactado), pero también puede acordarse en atención a un determinado número de viajes (uno o más) a realizar por la aeronave arrendada o a su utilización durante una distancia determinada. (segurA, 2012)

Transporte Aéreo: Traslado de personas o cosas efectuado de un origen a un destino, por medio de aeronaves. (importacionesecuador, 2022)

OACI: agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en 1944 por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial. (OACI, 2022)

2.4 Formulación de Hipótesis

Se presente una serie de tentativas que el investigador considera utilizar a manera de hipótesis, siendo posibles soluciones a los problemas que se plantearon de manera previa en este informe y que se espera poder dar solución por medio de la recolección de información y la comparativa de los datos.

2.4.1 Hipótesis General

La regulación de los contratos de arrendamiento de aeronaves contribuirá incrementar un ambiente y libre competencia en el país.

2.4.2 Hipótesis Específicas

- Los países que cuentan con regulaciones en los arrendamientos presentan una mayor seguridad jurídica y un mayor crecimiento económico.
- La actualización de las leyes que se relacionan con la contratación de arrendamientos de aeronaves permitiría la aplicación de correcciones a falencias en nuestro sistema jurado en esta materia.

2.4.3 Variables

A continuación, se definen las variables, independientes junto con la variable dependientes, que ayudarán estableciendo unidades de medición mediante la obtención de datos empíricos reales para lograr a través de ello la comprobación de las hipótesis.

Variable Independiente

- Regulaciones de los contratos de arrendamiento de aeronaves

Variabes dependientes

- Organismos de aplicación de las leyes
- Demandas y sanciones
- Leyes vigentes
- Ámbito político.

CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO

En el siguiente capítulo se presenta el marco metodológico que se implementará para realizar la obtención de datos de acuerdo al procedimiento científico; se presentan dentro de él el diseño de la investigación seleccionado, la población y la muestra de la cual se recolectaron los datos; además se presenta las tablas de matriz metodológica y la tabla de operacionalización de las variables, se exponen las técnicas que se implementaron para la recolección de los datos junto con el compendio de leyes que se utilizarán para realizar un análisis jurídico entre otros apartados.

3.1. Diseño de la Investigación

Esta investigación se realizará mediante el enfoque cualitativo de la investigación este se determina puesto que las características de la investigación son análisis la forma en que la problemática afecta a la población seleccionada, además, se empleará un diseño exploratorio debido a que no se cuentan con suficientes estudios previos relacionados con esta temática. “La investigación no experimental es la que se realiza sin que se manipulen las variables de manera deliberada” y para (Kerlinger 1979) “Lo que se hace en la es observar los fenómenos tal y como se dan en su entorno natural, para un posterior análisis”.

3.2. Población

La población seleccionada para esta investigación se basa los grupos cómo hacer empresas prestadoras de servicios aeronáuticos en materia civil y personas naturales que son propietarias de ciertos tipos de aeronaves las cuales se ubican en la zona del municipio del Distrito Central de Francisco Morazán.

3.3. Delimitación

La presente investigación se llevará a cabo dentro de una zona delimitada tanto de manera temporal como espacial; al referirnos al factor temporal, se planea realizar todas las actividades

necesarias para su conclusión en el tiempo comprendido entre los meses de mayo de 2022 y septiembre del mismo año y; para el factor espacial, se delimita la zona de investigación al municipio del Distrito Central de Francisco Morazán.

3.4. Operacionalización de Variables

En este subapartado se presenta una tabla de matriz metodológica que define procedimiento a seguir en la obtención de los datos, además se expone la operacionalización de las variables mediante el uso de una tabla.

Tabla 1: Matriz Metodológica

Problema de investigación	Preguntas de investigación	Objetivos		Variable	
		General	Específicos	Independiente	Dependiente
¿Cómo regular en Honduras contratos de arrendamiento o utilizados por las aerolíneas y prestadores de servicios aeronáuticos?	¿De qué maneras se ve afectada la seguridad jurídica en Honduras al no haber una regulación adecuada de los contratos de arrendamiento de aeronaves?	Analizar las modificaciones a la normativa vigente en materia de derecho aeronáutico que permitan una adecuada regulación a contratos de arrendamiento en aeronaves en Honduras.	Identificar los principales factores que afectan la seguridad jurídica debido a la falta de regulación adecuada de los contratos de arrendamiento de aeronaves.	Regulaciones de los contratos de arrendamiento de aeronaves	Organismos de aplicación de las leyes
	¿Qué ventajas jurídicas presentan los países que regulan los contratos de arrendamiento de aeronaves?		Exponer las ventajas que tienen los países que regulan los contratos de arrendamiento de aeronaves contrastando la normativa		Demandas o sanciones

			actual en Honduras.		
	¿Por qué son importantes los contratos de arrendamiento para proteger derechos a la libre competencia?		Definir la importancia de los contratos de arrendamiento o para garantizar el derecho a la libre competencia en materia aeronáutica.		Fallos en contra de prestadores de servicios
	¿Qué repercusiones internacionales puede haber para Honduras al no reglamentar de manera adecuada los contratos de arrendamiento de aeronaves?		Categorizar las repercusiones y sanciones que puede recibir el Estado de Honduras al no regular de manera adecuada los contratos de arrendamiento de aeronaves.		Situación jurídica del país.

Fuente: autoría propia.

Tabla 2: Operacionalización de las variables

Variable Independiente	Variables Dependientes	Conceptos		Dimensiones	Indicador	Técnica
		Conceptual	Operacional			
	Organismos de aplicación de las leyes	Los encargados de hacer cumplir la ley disuaden a aquellos que	Entidades públicas encargadas de la aplicación de la normativa legal	Cantidad de entes encargados de la regulación	Leyes del derecho positivo.	Documental

Regulaciones de los contratos de arrendamiento de aeronaves		piensan alterar el sistema, e identifican y castigan a quienes han infringido				
	Demandas y sanciones	Situaciones legales en las que se ve sometida un prestador de servicios.	Cantidad de ocasiones han sido emplazadas ante órganos de administración.	Ventajas en la regulación	Medir la cantidad de demandas y sanciones administrativas	Entrevista encuesta
	Leyes vigentes	Son las normas jurídicas actualmente en uso en la legislación	Leyes, reglamento o decretos relacionados	Normativa que se debe modificar	Doctrina y leyes del derecho aeronáutico	Documental
	Ámbito político.	Actividades en las que los que gobiernan o desean a gobernar afectan a la sociedad	Situación de interés por parte de los organismos de administración	Obstáculos legales para la aplicación	cuantos organismos políticos están a favor de la modificación	Entrevista

Fuente: autoría propia

3.5. Técnicas para la Recolección de Datos

Para la obtención de los datos de campo relacionados a este estudio se utilizarán diferentes técnicas de investigación tales como las que se presentan en los incisos siguientes:

3.5.1. Entrevista

La entrevista es una técnica de recogida de información que además de ser una de las estrategias utilizadas en procesos de investigación, para (Folgueiras 2015)” El principal objetivo de una entrevista es obtener información de forma oral y personalizada sobre acontecimientos, experiencias, opiniones de personas” (p.2). para el estudio en consideración se realizará por medio de una entrevista semi estructurada a profesionales tanto del derecho como de otras materias relacionadas, con experiencia en el área del derecho aeronáutico, de igual forma se tomará en consideración la opinión de operadores aeronáuticos privados.

