

20  
24



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA DE MEXICO**

**FACULTAD DE CONTADURIA Y  
ADMINISTRACION**

**ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES  
PERSPECTIVA FISCAL DEL ARRENDATARIO**

**SEMINARIO DE INVESTIGACION CONTABLE**

Que en opción al grado de

**LICENCIADO EN CONTADURIA**

**P r e s e n t a**

**GABRIELA LEONOR GUDIÑO ARMENTA**

**MARIA GUADALUPE HERNANDEZ GARCIA**

**C. P. GILDA ESCOBEDO TOLEDO**

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

**1 9 9 2**



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# I N D I C E

## ABREVIATURAS

## INTRODUCCION

	PAG.
<b>CAPITULO 1.- EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES</b>	<b>1</b>
<b>1.1. CONCEPTO</b>	
1.1.1.- EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DENTRO DEL C.F.F.	1
1.1.2.- EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DENTRO DE LA L.O.A.A.C.	3
1.1.3.- CONCEPTO DE AERONAVE	14
1.1.3.1.- CLASIFICACION	17
1.1.3.2.- REGIMEN JURIDICO	19
1.1.4.- CONCEPTO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES	24
1.1.5.- PRINCIPALES MODALIDADES Y FORMAS AFINES DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO APLICABLES A AERONAVES	26
1.1.5.1.- EN NUESTRO PAIS	26
1.1.5.2.- EN EL EXTRANJERO	31
<b>1.2. VENTAJAS Y DESVENTAJAS QUE OFRECE EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES</b>	<b>44</b>
1.2.1.- VENTAJAS	45
1.2.2.- DESVENTAJAS	46
<b>1.3. EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO COMO INSTRUMENTO DE DESARROLLO</b>	<b>49</b>

	<b>PAG.</b>
<b>CAPITULO 2.- EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO</b>	<b>52</b>
<b>2.1. DEPARTAMENTO DE REGISTRO AERONAUTICO Y CONTROL DE EMPRESAS</b>	<b>54</b>
2.1.1.- ESTRUCTURA ORGANICA	56
2.1.2.- PRINCIPALES FUNCIONES Y ACTOS JURIDICOS INSCRIBIBLES	57
2.1.3.- PROCEDIMIENTO REGISTRAL	62
2.1.3.1.- ACTOS DEL PROCEDIMIENTO REGISTRAL	63
2.1.3.1.1.- INSCRIPCIONES	63
2.1.3.1.2.- ANOTACIONES	69
2.1.3.1.3.- CANCELACIONES	70
2.1.3.2.- ETAPAS DEL PROCEDIMIENTO REGISTRAL	73
2.1.3.2.1.- PRESENTACION DEL DOCUMENTO	73
2.1.3.2.2.- DISTRIBUCION	74
2.1.3.2.3.- CALIFICACION REGISTRAL	75
2.1.3.2.4.- CALIFICACION FISCAL	76
2.1.3.2.5.- EJECUCION	77
2.1.3.2.6.- ENTREGA DEL DOCUMENTO AL INTERESADO	77
<b>2.2. ESTUDIO JURIDICO DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO</b>	<b>78</b>
2.2.1.- ELEMENTOS DE EXISTENCIA Y REQUISITOS DE VALIDEZ	79

	<b>PAG.</b>
2.2.1.1.- DEL CONTRATO	79
2.2.1.2.- DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO PURO	85
2.2.1.3.- DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	91
2.2.2.- DIFERENCIAS Y SEMEJANZAS ENTRE EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO PURO Y EL DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	95
2.2.2.1.- DIFERENCIAS	95
2.2.2.2.- SEMEJANZAS	97
2.2.3.- ESTRUCTURA GENERAL DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO	99
2.2.3.1.- REQUISITOS MINIMOS QUE DEBERA CONTENER EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE ACUERDO A NUESTRA LEGISLACION	99
2.2.3.2.- REQUISITOS MINIMOS QUE DEBERA CONTENER EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE ACUERDO A CONSIDERACIONES DE CARACTER INTERNACIONAL	107
2.3. AUTORIZACION	122
2.4. FUNCION DE APOYO A LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO	123
2.4.1.- REVISION DEL PAGO DEL IMPUESTO DE IMPORTACION O LA EXENCION CORRESPONDIENTE	124
2.4.2.- SUPERVISION DEL PAGO DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS	126

	PAG.
<b>2.5. REQUISITOS QUE DEBERAN REUNIRSE POR EL SOLICITANTE PARA QUE PROCEDA LA INSCRIPCION</b>	127
2.5.1.- REGISTRO DE POSESION POR ARRENDAMIENTO FINANCIERO Y ASIGNACION DE MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA PARA AERONAVES DE IMPORTACION	127
2.5.2.- REGISTRO DE POSESION POR ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES YA INSCRITAS EN EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO	130
<b>CAPITULO 3.- REGIMEN FISCAL DEL A.F. DE AERONAVES. OBLIGACIONES DEL ARRENDATARIO</b>	132
<b>3.1. DISPOSICIONES GENERALES</b>	133
<b>3.2. CONTRIBUCIONES FEDERALES A CARGO DEL ARRENDATARIO COMO CAUSANTE DIRECTO</b>	144
3.2.1.- IMPUESTO SOBRE LA RENTA	145
3.2.2.- IMPUESTO AL ACTIVO	152
3.2.3.- IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	154
3.2.4.- IMPUESTO AL COMERCIO EXTERIOR	158
3.2.5.- IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS	161
3.2.6.- IMPUESTO SOBRE EROGACIONES POR REMUNERACION AL TRABAJO PERSONAL PRESTADO -- BAJO LA DIRECCION Y DEPENDENCIA DE UN PATRON Y APORTACION AL INFONAVIT	164
3.2.7.- APORTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL (CUOTA PATRONAL)	166
3.2.8.- DERECHO DE USO DE AEROFUERTO	170
3.2.9.- DERECHO POR USO DEL ESPACIO AEREO CONGESTIONADO	171