Al ser una materia del derecho pocamente ejercida en nuestro país se espera contar con la participación de cuatro expertos en la materia; esta entrevista está compuesta de cuatro preguntas abiertas que nos permitirán obtener diferentes matices de la información; estas se realizarán de manera individualizada en donde los entrevistados contestarán de manera verbal la seria preguntas que van dirigidas a identificar los punto de vista de estos profesionales en relación al tema de estudio.

3.5.2. Análisis de Documentación Legal

Según Sampieri (2014): “Una fuente valiosa de investigación son los documentos que pueden ayudar a entender de mejor manera el fenómeno de estudio al investigador, es por esta razón que se determina utilizar para esta investigación un análisis de las leyes que se encuentran en vigor relacionadas con la protección de datos, las leyes que a las que se les dará análisis son:

- Constitución de la República de Honduras del Decreto número 131 publicada en el diario oficial la Gaceta el 11 de enero 1982,
- Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia del Decreto número 357-2005, publicado en el diario oficial la Gaceta el 4 de febrero del 2006.

- Ley de Aeronáutica Civil del Decreto número 55-2004, 131 publicada en el diario oficial la Gaceta el 19 de mayo del 2004.
- Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Acuerdo Ejecutivo número SDN-025-2019, publicada en el diario oficial la Gaceta el 1 de julio del 2019.
- Ley de Procedimiento Administrativo del Decreto número 152-87, publicada en el diario oficial la Gaceta el 1 de diciembre de 1987.
- Código de Comercio de Honduras de la Norma número 73-50, del 17 de febrero de 1950.
- Código Civil de Honduras decreto número 76-1906.

3.6. Aspectos Éticos

Con la finalidad de que esta investigación sea realizada de la forma más ética posible, buscando alcanzar la objetividad de los datos que se recolecten, se solicitará el consentimiento de los entrevistados y encuestados que serán parte este estudio; un factor de gran importancia dentro de la ética que corresponde a los investigadores, es el respeto de los derechos de autores citados en todo el desarrollo del documento los cuales se consignarán dentro de las fuentes bibliográficas en las que se les hace mención y se les concede el reconocimiento que les corresponde.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS

En este capítulo del informe se presentan los resultados obtenidos después de la aplicación de los instrumentos de investigación elegidos para la obtención de los datos de campo; aquí se presentan los datos resultantes de la aplicación de las entrevistas realizadas a los expertos, de las cuales se hace un análisis comparativo de la opinión de cada uno de los entrevistados por medio de la comparación de las respuestas obtenidas de parte de cada uno de ellos.

4.1. Entrevistas

En las entrevistas aplicadas para esta investigación se contó con la participación diferentes expertos vinculados a la rama del derecho aeronáutico de nuestro país quienes brindaron sus puntos de vista de acuerdo a su experiencia y participación dentro diversos entes gubernamentales encargados de la vigilancia de esta materia del derecho.

De acuerdo a la pregunta de ¿Cómo regular en Honduras los contratos de arrendamiento utilizados por las aerolíneas nacional y prestadores de servicios aeronáuticos? Los entrevistados ofrecieron las siguientes respuestas:

R1-a
Los contratos de arrendamiento si están regulados en la ley de aeronáutica civil, sin embargo estos no se encuentran bien definidos en la ley de aeronáutica civil ya que la aviación civil cuenta con varios tipos de arrendamiento, como ser arrendamiento húmedos los cuales consisten en arrendar la aeronave y el personal técnico, arrendamiento seco el cual consiste en arrendar solamente la aeronave, intercambio de aeronaves y fletamento de aeronaves, en vista que la OACI permite todo este tipo de arrendamientos y como estado está permitido por la regulación técnica de aviación de honduras debe estar de forma más específica en la ley.
R1-b
Están regulados por la Ley de Aeronáutica Civil y su reglamento, así mismo se aplica el Código Civil Hondureño.
R1-c
Los Contratos en el Derecho Aeronáutico tienen los mismos elementos que en el Derecho Mercantil. Son acordados por al menos dos entes mercantiles, las líneas aéreas, y su objeto es una prestación con un fin económico. La diferencia radica en que los contratos aeronáuticos están sujetos para su ejecución a las

leyes y regulaciones aeronáuticas de las partes involucradas, y no al derecho civil o mercantil y serán siempre formales, puesto que, en la mayoría de los casos, la autoridad aeronáutica debe aprobarlos o aceptarlos para que sean ejecutados y surtan los efectos legales. Por lo tanto, los elementos propios del Contrato Aeronáutico le permiten tener su propia estructura y lógica que facilita su aplicación y ejecución. Estos son el sometimiento a las legislaciones aeronáuticas que regulan a las partes involucradas y la formalidad que a la que debe sujetarse, tanto al suscribirse en forma escrita como al someterse a la autoridad aeronáutica para su aprobación.

En ese contexto, respondiendo puntualmente a su pregunta Honduras debe por medio de la autoridad aeronáutica regular ampliamente a través de sus normativas estas figuras, para determinar el alcance y eficacia de los mismos, por que debemos recordar que el objeto y causa de estos contratos constituye realizar operaciones aéreas en muchos casos fuera del espacio aéreo hondureño en vuelos internacionales y nuestra normativa debe ajustarse a esos escenarios apeándose a los tratados y convenios internacionales que en estas materias son regulados.