	PAG.
3.2.10.- DERECHO POR INSCRIPCION EN EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO	173
3.2.11.- DERECHO POR TRAMITE ADUANERO	176
<b>3.3. CONTRIBUCIONES FEDERALES A CARGO DEL ARRENDATARIO COMO RESPONSABLE SOLIDARIO</b>	<b>178</b>
3.3.1.- IMPUESTO SOBRE LA RENTA	179
3.3.2.- APORTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL (CUOTA OBRERA)	181
3.3.3.- RETENCION DEL 10% IMPUESTO SOBRE LA RENTA SOBRE HONORARIOS Y ARRENDAMIENTO DE INMUEBLES PAGADOS A PERSONAS FISICAS	183
<b>3.4. CASO PRACTICO</b>	<b>184</b>
- CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS	
- CITAS BIBLIOGRAFICAS	

## ABREVIATURAS

A.F.	ARRENDAMIENTO FINANCIERO
A.P.	ARRENDAMIENTO PURO
ART.	ARTICULO
B.DE M.	BANCO DE MEXICO
C.C.D.F.	CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL
C.N.B.S.	COMISION NACIONAL BANCARIA Y DE SEGUROS
D.O.	DIARIO OFICIAL
E. Y M.	ENFERMEDADES Y MATERNIDAD
I.A.	IMPUESTO AL ACTIVO
I.A.T.A.	ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE
I.M.C.P.	INSTITUTO MEXICANO DE CONTADORES PUBLICOS
I.M.S.S.	INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL
INFONAVIT	INSTITUTO DE FOMENTO NACIONAL PARA LA VIVIENDA DE LOS TRABAJADORES
I.S.R.	IMPUESTO SOBRE LA RENTA
I.S.S.S.T.E.	INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES PARA LOS TRABAJADORES DEL ESTADO.
I.V.C.M.	INVALIDEZ, VEJEZ. CESANTIA EN EDAD AVANZADA Y MUERTE.
L.A.	LEY ADUANERA
L.F.D.	LEY FEDERAL DE DERECHOS
L.G.I.C.O.A.	LEY GENERAL DE INSTITUCIONES DE CREDITO Y ORGANIZACIONES AUXILIARES

L.G.D.A.A.C. LEY GENERAL DE ORGANIZACIONES Y ACTIVIDADES AUXILIARES DE CREDITO

L.I.A. LEY DEL IMPUESTO AL ACTIVO

L.I.S.R. LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

L.I.S.T.U.V. LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS

L.I.V.A. LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

L.O.A.P.F. LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL

L.S.S. LEY DEL SEGURO SOCIAL

L.V.G.C. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

R.A.M. REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

R.F.C. REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES

R.L.I.S.R. REGLAMENTO DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

R.P.P.C. REGISTRO PUBLICO DE LA PROPIEDAD Y DEL COMERCIO

R.S.P.N.A.C. REGLAMENTO DE SEGURIDAD Y POLICIA PARA LA NAVEGACION AEREA CIVIL

R.R.A.M. REGLAMENTO DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

S.A.R. SISTEMA DE AHORRO PARA EL RETIRO

S.C.T. SECRETARIA DE COMUNICACION Y TRANSPORTES

S.H.C.P. SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

S.R.E. SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

## I N T R O D U C C I O N

LAS NECESIDADES DE FINANCIAMIENTO A NIVEL MUNDIAL SE VISLUMBRAN MUY IMPORTANTES YA QUE DEBIDO A LA APERTURA DE MERCADOS HAN AUMENTADO LOS NIVELES DE TRAFICO, POR LO QUE LA INDUSTRIA DE TRANSPORTE AEREO SE HA VISTO BENEFICIADA CRECIENDO CON ESTO SUS NECESIDADES DE EQUIPO MODERNO, DE TECNOLOGIA EFICIENTE QUE CUMPLA CON LAS ERICTAS REGULACIONES EN MATERIA DE RUIDO, ECONOMIA DE COMBUSTIBLE, ECOLOGIA Y COMODIDAD. LA ADQUISICION DE TALES EQUIPOS HA FOMENTADO EL USO DE MECANISMOS TALES COMO EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO, QUE ES UNA OPERACION MUY ATRACTIVA DADAS LAS GRANDES NECESIDADES DE LIQUIDEZ QUE TAL INDUSTRIA REQUIERE PARA SU OPERACION, ESPECIALMENTE CUANDO SE REALIZA ENTRE EMPRESAS UBICADAS EN DIFERENTES PAISES DADA LA NATURALEZA DE LA AERONAVE.

EN LATINOAMERICA, LA SERIA CRISIS ECONOMICA, AUNADA A LA INSEGURIDAD SOCIAL Y POLITICA, SE REFLEJA EN EL INCREMENTO DE LAS NECESIDADES PARA ENCONTRAR NUEVAS Y MENOS COMUNES FORMAS DE FINANCIAMIENTO CON LA FINALIDAD DE GARANTIZAR SU PARTICIPACION EN LA OBTENCION DE RECURSOS, SITUACION A LA QUE NO ESCAPA NUESTRO PAIS, YA QUE AUNQUE HA DESTACADO A NIVEL INTERNACIONAL POR EL ESFUERZO APLICADO PARA SALIR DEL SUBDESARROLLO, DENTRO DE UN CLIMA DE SEGURIDAD Y CONFIANZA, LOS EMPRESARIOS REQUIEREN PARA IMPORTAR AERONAVES DE FINANCIAMIENTO MAS ACCESIBLE, CONSIDERANDO LAS RESTRICCIONES QUE ENFRENTAMOS EN MATERIA DE FABRICACION DE AERONAVES, SURGIENDO EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO COMO EL MEDIO IDEAL PARA LA ADQUISICION DE ESTE TIPO DE BIENES.

NO OBSTANTE LO ANTERIOR Y EN VIRTUD DE QUE LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO CELEBRADOS ENTRE EMPRESAS MEXICANAS CON ARRENDADORAS EXTRANJERAS PUEDEN CONSTITUIRSE EN CONTRATOS LEY Y ADOPTAR PARA SU INTERPRETACION, ALGUNA LEGISLACION DISTINTA A LA DE ESTE PAIS, NUESTRO ESTUDIO SE INCLINARA HACIA EL ARRENDAMIENTO

FINANCIERO DE AERONAVES, CELEBRADO CON ARRENDADORAS NACIONALES Y DENTRO DEL MARCO JURIDICO QUE LE ES APLICABLE.

DENTRO DEL PRIMER CAPITULO DE ESTE TRABAJO, PRESENTAREMOS UN CONCEPTO GLOBAL DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES, ESTUDIANDO EL REGIMEN JURIDICO DE ESTOS BIENES Y CONSIDERANDO ESTE TIPO DE CONTRATOS A TRAVES DE SUS POSIBLES VENTAJAS, COMO UN INSTRUMENTO DE DESARROLLO, A NIVEL EMPRESARIAL Y DE GRANDES BENEFICIOS PARA LA ECONOMIA NACIONAL

EN EL CAPITULO SEGUNDO, EFECTUAMOS UN BREVE ESTUDIO DE LA ESTRUCTURA ORGANICA Y FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO, INSTITUCION QUE COBRA RELEVANCIA EN CUANTO DISPONE LA OBLIGATORIEDAD DE INSCRIPCION DEL CONTRATO EN ESTUDIO, A EFECTO DE QUE LA AERONAVE ARRENDADA PUEDA SER OPERADA Y EL CONTRATO SURTA EFECTOS CONTRA TERCEROS. DE IGUAL RELEVANCIA ES SU FUNCION DE APOYO A LAS AUTORIDADES HACENDARIAS PRIMORDIALMENTE, YA QUE PREVIO AL REGISTRO DEL CONTRATO, EL ARRENDATARIO DEBE ACATAR LAS DISPOSICIONES FISCALES QUE LO OBLIGUEN A CUBRIR CONTRIBUCIONES QUE LE PERMITAN DISPONER DEL BIEN, PARA EL EJERCICIO DE SUS ACTIVIDADES, DENTRO DE UN MARCO LEGAL.

EN EL CAPITULO TERCERO, HACEMOS REFERENCIA A LAS DISPOSICIONES FISCALES QUE DEBE CONOCER Y APLICAR EL ARRENDATARIO PARA EL CABAL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES Y CONTRIBUIR CON EL GOBIERNO AL DESARROLLO DE ESTA IMPORTANTE ACTIVIDAD. CABE MENCIONAR QUE SOLO HACEMOS REFERENCIA A LAS CONTRIBUCIONES DE TIPO FEDERAL, QUE SON DE APLICACION GENERAL, DADO QUE LOS IMPUESTOS ESTATALES SON APLICABLES A UNA DETERMINADA ZONA DEL PAIS Y PARA EL CONTRATO EN ESTUDIO CARECEN DE RELEVANCIA.

## CAPITULO 1

### EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES

#### 1.1. CONCEPTO

A continuación trataremos de obtener un concepto global del Arrendamiento Financiero de aeronaves a través del estudio de esta figura dentro de los lineamientos del C.F.F. y L.G.D.A.A.C; presentando un panorama del régimen jurídico de las aeronaves y de las diversas modalidades que se dan dentro del A.F., tanto en el ámbito nacional como internacional, siendo en este último donde se ha presentado mayor auge de la figura en estudio.

#### 1.1.1. EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DENTRO DEL CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION

El arrendamiento financiero era considerado como un contrato atípico hasta antes del 31 de diciembre de 1981,

fecha en que se introduce por primera vez en nuestro derecho, mediante adición de la fracción IV del artículo 15 del C.F.F., que es donde se establecen las reglas y conceptos generales de lo que debe ser este tipo de contrato.