En lo relacionado a ¿Como se ve afectada la seguridad jurídica en Honduras al no haber una regulación adecuada de los contratos de arrendamiento de aeronaves? Respondieron de la siguiente manera:

R2-a
En el sentido que los operadores pueden utilizar aeronaves que no están registradas o incorporadas, así mismo que no estén en el país o al día con sus mantenimientos, y si estas tienen un accidente las consecuencias son para el estado.
R2-b
Afecta al no saber quién está explotando la aeronave, evadiendo la responsabilidad que puede tener frente a los usuarios, a terceros y ante la Autoridad.
R2-c
Si no tenemos una normativa que regule ampliamente los contratos de arrendamientos de aeronaves pues evidentemente estamos ante una incertidumbre legal en el caso que ocurra un acontecimiento que debe dirimirse ante los juzgados los cuales a falta de una normativa aeronáutica que regule ampliamente esta modalidades de contratos de arrendamiento, se verán obligados a someter un proceso a legislaciones supletorias como lo es el derecho público y privado, los principios generales del derecho aeronáutico y la costumbre internacional.
En ese sentido, vemos la importancia de tener regulados claramente la figura de contratos de arrendamiento de aeronaves para saber qué disposiciones aplicar previo aprobar o aceptar un contrato de arrendamiento de aeronave, y la forma de dirimirlos ante una instancia administrativa o judicial.
Las legislaciones internacionales en materia de aviación civil son materia de estudio al ejecutar el Contrato de Intercambio de Aeronaves, ya que la operación de la aeronave por lo regular abarcará más de un Estado. Esto es parte de la internacionalización del Derecho Aeronáutico, y una de sus características principales: el campo internacional aporta a los campos nacionales, y estos a la vez son aplicados por entes extranjeros. Las figuras contractuales aeronáuticas no pueden ser estudiadas ni aplicadas en la legislación de un país en forma aislada sin tomar en cuenta las legislaciones vigentes en

los países a donde las aeronaves intercambiadas se dirigirán, por eso la importancia de regularlos desde el punto de vista nacional e internacional al amparo del Convenio de Chicago.
--

Con la pregunta de ¿Por qué la Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento debe estar uniformado con las Regulaciones de aeronáutica Civil y los Anexos de la OACI según el Convenio de Chicago? Los entrevistados expusieron sus opiniones con las siguientes respuestas:

R3-a
Para poder mantener el orden de las operaciones aeronáuticas.
R3-b
Dado que el Derecho Aeronáutico es totalmente internacional, dado que surca los espacios aéreos jurisdiccionales de otros estados, se ve en la necesidad primordial de uniformidad y la unificación de las normas aeronáuticas, dado que cuando exista conflictos de leyes, se pueda aplicar una normativa uniforme.
R3-c
El Estado de Honduras se ve en la obligación de adecuar su normativa primaria nacional a los parámetros establecidos por la normativa OACI, aplicables a la aviación civil. Es importante aclarar que Ley de Aeronáutica Civil regula aviación civil, no militar. La importancia de uniformar nuestras leyes nacionales radica, en la jerarquía normativa dentro de nuestro derecho. Recordemos que los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por Honduras están por encima de las leyes ordinarias o secundarias del país.

Finalmente, se obtuvieron las siguientes respuestas a la pregunta de ¿Por qué es importante estipular un tiempo determinado de arrendamiento en la Ley de aeronáutica Civil?:

R4-a
Porque de esta manera se garantiza mantener el control sobre las operaciones aeronáuticas que realizan por parte de las aerolíneas.
R4-b
Supletoriamente se encuentra en el Código civil, y ya obliga las vigencias de los contratos, el uso del instrumento público para registro, no es de gran relevancia la vigencia, siempre y cuando estén debidamente registrados ante la Autoridad Aeronáutica.
R4-c
Vemos que debe existir una temporalidad de lo pactado en los contratos de arrendamiento, y vemos la necesidad que dentro de la normativa aeronáutica exista la regulación de vigencia de dichos acuerdos contractuales, en virtud que es la autoridad aeronáutica quien aprueba el contrato de arrendamiento, y una vez aprobados inicia el proceso de vigilancia sobre el operador aéreo que opera una aeronave bajo la modalidad de contratos de arrendamientos. Los contratos tienen una duración determinada, desde la fecha en que se firma o inicia, hasta la fecha en que finaliza o vence el plazo para cumplirlo, fecha que es importante para determinar el incumplimiento y las consecuencias de este; como lo mencioné antes, el contrato es ley entre las partes y sus condiciones

deben darse al margen de lo que permite o prohíbe la ley, en tal sentido por experiencia hemos analizado contratos con una vigencia indefinida, que a nuestro parecer es incompatible por las obligaciones y cumplimiento que deben observarse; Por lo tanto, es importante que en la Ley de Aeronáutica Civil se establezca el tiempo máximo de vigencia para que el contrato al momento de la suscripción se ajuste a lo que ordena una ley ordinaria.

4.2. Análisis de la normativa

4.2.1. Constitución de la República de Honduras del Decreto número 131 11 de enero 1982

Podemos decir que la Constitución de Honduras es abierta en un sentido económico, puesto que en el artículo uno se establece el país como un Estado de derecho que con la finalidad de buscar y asegurar a los habitantes en aspectos tales como: el bienestar económico y social. Dentro de todo el texto encontramos referencias al ordenamiento económico de la nación, especialmente en el Título VI que trata del Régimen Económico.

A nivel constitucional el derecho de libre competencia en Honduras se enmarca dentro del título VI “Del régimen económico”, del capítulo I “Del sistema económico”; que contiene disposiciones sobre el orden establecido por el Estado en los sectores económicos; el artículo 331 de la Constitución establece que el Estado promoverá y protegerá los derechos al libre comercio en todos los aspectos que se le relacionen, solo con limitación de las disposiciones de seguridad pública e interés social.

Dentro del artículo 332 encontramos la mención que “el Estado, por razones de orden público e interés social, podrá reservarse el ejercicio de determinadas industrias básicas, explotaciones y servicios de interés público y dictar medidas y leyes económicas, fiscales y de seguridad pública, para encauzar, estimular, supervisar, orientar y suplir la iniciativa privada”, vemos en este la mención de la supervisión en torno a las practicas que se realicen por aun por la empresa privada.

4.2.2. Código de Comercio de Honduras de la Norma número 73-50

Nuestro Código de Comercio constituye la normativa sobre la cual se fundamentan las disposiciones sobre la materia mercantil en nuestro país; en el encontramos regulaciones sobre los contratos de arrendamiento con relación a la actividad empresarial, mas no se presenta disposición alguna que relacione de manera directa o expresa sobre la regulación de los contratos de arrendamiento de aeronaves; es importante recalcar que debido a la orientación comercial que los contratos de arrendamiento presentan, estos deberían ser mencionados y regulados dentro de este cuerpo normativo, el cual merece una actualización sobre las diferentes materias mercantiles y comerciales que se desarrollan en los mercados internacionales a nivel internacional así como nacional.