De acuerdo a este ordenamiento, el A.F. es el contrato por el cual se otorga el uso o goce temporal de bienes tangibles durante un plazo forzoso igual o superior al mínimo para deducir la inversión (en los términos de la Ley Fiscal) o por un plazo menor siempre que se permita a quien reciba el bien al término del plazo, ejercer cualquiera de estas opciones terminales: A) Adquirir la propiedad del bien, mediante el pago de una cantidad determinada e inferior al valor del mercado del bien al momento de ejercer la opción; B) prorrogar el contrato por un plazo cierto durante el cual el monto de los pagos sea inferior al del plazo inicial; y C) obtener parte del precio por la enajenación del bien a un tercero. Que la contraprestación sea equivalente o superior al valor del bien en el momento de otorgar su uso o goce, que se establezca una tasa de interés aplicable para determinar los pagos y que el contrato se celebre por escrito.

Para ajustarse a dicho ordenamiento se debe señalar un plazo forzoso de duración del contrato, o bien establecer un plazo que coincida con el número de años en que se pueda deducir fiscalmente el bien. Si lo anterior ocurre no hay necesidad de establecer opción alguna a favor del arrendatario financiero, según se desprende del artículo citado, de suerte que aunque no hay opciones terminales para efectos del C.F.F. puede existir un A.F. por el sólo hecho de establecer un plazo forzoso. Si no se da ninguno de los dos supuestos arriba señalados, es decir, si se estipula un plazo inferior al que puede ser deducido el bien fiscalmente, resultan necesarias tales opciones, cualquiera de ellas, para considerar el negocio como un A.F.

#### **1.1.2. EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DENTRO DE LA LEY DE ORGANIZACIONES Y ACTIVIDADES AUXILIARES DE CREDITO**

En la misma fecha (31 de diciembre de 1981) que se conceptúa por primera vez en el C.F.F., el A.F., se reforma la L.G.I.C.D.A., con el objeto de incorporar como organizaciones auxiliares de crédito a las arrendadoras financieras y reglamentar el contrato de A.F.

Debido a la abrogación de este ordenamiento (14 de enero de 1985), el A.F. actualmente está regulado en la ley vigente, la L.G.D.A.A.C.

De acuerdo con la L.G.D.A.A.C. (Art.25), por virtud del contrato de A.F., la arrendadora financiera se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso o goce temporal, a plazo forzoso, a una persona física o moral, obligándose ésta a pagar como contraprestación, que se liquidará en pagos parciales, según convenga, una cantidad en dinero determinada o determinable, que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios, y adoptar al vencimiento del contrato algunas de las opciones terminales siguientes:

1.- La compra de los bienes a un precio inferior a su valor de adquisición, que quedará fijado en el contrato ó en su defecto, inferior al valor de mercado a la fecha de compra conforme a las bases establecidas en el mismo contrato.

2.- A prorrogar el plazo para continuar con el uso o goce temporal, mediante el pago de una renta inferior a los

pagos periódicos correspondientes al plazo originalmente pactado, conforme a las bases previstas en el contrato.

3.- A participar con la arrendadora financiera en el precio de venta de los bienes a un tercero, en las proporciones y términos convenidos, y

4.- Cualquier otra opción terminal previamente autorizada por la S.H.C.P. (Art. 27)

Respecto a las anteriores definiciones cabe puntualizar sobre los siguientes aspectos.

#### **PLAZO FORZOSO**

Es el periodo inicial o irrevocable en el cual ninguna de las partes puede rescindir el contrato, y abarca gran parte o toda la vida económica del bien y se calcula de tal manera que los ingresos de ese periodo sean iguales al costo del bien dado en A.F. más un beneficio ó interés para la arrendadora financiera.

Lo anterior se debe a la necesidad de salvaguardar la vigencia del contrato y justificar en todo caso, el derecho de la arrendadora financiera a exigir al usuario el pago de la totalidad de las prestaciones, aunque los bienes sean inservibles para éste.

Que la L.G.O.A.A.C. prescriba el plazo forzoso se justifica en cuanto que con base en dicho plazo se determina el precio o las parcialidades a pagar por el bien y el momento en el cual se debe ejercitar la opción.

#### **SUJETOS**

La arrendadora financiera ha de ser una persona moral, organizada como sociedad anónima, con autorización de la S.H.C.P., dedicada exclusivamente a realizar actos de esta naturaleza, con ciertas características que la L.G.O.A.A.C. determina.

El arrendatario financiero puede ser cualquier persona física o moral.

## EPOCA DE PAGO

Dicha obligación nace desde la firma del contrato, aunque la arrendadora financiera no haya entregado materialmente los bienes objeto del mismo (Art.28 L.G.O.A.A.C.), a diferencia del arrendamiento civil (Art. 2448 C.C.D.F.) en el cual el arrendatario no está obligado a pagar la renta sino desde el día en que reciba el bien objeto del contrato.

## DETERMINACION

La arrendataria debe pagar una cantidad de dinero determinada o determinable, o sea, que en el momento de celebrar el contrato, las partes deben determinar esa cantidad o bien convenir las reglas para su determinación. Generalmente, anota León Tovar, "la determinación del monto de esa prestación se hace en función del uso o goce del bien y de su posible futura adquisición, debido a que es normal que el contrato dure lo que la vida útil del bien, y en la mayoría de los casos la opción terminal elegida es la de comprar el bien, pero también se toman en cuenta las tasas de interés vigentes en el mercado financiero y el sistema de

amortización de la deuda por el que se hubiere optado; esto es, se determina el monto por la aplicación de fórmulas de cálculo financiero para evaluar la realización de inversiones a partir de un proyecto de rentabilidad del capital afectado por la arrendadora financiera y de un presupuesto de explotación por la arrendataria financiera."

(1)

#### **FORMA DE PAGO**

El arrendatario financiero está obligado a pagar como prestación, "que se liquidará en pagos parciales", una cantidad de dinero, lo que nos hace suponer que el arrendatario deberá pagar el precio en dos o más fracciones o cuotas que fija comunmente la arrendadora financiera en el contrato correspondiente.

#### **INTEGRACION DEL PRECIO**

De acuerdo al Art. 25 de la L.G.O.A.A.C., el precio que debe pagar el arrendatario financiero como contraprestación por el uso o goce del bien, está constituido por una

cantidad de dinero que comprende, además del valor de adquisición del bien, las cargas financieras y los demás accesorios.

Entonces, el arrendatario financiero además de cubrir el valor de adquisición del bien, deberá cubrir otros conceptos como:

1.- La cuota de amortización del bien, determinada sobre la base del costo, de la duración de su vida útil y del probable valor al término del contrato.

2.- El interés correspondiente por la financiación acordada, o sea, un beneficio para la arrendadora financiera sobre el capital invertido, a una tasa que considera la situación general del mercado de crédito y en particular el costo del dinero.

3.- El precio del uso del bien durante su vida útil.

4.- Una cantidad que comprende la gestión de la arrendadora financiera, tanto por la adquisición del bien como por la actividad y gastos realizados para entregar el bien al arrendatario financiero.

5.- Una compensación por el riesgo que corre la arrendadora en virtud de sus características, de la situación patrimonial, financiera y económica del arrendatario, del bien objeto del contrato y de su mercado.

6.- El valor residual que habrá de pagar una vez que ha terminado el plazo que se fije y que es irrevocable y forzoso. Este precio o valor residual, generalmente se resta del precio de adquisición del bien a fin de llegar al importe de capital neto de financiación.

7.- Los impuestos por concepto de la adquisición del bien, concesión de su uso o goce, su transportación, importación, etc.

8.- Gastos administrativos, comisiones y otros similares.

#### **OPCIONES TERMINALES**

Uno de los aspectos que diferencian el A.F. del A.P. es la opción terminal que el arrendatario financiero debe ejercer a la terminación del contrato.

Estas opciones terminales forman parte del conjunto de obligaciones a cargo del arrendatario financiero, ya que la selección de alguna de estas, constituye una obligación de carácter alternativo y sujeto a una condición suspensiva: el uso o goce del bien durante el término previsto en el contrato; su cumplimiento constituye un acontecimiento futuro de realización incierta.

A continuación se hace una breve referencia sobre cada una de ellas:

#### **ADQUISICION DEL BIEN**

De acuerdo al Art. 27 de la L.G.O.A.A.C., la compra del bien puede ser seleccionada desde el momento de la celebración del contrato hasta un mes antes del vencimiento del plazo del mismo.

En caso de que se decida dicha compra, el precio debe ser inferior al valor de adquisición (si se estableció dicho precio en el contrato), o inferior al precio de mercado a la fecha de compra, conforme a las bases que se establezcan en el mismo; caso este último en el que la contraprestación del arrendatario financiero para adquirir el bien, puede ser

superior al valor del objeto, sobre todo en periodos de inflación.

#### **PRORROGA DEL PLAZO**

Otras de las opciones en estudio, es la prórroga del plazo de duración del contrato para continuar con el uso o goce de los bienes, contra el pago en parcialidades cuyo monto sea inferior a los pagos periódicos iniciales de acuerdo con las bases establecidas en el contrato.

En este supuesto, los pagos en virtud de la prórroga del contrato, serán sumamente inferiores, debido no sólo a la exigencia legal sino también por la disminución del valor del dinero. Por otra parte si se ejerce esta opción, existe la duda de si una vez vencido ese nuevo plazo tendrá que restituirse por parte de la arrendataria, el bien objeto del contrato, o si nuevamente tendrá la posibilidad de escoger entre las diversas opciones terminales. Al respecto León fovar sostiene "que debe restituir el bien, toda vez que vencido el plazo de prórroga del contrato, la arrendadora financiera ha cumplido con su obligación". (2)

## **PARTICIPACION DEL PRODUCTO DE LA VENTA DEL BIEN**

Esta opción permite al arrendatario financiero recuperar parte de la cantidad erogada durante el contrato, se dice que decide compartir con la arrendadora financiera el producto obtenido por la venta del bien a un tercero en los términos convenidos en el contrato.

Quizá no sea muy conveniente seleccionar esta opción si se previera en el contrato la posibilidad de que dicha venta oscilara entre diversas cantidades, pues si se pagara la más baja el arrendatario financiero se vería obligado a cubrir la diferencia de precio. En nuestro país esto no es posible debido a la inflación, entonces el precio de venta a un tercero fijado de antemano en el contrato de A.F. será satisfecho con exceso, para que permita al arrendatario financiero participar de manera efectiva del producto de la venta.

## **OTRAS OPCIONES**

La S.H.C.P. está facultada para autorizar mediante disposiciones de carácter general, otras opciones terminales a favor del arrendatario financiero, éstas podrían ser: dar

el bien en fideicomiso y señalar fideicomisarios a las partes del arrendamiento financiero; o darlo en arrendamiento a un tercero y compartir con la arrendadora financiera el producto de la renta, etc.