4.2.3. Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia del Decreto número 357-2005

En Honduras el primer instrumento dedicado a la regulación de la competencia es esta normativa, cuyo objetivo es “promover y proteger el ejercicio de la libre competencia con el fin de procurar el funcionamiento eficiente del mercado y el bienestar del consumidor”.²⁴⁹ Las disposiciones de la ley establecen el marco institucional y legal para cumplir dicho objetivo. La Ley para la defensa y promoción de la competencia está dividida en ocho títulos, los cuales tocan cuatro temas principales: a.) los conceptos, definiciones y aplicación de la ley (títulos I, II, III y VIII); b.) las prácticas prohibidas (título IV); c.) la creación y operación de Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia (título V) y d.) las sanciones y procedimientos administrativos (títulos VI y VII).

El alcance de esta Ley es nacional de la misma manera que extraterritorial. El artículo 4 somete bajo su ámbito de aplicación a todas aquellas personas naturales o jurídicas por sus actos,

siempre y cuando éstos produzcan en Honduras efectos del tipo regulado. En cuanto a la amplitud de dicho enunciado, son varias las personas jurídicas o naturales que ejercen actos en el rubro aeronáutico, que influyen marcadamente en la economía nacional. Debido a lo cual esta normativa se vuelve fundamental para la rama del derecho Aeronáutico ya que, sin la regulación de esta ley, no estarían sujetos a las regulaciones antimonopolísticas hondureñas.

4.2.4. Ley de Aeronáutica Civil del Decreto número 55-2004

Dentro de esta ley encontramos las disposiciones por medio de las cuales se rige lo relacionado al rubro del derecho aeronáutico en nuestro país; la primera mención que encontramos acerca de los contratos de Arrendamiento sobre aeronaves es en el artículo número 66 incisos “b” y “d”, sobre el Registro Aeronáutico Nacional, este artículo manda la inscripción de cualquier tipo de documento que modifique la propiedad o los derechos reales sobre las aeronaves que se utilicen dentro del territorio nacional.

Mas adelante en el artículo 222 se encuentran las modalidades que se pueden emplear en el arrendamiento; este artículo presenta unas pocas limitaciones para el arrendador de la siguiente manera tales como: la obligación de hacer entrega de la aeronave, la posibilidad de proporcionar equipamiento, y sobre el mantenimiento de la aeronave; permitiendo además la posibilidad de realizar un subarrendamiento.

En el artículo 223 se presenta otra regulación sobre este tipo de contratos, estableciendo que estos se deben realizar a través de una escritura pública o por medio de un documento privado, mismos que deben ser inscritos para puedan surtir efectos ante terceros; en su artículo 231, contiene la prohibición de darse en arrendamiento las aeronaves que se hondureñas, en donde sea la intención de ser llevadas fuera de nuestro territorio.

4.2.5. Código Civil de Honduras decreto número 76-1906

Dentro del código civil encontramos en el artículo 1681 la definición sobre el contrato de arrendamiento, la cual define de la siguiente manera "el arrendamiento es un contrato en el que las dos partes se obligan recíprocamente, a la una a conceder el goce de una cosa, ejecutar una obra o prestar un servicio, y la otra a pagar por este goce, obra o servicio, un precio determinado." Seguidamente el artículo 1682 conceptualiza las partes que figuran dentro de este contrato como arrendador y arrendatario.

Esta normativa no cuenta con especificaciones tales que se refieran a los contratos de arrendamiento de aeronaves debido a su antigüedad la cual está volviendo obsoleta esta norma haciendo necesario que se actualice a las figuras modernas de los diferentes contratos que se usan a nivel mundial.

CAPÍTULO V. PROPUESTA DE MEJORA

En este capítulo se presenta una propuesta de mejora, misma que a criterio del investigador contribuirá de manera sustancial en la reducción a la problemática que se identificó la cuál es la adecuada regulación que debe existir en torno a la regulación de los contratos de arrendamientos en la ley de aeronáutica civil de Honduras.

5.1. Regulación de los arrendamientos húmedos

Uno de los problemas recurrentes que se presentan en torno a los contratos de arrendamiento de aeronaves, es el de la distinción de las diversas modalidades de contratos de utilización de estas; las dificultades en la distinción del arrendamiento de aeronave sin tripulación (secos o dry lease) resulta bastante compleja, más aún con la relación que este tiene con el arrendamiento de aeronave con tripulación (húmedo o wet lease). En ambos contratos, el control operacional de la aeronave permanece en el arrendador.

Actualmente no existe dentro de nuestro ordenamiento jurídico una regulación específica como contrato del arrendamiento de aeronaves, de igual forma sucede con las modalidades o variaciones que existen de este tipo de contratos; es necesario lograr la manera de que se regulen dentro de las principales normas que reglamentan los contratos de arrendamiento definiendo específico los arrendamientos en mojado y arrendamientos en seco.

En los arrendamientos con tripulación, el arrendador se encarga normalmente del control operacional de la aeronave, la cual debe explotarse bajo lo expedido por la autoridad competente del Estado de matrícula de la aeronave. En este caso, el Estado del explotador también puede ser el Estado de matrícula de la aeronave arrendada.

La falta de regulación de los contratos de arrendamiento húmedo y arrendamiento seco de aeronaves dentro de nuestra normativa, provoca un desorden en las relaciones contractuales aéreas del país, provocando problemas jurídicos como ser: la existencia de conflictos jurídicos laborales originados por la falta de la adecuada regulación de estos contratos lo cual conllevará a que las partes acudan a los organismos jurisdiccionales en busca de una solución, incrementando de manera significativa la mora judicial en los diferentes órganos jurisdiccionales de nuestro país.

El avance considerable de la navegación aérea, implica que el estado debe regular estas figuras contractuales para evitar futuros conflictos que pudieran surgir por la falta de regulación, hacen La necesidad de hacer eficiente el control de la contratación de aeronaves, especialmente por los efectos internacionales que tiene el derecho aeronáutico.

5.2. Inclusión de denominaciones específicas de contratos Húmedos y secos en la normativa interna

Con la finalidad de lograr una adecuada regulación de estas variaciones de contrato se recomienda incorporar en el reglamento de la ley de Aeronáutica de civil de Honduras en su artículo numero 222 los siguientes apartados:

- Establecer una definición de lo que es contrato de arrendamiento de aeronaves; y distinguirlo claramente de otros contratos de carácter aéreo regidos actualmente, tales como: el de transporte aéreo, fletamento, intercambio
- Definir cada una de las modalidades de los contratos de arrendamiento de aeronaves (en mojado y en seco), así como sus elementos, características y fines que los hacen particulares y diferencian uno del otro

- incluir en la regulación el articulado necesario para regular las actividades a las que se podrá someter una aeronave en arrendamiento, lo relativo a la contraprestación o renta que se pagará y las condiciones de entrega
- Detallar en la mayor parte de lo posible, los derechos, obligaciones y prohibiciones del arrendador y del arrendatario en cada uno de estos contratos. Así como los de los usuarios que adquieren los servicios y de la tripulación

5.3. Impacto de la propuesta

Con una adecuada regulación legal de los contratos de arrendamiento en mojado y arrendamiento en seco en la aviación y en específico agregando estas definiciones al artículo 222 de la ley de aeronáutica civil de Honduras, se tendrá un eficiente y uniforme control en el arrendamiento de aeronaves, especialmente por los efectos internacionales que tienen el derecho aeronáutico evitando conflictos que pueden surgir entre las partes.

CAPITULO VI. DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A través del presente capítulo se desarrollarán las respuestas a los objetivos planteados en esta investigación, por medio de las entrevistas y el análisis documental se procederá a la elaboración de las conclusiones referentes a la problemática establecida para que por medio de ellas se puedan establecer las recomendaciones a los responsables de la regulación de esta materia.

6.1 Conclusiones

1. Con la información recolectada a través de las diferentes fuentes utilizadas en el desarrollo de esta investigación en cuanto a las modificaciones a la normativa vigente en materia de Derecho Aeronáutico que permitan una adecuada regulación a contratos de arrendamiento en aeronaves en Honduras; se ha logrado analizar qué; es necesario implementar la regulación adecuada hacia las prácticas y actividades que se utilizan a nivel mundial en la materia del derecho aeronáutico en específico en la ley de aeronáutica civil y su reglamento a fin de incorporar definiciones específicas sobre los diferentes contratos de arrendamiento que se emplean sobre las aeronaves.
2. De acuerdo al análisis tanto de los textos legales así como de las entrevistas realizadas se pueden identificar que los principales factores que afectan la seguridad jurídica debido a la falta de regulación adecuada de los contratos de arrendamiento de aeronaves: se encuentran el desconocimiento de las entidades o personas que explotan las aeronaves por parte de las autoridades de Honduras encargadas de la supervisión, los cuales pueden evadir los mecanismos de supervisión implementados por el estado de Honduras, incrementando el riesgo de consecuencia de sanciones para el Estado de Honduras en caso de accidentes aeronáuticos.

3. En base al análisis de las leyes estudiadas se pueden exponer las ventajas que tienen los países que regulan los contratos de arrendamiento de aeronaves contrastando la normativa actual en Honduras entre las que se encuentran: ventajas operativas para los operadores aéreos las cuales pueden considerarse en factores económicos que se integran en la economía nacional por medio de inversiones extranjeras; también se puede apreciar la ventaja de una agilización en las gestiones y solicitudes realizadas por los operadores a la dirección general de aviación civil brindando soluciones ágiles a las necesidades de estos operadores y reduciendo los costos que estos pueden tener al momento de realizar dichas solicitudes, Otra de las ventajas que se logran apreciar de los países que regulan este tipo de contratos es la de la agilidad que estos presentan en la resolución de conflictos que se pueden suscitar entre las partes al establecer las coordinaciones y los tribunales a los cuales las partes son sus controversias.
4. En relación a la importancia que la regulación de los contratos de arrendamiento podemos definir que esta importancia de los contratos de arrendamiento para garantizar el Derecho a la libre competencia en materia aeronáutica: se centra en que dichos contratos arrendamiento aeronaves contribuyen a evitar la monopolización de este mercado por parte de operadores con mayor capital de inversión que pueden sobreponerse a nuevos inversionistas que quieran incursionar en esta materia incurriendo en violaciones a la libre competencia especificadas dentro de nuestra normativa regulatoria en las materias de derecho aeronáutico y determinación de libre competencia, siendo este una responsabilidad del Estado de Honduras; puede también haber repercusiones en lo relativo a la competencia de las líneas aéreas como consecuencia de la posible concentración en el sector de la

aviación (es decir, que un grupo reducido de megatransportistas pueda dominar el sistema de transporte aéreo mediante fusiones y adquisiciones).

5. Con el análisis realizado a las diferentes legislaciones en las que se regula la figura del Fintech se logró identificar que entre las repercusiones que puede haber para para el estado de Honduras al no reglamentar de manera adecuada las figuras de los diferentes tipos de contratos de arrendamiento se encuentra: sanciones en los rating y calificaciones en materia de seguridad emitidas por parte de los organismos pertenecientes de la OACI encargados de la vigilancia, inspección y auditoria en materia aeronáutica, mismas que pueden repercutir en menor inversión extranjera y reducción de los interesados en explotar el rubro aeronáutico en Honduras.

6.2 Recomendaciones

1. Se recomienda incorporar a la normativa del del Código de Comercio las figuras modernas de los diferentes tipos de contratos de arrendamiento seguros que existen en el mercado mundial con el fin de actualizar el mercado asegurador nacional a las nuevas tendencias globales.
2. A la administración pública, mantener una normativa actualizada creando políticas que incorporen factores de desarrollo económico social, fomentando la participación de las empresas de aviación y facilitando la creación de nuevas empresas que se puedan dedicar a este rubro.
3. A la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil como autoridad competente, velar por el cumplimiento de las leyes vigentes y de las que puedan entrar en vigencia, para corroborar que las operaciones aéreas sean seguras tanto para los operadores aéreos así como para los usuarios.

4. A la Comisión para la Defensa y Promoción de la Competencia, incorporar a su agenda, la vigilancia de las actividades que realizan los operadores aéreos del país, para de esta manera evitar prácticas que puedan constituirse en violaciones a los derechos de libre competencia que debe existir en el desarrollo de las actividades en el derecho aeronáutico de Honduras.

BIBLIOGRAFÍA

- aerocivil.gov. (2022). *www.aerocivil.gov.co*. Obtenido de <https://www.aerocivil.gov.co/atencion/informaci%C3%B3n/glosario>
- Anguita, j. .. (2002). La encuesta como técnica de investigación, Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos (I). *Investigación*, 527.
- Araujo, G. T. (2003). *www.gestiopolis.com*. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/teoria-del-leasing/>
- aviacioncivil.gob. (2019). *www.aviacioncivil.gob.ec*. Obtenido de <https://www.aviacioncivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/06/Convenio-de-Aviacion-Civil-Internacional-de-Chicago-1.pdf>
- Cadalso, A. L. (2014). *El Consejo Aeronáutico Nacional: Análisis de su situación actual en el marco institucional de la Aeronáutica Civil Hondureña Autónoma de Honduras*. Tegucigalpa: Revista de Ciencias Espaciales.
- CDPC. (2009). *Estudio Sectorial: El mercado del Transporte Aéreo de pasajeros en Honduras* .
- cnbs.gob.hn. (2015). Obtenido de <https://www.cnbs.gob.hn/blog/2015/08/28/socializan-en-la-cnbs-anteproyecto-de-ley-para-proteger-datos-personales/>
- Comisión para la defensa y promoción de la competencia. (2009). *Estudio sectorial: el mercado del transporte aéreo de pasajeros en Honduras*. Tegucigalpa.