Cualquiera que sea la opción preferida, la arrendadora financiera no puede oponerse a su ejercicio, sólo en el caso de que optándose por la prórroga del contrato, el arrendatario financiero se encuentre en estado de insolvencia y resulte previsible al realizar la operación. En este caso la L.G.O.A.A.C. en su artículo 97 impone sanción de 2 a 10 años de prisión y multa de 250 a 2500 días de salario mínimo general vigente a los funcionarios y empleados de la arrendadora financiera que a pesar de ello renueven tales contratos.

### 1.1.3. CONCEPTO DE AERONAVE

En la actualidad, existe un auge en las operaciones de arrendamiento financiero que tienen como objeto los bienes denominados "aeronaves", es por esto que en este punto nos centraremos en su concepto y características considerando lo siguiente:

El A.F. se traduce informalmente como "Financiamiento para la adquisición de equipo". y el C.F.F. establece que "es un contrato por el cual se otorga el uso o goce de bienes tangibles".

Por lo tanto, nos es imprescindible definir el bien objeto del contrato de A.F. en este caso la "aeronave", que es el equipo o bien tangible.

De acuerdo con la Ley de Vías Generales de Comunicación:

"Aeronave es cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.....". (3)

Este concepto de aeronave es, desde nuestro punto de vista, desacertado pues no todos los vehículos que se sostienen en el aire son aeronaves, como por ejemplo los globos de gas cautivo, los cuales no navegan en el aire, pues se encuentran unidos a tierra no reuniendo por tanto la calidad técnica de aeronaves. Asimismo, la L.V.G.C. no distingue entre aeronaves más ligeras o más pesadas que el aire..

El Código Argentino es más acertado al considerar en su artículo 35 como aeronaves "a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el aire y sean aptos para transportar personas o cosas".

Al quedar determinado el concepto de aeronave, queda por aclarar qué clase de bien es conforme a su naturaleza jurídica para lo cual debemos decir que es un bien mueble de naturaleza compleja integrado por un conjunto de cosas simples que están unidas orgánicamente con una finalidad común, concurriendo unas a integrar la estructura física de la aeronave de tal forma que faltando alguna en la misma, no puede sustentarse en el aire, por ejemplo: las alas de un avión, en tanto que otras cosas que integran la aeronave, destinadas permanentemente al uso de la aeronave no son técnicamente indispensables para la realización del vuelo, contribuyen únicamente a la seguridad o comodidad de los usuarios, por ejemplo: los radios de comunicación, radar, aire acondicionado, cabinas presurizadas, etc.

Las primeramente citadas, son partes constitutivas o integrantes de la aeronave y las segundas son accesorios de la misma, que unidas ambas clases de cosas constituyen un nuevo bien que tiene una individualidad jurídica y un valor

económico distinto de los elementos que lo forman. Por tanto, la aeronave es un bien mueble por naturaleza, sometida a ciertas reglas propias de los inmuebles, como la publicidad de los derechos reales que lo afecten.

### 1.1.3.1. CLASIFICACION

Desde el punto de vista técnico se puede clasificar a las aeronaves de la siguiente manera:

#### I.- AERONAVES MAS LIGERAS QUE EL AIRE (ó aerostatos)

- |    |           |            |
|----|-----------|------------|
| A) | SIN MOTOR | GLOBOS     |
| B) | CON MOTOR | DIRIGIBLES |

#### II.- AERONAVES MAS PESADAS QUE EL AIRE (ó aerodinos)

- |    |           |  |
|----|-----------|--|
| A) | SIN MOTOR | PLANEADOR  |
| B) | CON MOTOR | AVION<br>HELICOPTERO<br>HIDROAVIONES<br>ANFIBIOS |

Desde el punto de vista jurídico, el Convenio de Chicago de 1944, que actualmente regula la Aviación Civil Internacional, en su artículo 3o. las clasifica como aeronaves de estado o civiles. Las primeras son aquellas que se utilizan en actividades de policía, militares y de aduana.

Pueden clasificarse también las aeronaves en nacionales o extranjeras, desprendiéndose esta clasificación de diversas disposiciones del mismo convenio.

La L.V.G.C. en su artículo 311 clasifica a las aeronaves estableciendo que son de estado o civiles, siendo aeronaves del estado las de propiedad de la federación, de los estados, de los municipios o de los organismos públicos descentralizados, sin mencionar a las aeronaves militares, las cuales por pertenecer a la federación se deben considerar pertenecientes al estado, quedando solamente sujetas al Reglamento de Tránsito Aéreo cuando vuelen sobre aerovías o utilicen aeropuertos civiles controlados.

Todas las demás aeronaves se consideran civiles ya sea que estén afectadas a la prestación de un servicio público o servicio privado, agregando la ley que las aeronaves

destinadas permanentemente a un servicio de estado se consideran aeronaves de estado.

Dentro de la clasificación de aeronaves civiles en México, destinadas a un servicio público, estas pueden prestar un servicio de transporte aéreo regular o no regular. Las aeronaves civiles privadas, de acuerdo a la L.V.G.C., son aquellas utilizadas por sus propietarios, para vuelos de placer, aerofotografía o a la aplicación científica de la aviación, por ejemplo: la fumigación aérea.

#### **1.1.3.2. REGIMEN JURIDICO**

Podemos decir que el régimen jurídico de la aeronave, es el conjunto de normas que en particular, se refieren a la misma, determinando su nacionalidad, matrícula y condiciones necesarias que deben reunir para su operación.

El Convenio de Chicago, establece en su artículo Décimo Séptimo, que las aeronaves tendrán la nacionalidad del estado en que esten matriculadas, estableciéndose asimismo que sólo podrán tener una nacionalidad, no pudiendo ser matriculadas en más de un estado y que las aeronaves

dedicadas a la navegación aérea internacional deben llevar distintivos adecuados a su nacionalidad y matrícula.

Fundamentalmente en la Legislación mexicana, el Estatuto Jurídico de la aeronave está constituida por la L.V.G.C. y por el Reglamento de Seguridad y Policía de Navegación Aérea Civil en su capítulo Cuarto.

En México la inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano confiere a la aeronave la nacionalidad mexicana, de acuerdo a lo establecido por la L.V.G.C.

Para que una aeronave extranjera pueda matricularse en México, se requiere la previa cancelación de la matrícula extranjera, pudiendo ser solicitada la inscripción por el propietario de la aeronave o por quien tenga el título para hacerlo.

Inscrita la aeronave, se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción.

La nacionalidad mexicana de la aeronave se pierde como consecuencia de la cancelación de la matrícula en el

Registro Aeronáutico, la que podrá hacerse conforme a lo previsto por la L.V.G.C. en el artículo 373, de acuerdo a las siguientes causas:

- A) A solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula;
- B) Por orden de autoridad competente;
- C) En caso de destrucción o pérdida de la aeronave.
- D) Cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias;
- E) Por vencimiento del plazo, cuando esté sujeto a término la vigencia de la matrícula respectiva;
- F) Por abandono de la aeronave;
- G) Por cualquier otra causa que señalen los reglamentos.

No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravámen sin el consentimiento del acreedor.

En el ámbito internacional, la Convención de Chicago en el artículo 29, establece las condiciones que deben llenar las aeronaves, determinando que los estados contratantes que se dediquen a la navegación aérea internacional, deberán llevar certificado de matrícula, su certificado de navegabilidad, licencias de los tripulantes, un diario de abordo, si se tiene aparatos de radio, la licencia del aparato, si lleva pasajeros una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino y si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada sobre la carga.

En México, las condiciones que debe llenar una aeronave para volar se determinan por el R.S.P.N.A.C., que ordena los requisitos técnicos mínimos para el vuelo.

Habiéndose determinado la nacionalidad de las aeronaves procede hablar sobre la individualización de cada una, que tiene por objeto que las autoridades y personas en general, conozcan a los propietarios.

La matrícula respectiva para cada aeronave se otorga por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través del Registro Aeronáutico Mexicano, la que se fijará en la aeronave de acuerdo al reglamento respectivo, que es el R.S.P.N.A.C., debiéndose observar también lo ordenado por la L.V.G.C. en el capítulo tercero del Libro Cuarto, denominado de las marcas de nacionalidad y matrícula.

La L.V.G.C. en su artículo 315 ordena que toda aeronave civil deberá llevar las marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula, para las aeronaves mexicanas, las siglas XA, para las de servicio público; XB para las de servicio privado y XC para las del Estado.

La S.C.T. asignará a cada aeronave su matrícula, la que junto con la de nacionalidad se fijará en la aeronave en la forma, términos y características que determine el reglamento respectivo el que establece que después de las siglas indicadas, se agregarán tres letras que determinará la misma Secretaría, las que deberán ser de un color que contraste fuertemente con el de la aeronave y se colocarán en ambos costados del fuselaje entre los planos de cola y las alas.

El art. 313 de la L.V.G.C. determina que para inscribir una aeronave en el R.A.M., se requiere ser ciudadano mexicano o una persona moral mexicana cuando la aeronave vaya a dedicarse al servicio público de transporte aéreo o a la prestación de servicios aéreos privados que se dediquen a la realización de trabajos de aerofotografía, aerotopografía, aerofumigación u otros análogos.

Dicha Ley en el artículo citado no prohíbe expresamente que un extranjero pueda inscribir una aeronave privada, por lo que se deduce que si una aeronave propiedad de un extranjero sólo se va a utilizar para viajes de placer o asuntos personales, puede inscribirse en el R.A.M., del cual haremos un estudio minucioso en el capítulo correspondiente.

#### **1.1.4. CONCEPTO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES**

Una vez establecido el concepto de arrendamiento financiero y analizado el de "aeronaves" como bienes tangibles susceptibles de adquirir en arrendamiento, proponemos en este punto la siguiente definición.

El arrendamiento financiero de aeronaves es:

El contrato por el cual se otorga el uso o goce temporal de aparatos o mecanismos que puedan circular en el aire y sean aptos para transportar personas y/o cosas y que debe cubrir las siguientes características:

1.- Que se cubra un plazo forzoso de 10 años, que es el tiempo establecido fiscalmente para deducir aviones (aeronaves).

2.- Que la contraprestación sea equivalente o superior al valor del bien al momento de otorgar su uso o goce.

3.- Que se establezca una tasa de interés aplicable para determinar los pagos y el contrato se celebre por escrito, se ratifique ante notario y se inscriba en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, así como en el R.A.M.

4.- Que se consigne expresamente en el contrato el valor del bien objeto de la operación y el monto que corresponda al pago de intereses.