Convención de París. (2022). *doctorcalleja.com*. Obtenido de

<http://www.doctorcalleja.com.ar/Archivos/paris%201919.htm>

DUARTE, A. S. (1982). *UNIVERSIDAD MILITAR “NUEVA GRANADA”* . Obtenido de

<https://core.ac.uk/download/pdf/143444629.pdf>

Ham, D. (2022). *www.academia.edu*. Obtenido de

https://www.academia.edu/13857274/Convenio_Internacional_de_Navegaci%C3%B3n_A%C3%A9rea_CINA_de_1919_Convenio_de_Par%C3%ADs

importacionesecuador. (2022). *www.importacionesecuador.com*. Obtenido de

<https://www.importacionesecuador.com.ec/transito-internacional/transporte-aereo/>

Napoleón, V. C. (2018). *¿Cuál es el sistema de regulación del derecho aeronáutico a nivel nacional e internacional?* a Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo.

Napoleón, V. C. (2018). *¿CUÁL ES EL SISTEMA DE REGULACIÓN DEL DERECHO AERONÁUTICO A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL?* *revistas.uss.edu.pe*, 3.

OACI. (2002). *www.icao.int*. Obtenido de

https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/atrp10Report_sp.pdf

OACI. (2022). *www.icao.int*. Obtenido de <https://www.icao.int/EURNAT/Pages/welcome.aspx>

Organización de Aviación Civil Internacional . (2013). *www.icao.int*. Obtenido de

https://www.icao.int/Meetings/AirLaw/Documents/Reference/10014_es.pdf

RAMÍREZ, M. M. (dic de 2019). *cms.law*. Obtenido de <https://cms.law/en/media/local/cms-grau/files/publications/publication/un-siglo-de-derecho-aeronautico>

Regales, E. (2015). Obtenido de

https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2016/hdl_10803_367921/erc1de1.pdf

Rodríguez, Y. G. (2011). *www.eumed.net*. Obtenido de <https://www.eumed.net/libros-gratis/2011c/1007/1007.pdf>

RUIZ, R. (mar de 2016). Obtenido de <https://www.rodolforuiza.com/historia-del-derecho-aeronautico/#:~:text=En%20el%20a%C3%B1o%201902%20el,C%C3%B3digo%20de%20Derecho%20A%C3%A9reo%20Internacional>.

Ruiz2, J. C. (2015). *core.ac.uk*. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/44310627.pdf>

Saavedra, J. L. (2003). *EL LEASING Y SU CONFIGURACIÓN JURÍDICA*. Bogotá: Vniversitas.

Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/825/82510620.pdf>

segurA, c. l. (2012). *core.ac.uk*. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/235502647.pdf>

sijusa. (2020). *www.sijusa.com*. Obtenido de https://www.sijusa.com/wp-content/uploads/2020/04/art_1105_Contrato_mixto.pdf

Talbott, S. (2000). *legislacionaeronautica.blogspot.com*. Obtenido de

<http://legislacionaeronautica.blogspot.com/p/tratado-sobre-derecho-aeronautico.html>

uba. (2022). *www.derecho.uba.ar*. Obtenido de

<http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/28/convencion-de-la-reglamentacion-de-la-navegacion-aerea.pdf>

Unidad administrativa Espacial. (2018). *arrendamiento de aeronaves*. San José.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

AERÓDROMO. Área de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

AERONAVE (ACFT -Aircraft). Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

AERONAVE CARRETEADA. Avión que se desplaza de un estacionamiento a otro del mismo aeropuerto, ya sea mediante el uso de un tractor de arrastre o por otros medios.

AUTORIDAD COMPETENTE: En cuanto a los vuelos sobre alta mar, la autoridad apropiada del Estado de matrícula. En cuanto a los vuelos que no sean sobre alta mar, la autoridad apropiada del Estado que tenga soberanía en el territorio sobrevolado o en el cual se encuentre la aeronave.

AVIACIÓN COMERCIAL: Expresión genérica que se refiere a las actividades de servicios aéreos comerciales.

CONVALIDACIÓN (de una licencia): Reconocimiento por la UAEAC de una licencia expedida por otro Estado, como equivalente a la otorgada por ella.

FLETAMENTO: Contrato intuitu personae (en consideración a la persona) en virtud del cual un explotador, llamado fletante, cede a otra persona llamada fletador, a cambio de una contraprestación, el uso de la capacidad total o parcial de una o varias aeronaves, para uno o varios

vuelos, por kilometraje o por tiempo, reservándose el fletante la dirección y autoridad sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

LÍNEA AÉREA: Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público.

OPERACIÓN DE AVIACIÓN GENERAL: Operación de aeronaves, en actividades diferentes de los servicios aéreos comerciales de transporte público o trabajos aéreos especiales.

OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL: Operación de aeronaves, en actividades de servicios aéreos comerciales de transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración.

TRANSPORTADOR AÉREO: Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público, que con la debida autorización se compromete mediante remuneración, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, bajo los términos de un contrato de transporte aéreo. El transportador deberá disponer de un certificado de operación y permiso vigentes, para transporte aéreo, expedidos por la UAEAC que lo hacen responsable por el control operacional de tales actividades.

TRIPULACIÓN: Conjunto de personas titulares de las correspondientes licencias, a quienes se le asigna obligaciones esenciales para la operación de una aeronave, durante el tiempo de vuelo. La tripulación incluye: - Tripulación de Vuelo. Integrada por El Comandante o piloto al mando y el Copiloto o cualquier otro piloto que ejerza funciones como tal durante el vuelo. - Otros Tripulantes. En las aeronaves que los requieran, conformados por El Ingeniero de Vuelo, Navegante y Auxiliar (es) de Servicios a Bordo.

ANEXOS

Anexo 1. Entrevista Semi estructuradas Empleados/(Definir a quien)

Entrevista Semi estructurada

Empleados/ (Definir a quien)

Como parte de nuestra Proyecto de Graduación en la Carrera de Derecho con orientación Empresarial del Centro Universitario Tecnológico (CEUTEC) estamos investigando sobre la regulación de los contratos de arrendamientos en la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras. La información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial, solo será utilizada para los propósitos de la investigación. Agradezco su colaboración.

Nombre del Alumno:

Nombre del Entrevistado:

Institución:

Cargo:

Lugar y fecha:

Entrevista Proyecto de Graduación

¿Cómo regular en Honduras los contratos de arrendamiento utilizados por las aerolíneas nacional y prestadores de servicios aeronáuticos?

Los contratos de arrendamiento si están regulados en la ley de aeronáutica civil, sin embargo estos no se encuentran bien definidos en la ley de aeronáutica civil ya que la aviación civil cuenta con varios tipos de arrendamiento, como ser arrendamiento húmedos los cuales

consisten en arrendar la aeronave y el personal técnico, arrendamiento seco el cual consiste en arrendar solamente la aeronave, intercambio de aeronaves y fletamento de aeronaves, en vista que la OACI permite todo este tipo de arrendamientos y como estado está permitido por la regulación técnica de aviación de Honduras debe estar de forma más específica en la ley.

¿Como se ve afectada la seguridad jurídica en Honduras al no haber una regulación adecuada de los contratos de arrendamiento de aeronaves?

En el sentido que los operadores pueden utilizar aeronaves que no están registradas o incorporadas, así mismo que no estén en el país o al día con sus mantenimientos, y si estas tienen un accidente las consecuencias son para el estado.

¿Por qué la Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento debe estar uniformado con las Regulaciones de aeronáutica Civil y los Anexos de la OACI según el Convenio de Chicago?

para poder mantener el orden de las operaciones aeronáuticas.

¿Por qué es importante estipular un tiempo determinado de arrendamiento en la Ley de aeronáutica Civil?

por qué de esta manera se garantiza mantener el control sobre las operaciones aeronáuticas que realizan por parte de las aerolíneas.

Entrevista Semi estructurada

Empleados/ (Definir a quien)

Como parte de nuestra Proyecto de Graduación en la Carrera de Derecho con orientación Empresarial del Centro Universitario Tecnológico (CEUTEC) estamos investigando sobre la regulación de los contratos de arrendamientos en la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras. La información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial, solo será utilizada para los propósitos de la investigación. Agradezco su colaboración.

Nombre del Alumno:

Nombre del Entrevistado:

Institución:

Cargo:

Lugar y fecha:

¿Cómo regular en Honduras los contratos de arrendamiento utilizados por las aerolíneas nacional y prestadores de servicios aeronáuticos?

Están regulados por la Ley de Aeronáutica Civil y su reglamento, así mismo se aplica el Código Civil Hondureño.

¿Como se ve afectada la seguridad jurídica en Honduras al no haber una regulación adecuada de los contratos de arrendamiento de aeronaves?

Afecta al no saber quien esta explotando la aeronave, evadiendo la responsabilidad que puede tener frente a los usuarios, a terceros y ante la Autoridad

¿Por qué la Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento debe estar uniformado con las Regulaciones de aeronáutica Civil y los Anexos de la OACI según el Convenio de Chicago?

Dado que el Derecho Aeronáutico es totalmente internacional, dado que surca los espacios aéreos jurisdiccionales de otros estados, se ve en la necesidad primordial de uniformidad y la unificación de las normas aeronáuticas, dado que cuando exista conflictos de leyes, se pueda aplicar una normativa uniforme.

¿Por qué es importante estipular un tiempo determinado de arrendamiento en la Ley de aeronáutica Civil?

Supletoriamente se encuentra en el Código civil, y ya obliga las vigencias de los contratos, el uso del instrumento publico para registro, no es de gran relevancia la vigencia, siempre y cuando estén debidamente registrados ante la Autoridad Aeronáutica.

Entrevista Semi estructurada

Empleados/ (Definir a quien)

Como parte de nuestra Proyecto de Graduación en la Carrera de Derecho con orientación Empresarial del Centro Universitario Tecnológico (CEUTEC) estamos investigando sobre la regulación de los contratos de arrendamientos en la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras. La información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial, solo será utilizada para los propósitos de la investigación. Agradezco su colaboración.

Nombre del Alumno:

Nombre del Entrevistado:

Institución:

Cargo:

Lugar y fecha:

¿Como regular en Honduras los Contratos de arrendamiento utilizados por las aerolíneas y prestadores de servicios aeronáuticos?

Es importante mencionar que, cuando se dan los primeros inventos de artefactos que podían sustentarse en el aire y cito el caso de los hermanos Wright en 1903 a inicios del siglo XX con el invento del primer aeroplano, y es cuando inicia la era de la aviación provocando un crecimiento de esta industria que los países se ven obligados a regular, protegiendo su espacio aéreo y la seguridad de los ciudadanos, pero a su vez promoviendo su desarrollo en aras del bien común.

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

El Código Civil de Honduras establece: qué es un contrato y cuáles son los elementos que deben darse; es una convención un pacto en que ambas partes se obligan para una con la otra o recíprocamente, a dar, hacer, o no hacer alguna cosa, cuyos elementos esenciales son: El consentimiento de los contratantes, el Objeto cierto que sea materia de contrato y que sea lícito obviamente; la causa de la obligación que se establezca.

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

Los Contratos en el Derecho Aeronáutico tienen los mismos elementos que en el Derecho Mercantil. Son acordados por al menos dos entes mercantiles, las líneas aéreas, y su objeto es una prestación con un fin económico. La diferencia radica en que los contratos aeronáuticos están sujetos para su ejecución a las leyes y regulaciones aeronáuticas de las partes involucradas, y no al derecho civil o mercantil y serán siempre formales, puesto que, en la mayoría de los casos, la autoridad aeronáutica debe aprobarlos o aceptarlos para que sean ejecutados y surtan los efectos legales. Por lo tanto, los elementos propios del Contrato

Aeronáutico le permiten tener su propia estructura y lógica que facilita su aplicación y ejecución.

Estos son el sometimiento a las legislaciones aeronáuticas que regulan a las partes involucradas y la formalidad que a la que debe sujetarse, tanto al suscribirse en forma escrita como al someterse a la autoridad aeronáutica para su aprobación. En ese contexto, respondiendo puntualmente a su pregunta Honduras debe por medio de la autoridad aeronáutica regular ampliamente a través de sus normativas estas figuras, para determinar el alcance y eficacia de los mismos, por que debemos recordar que el objeto y causa de estos contratos constituye realizar operaciones aéreas en muchos casos fuera del espacio aéreo hondureño en vuelos internacionales y nuestra normativa debe ajustarse a esos escenarios apeguándose a los tratados y convenios internacionales que en estas materias son regulados. ¿Como se ve afectada la seguridad jurídica en Honduras al no haber una regulación adecuada de los contratos de arrendamiento de aeronaves?

Sabemos que Honduras es un Estado de Derecho; es decir, que somos un Estado cuyo poder y cuya actividad están regulados y garantizados por ley. Por lo tanto, el Estado por medio de sus instituciones y órganos debe garantizar el cumplimiento irrestricto de sus leyes de tal forma que exista esa certeza en los ciudadanos y especialmente el sector aeronáutica en materia de aviación que el ordenamiento jurídico aeronáutico sea sólido y únicamente sea modificado siguiendo los procedimientos legalmente establecidos y aprobados debidamente. Si no tenemos una normativa que regule ampliamente los contratos de arrendamientos de aeronaves pues evidentemente estamos ante una incertidumbre legal en el caso que ocurra un acontecimiento que debe dirimirse ante los juzgados los cuales a falta de una normativa aeronáutica que regule ampliamente esta modalidades de contratos de arrendamiento, se

verán obligados a someter un proceso a legislaciones supletorias como lo es el derecho público y privado, los principios generales del derecho aeronáutico y la costumbre internacional.

En ese sentido, vemos la importancia de tener regulados claramente la figura de contratos de arrendamiento de aeronaves para saber qué disposiciones aplicar previo aprobar o aceptar un contrato de arrendamiento de aeronave, y la forma de dirimirlos ante una instancia administrativa o judicial. Las legislaciones internacionales en materia de aviación civil son materia de estudio al ejecutar el Contrato de Intercambio de Aeronaves, ya que la operación de la aeronave por lo regular abarcará más de un Estado. Esto es parte de la internacionalización del Derecho Aeronáutico, y una de sus características principales: el campo internacional aporta a los campos nacionales, y estos a la vez son aplicados por entes extranjeros. Las figuras contractuales aeronáuticas no pueden ser estudiadas ni aplicadas en la legislación de un país en forma aislada sin tomar en cuenta las legislaciones vigentes en los países a donde las aeronaves intercambiadas se dirigirán, por eso la importancia de regularlos desde el punto de vista nacional e internacional al amparo del Convenio de Chicago.

¿Por qué la Ley de Aeronáutica Civil y su Reglamento debe estar uniformado con las regulaciones de Aeronáutica Civil y los Anexos de la OACI según el Convenio de Chicago? Sabemos que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conocido como Convenio de Chicago se estableció para promover la cooperación y contribuir a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, regulando de esta forma la aviación civil internacional, este convenio fue suscrito en la Ciudad de Chicago Estados Unidos de América el 7 de diciembre de 1944. Contiene el marco General o la

codificación del Derecho Aeronáutico internacional público; es decir, constituye la constitución de aviación civil internacional. A dicho convenio forman parte 19 anexos que establecen las posiciones reglamentarias sobre aviación civil.

Honduras, se adhiere a este Convenio 18 de febrero de 1953 mediante decreto 89, y al ratificar el mismo, sus disposiciones constituyen parte del derecho interno vigente en nuestro país. En ese sentido, el Estado de Honduras se ve en la obligación de adecuar su normativa primaria nacional a los parámetros establecidos por la normativa OACI, aplicables a la aviación civil. Es importante aclarar que Ley de Aeronáutica Civil regula aviación civil, no militar.

La OACI como bien sabemos es una agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en 1944 por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial. En ese sentido, la importancia de uniformar nuestras leyes nacionales radica, en la jerarquía normativa dentro de nuestro derecho. Recordemos que los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por Honduras están por encima de las leyes ordinarias o secundarias del país.

Ya el artículo 10 de la misma Ley de Aeronáutica Civil establece que la actividad aeronáutica en Honduras se rige por la Constitución de la República, por los tratados y convenios internacionales, por la Ley de Aeronáutica Civil, reglamentos y regulaciones de aeronáutica civil, directivas operacionales y circulares de obligatorio cumplimiento. En ese orden normativo observamos que los convenios y tratados están por encima de la Ley de Aeronáutica Civil, y cualquier disposición contraria al Convenio de Chicago es nula ipso jure, por lo tanto, el Estado se ve en la obligación de uniformar la regulación aeronáutica

interna bajo los parámetros que establece el Convenio de Chicago y no contraponerse al mismo y sus anexos. Recordemos las disposiciones establecidas en el Convenio de Chicago son aplicable a todos los Estados miembros al mismo, por lo que debe haber una uniformidad en materia de regulaciones de aviación civil en todos los países miembros que actualmente si no me equivoco son 193 países.

¿Por qué es importante regular los contratos de arrendamiento para proteger derechos a la libre competencia?

Normalmente los contratos independientemente cual sea su objeto suelen estar sujetos a una vigencia establecida. La vigencia en los contratos de arrendamiento de aeronaves permite el cumplimiento de obligaciones por ambas partes en ese tiempo pactado.

El contrato de arrendamiento es un contrato consensual, bilateral, temporal, conmutativo, formal y de tracto sucesivo. En ese orden de ideas, vemos que debe existir una temporalidad de lo pactado en los contratos de arrendamiento, y vemos la necesidad que dentro de la normativa aeronáutica exista la regulación de vigencia de dichos acuerdos contractuales, en virtud que es la autoridad aeronáutica quien aprueba el contrato de arrendamiento, y una vez aprobados inicia el proceso de vigilancia sobre el operador aéreo que opera una aeronave bajo la modalidad de contratos de arrendamientos. Los contratos tienen una duración determinada, desde la fecha en que se firma o inicia, hasta la fecha en que finaliza o vence el plazo para cumplirlo, fecha que es importante para determinar el incumplimiento y las consecuencias de este; como lo mencione antes, el contrato es ley entre las partes y sus condiciones deben darse al margen de lo que permite o prohíbe la ley, en tal sentido por experiencia hemos analizado contratos con una vigencia indefinida, que a nuestro parecer es incompatible por las obligaciones y cumplimiento que deben observarse.

Por lo tanto, es importante que en la Ley de Aeronáutica Civil se establezca el tiempo máximo de vigencia para que el contrato al momento de la suscripción se ajuste a lo que ordena una ley ordinaria.

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. En la aviación comercial, existen principalmente dos tipos de contratos que hacen que este sector económico sea flexible y posea un gran atractivo de inversión. La mayoría de las técnicas empleadas se basan en modalidades del contrato de leasing.

El contrato denominado leasing operativo, es el arrendador, titular de la aeronave, el que cede al arrendatario la posesión del avión por un tiempo determinado. Si el objeto del leasing es el avión, junto con su tripulación mediante certificado operador aéreo (COA) se denomina wet leasing, siendo este como un contrato de fletamento de aeronaves; y si únicamente lo que se arrienda es la aeronave se conoce como dry leasing y se incorpora al COA del arrendatario. En ambos casos, la propiedad permanece en manos del arrendador.

En los contratos leasing financiero. Lo relevante de este contrato es que supone la financiación de la totalidad del coste del avión, por lo que el arrendatario tiene como objetivo, al final del tiempo del arrendamiento, ser el titular registral de la aeronave, es decir, es un contrato de arrendamiento con opción a compra. Suele fijarse por una duración mayor que los contratos de leasing operativo, por lo que toda la actividad financiera, de gestión y comercial recaerá principalmente en la aerolínea arrendataria