5.- Que dentro del texto del contrato (como una cláusula) se transfieran los riesgos y el beneficio inherentes a la propiedad del bien arrendado, para poder tratarlo como un arrendamiento capitalizable.

6.- Que al término del contrato se ejerza cualquiera de las opciones de que trata el C.F.F. y la L.G.O.A.A.C.

#### **1.1.5. PRINCIPALES MODALIDADES Y FORMAS AFINES DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO APLICABLES A AERONAVES**

##### **1.1.5.1. EN NUESTRO PAIS**

Las diversas aplicaciones que se practican en la actualidad en nuestro país ha permitido diversas clasificaciones, entre las que destaca la del Dr. Luis Haime Levy (4) en la cual menciona cuatro modalidades en los contratos de A.F., y que son:

### **ARRENDAMIENTO NETO**

Es aquel en el que se incluye en el valor a financiar únicamente el valor o precio de adquisición del bien principal, excluyendo gastos de instalación, impuestos y derechos de importación, en su caso, seguros de daño, mantenimiento, etc.

### **ARRENDAMIENTO GLOBAL**

En aquel por el cual el arrendador cubre al proveedor del equipo y/o a empresas relacionados con el mismo, todos los gastos de mantenimiento, seguros, impuestos y derechos de importación, gastos de instalación, etc., los cuales incorpora al costo de adquisición del equipo, para que, a través de las rentas periódicas y de alguna de las opciones disponibles al finalizar el plazo inicial forzoso, dicho costo sea repercutido al arrendatario y recuperado por la arrendadora.

### **ARRENDAMIENTO TOTAL**

Es aquel por el cual el arrendador recupera el costo total del activo arrendado, adicionado por el interés, que

le es relativo por el capital invertido en el contrato, a través de las rentas pactadas durante el plazo inicial forzoso del contrato.

#### **ARRENDAMIENTO FICTICIO (Sale and lease back)**

Operación mediante la cual se transfiere la parcialidad o totalidad de activos fijos (en propiedad) a un arrendador para que este a su vez establezca un contrato de A.F. en favor del propietario original de los bienes.

Otro aspecto muy importante a considerar son los principios que el Instituto Mexicano de Contadores Públicos emite en su Boletín "D-5 ARRENDAMIENTOS" y que establece una clasificación basada en el grado en que los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de un activo permanecen con el arrendador o se asignan al arrendatario y pueden ser de dos tipos:

#### **CAPITALIZABLE**

Se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo arrendado.

Este tipo de arrendamientos normalmente no son cancelables, y aseguran para el arrendador la recuperación de su inversión de capital más un rendimiento.

Si a la fecha de inicio del arrendamiento este cumple por lo menos con uno de los siguientes criterios, el arrendatario debe clasificarlo como arrendamiento capitalizable.

- A) El contrato transfiere al arrendatario la propiedad del bien arrendado al término del arrendamiento.
- B) El contrato contiene una opción de compra a precio reducido.
- C) El periodo de arrendamiento es sustancialmente -- igual que la vida útil remanente del bien arrendado.
- D) El valor presente de los pagos mínimos es sustancialmente igual que el valor de mercado del bien arrendado, neto de cualquier beneficio fiscal -- otorgado por la inversión en el bien arrendado, o

valor de desecho, que el arrendador conserve en su beneficio.

Estos arrendamientos capitalizables, son generalmente a largo plazo, por lo que le es correlativo; ya que tiene un efecto económico que es similar en muchos aspectos a una compraventa a plazos.

#### **ARRENDAMIENTO OPERATIVO**

Los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo arrendado permanecen sustancialmente con el arrendador.

Como se aprecia según las definiciones anteriormente expuestas, el arrendamiento financiero tiene sus bases en el arrendamiento puro, pero la dinámica actual ha marcado las diferencias entre ellos, sin embargo será en el contrato donde se puedan definir y señalar las condiciones legales y reales según el tipo del bien, clasificación del arrendatario por la arrendadora, y sus cláusulas.

### 1.1.5.2. EN EL EXTRANJERO

Existen formas afines al A.F. que por su naturaleza resultan específicas o por lo menos comunmente aplicables al arrendamiento de aeronaves y si no exclusivamente de éstas, si al de medios de transporte en lo particular.

Para el estudio de este contexto, con base en datos provistos por Halstead (5), intentaremos dar una clasificación basada en tres métodos utilizables para la adquisición de aeronaves, esto visto en forma de opciones, son:

1.- EL PAGO DE CONTADO. Esta es la primera alternativa para la adquisición de aeronaves; sin embargo, muy pocas aerolíneas pueden ejercer esta opción, dada la drástica reducción de capital que la misma implica y el riesgo que representa para las operaciones de estas al aumentar los costos operativos.

2.- CONTADO Y ADQUISICION DE DEUDA. En la mayoría de los casos una línea aérea tendrá que aportar de un 10% a un 25% del valor total bruto del capital, a fin de poder obtener un crédito hipotecario por el resto. El costo de tal operación sería muy alto para la estructura de balances

de la empresa, así como también representaría una presión sobre el prestigio financiero, basado en deuda del gobierno del país al que ésta pertenezca, frente a la comunidad internacional.

3.- FINANCIAMIENTO MEDIANTE A.F. Esta forma que es materia de nuestro estudio, representa como ya hemos analizado con anterioridad, un área compleja que de manera muy general significa la reducción del costo directo de adquisición y eliminar el riesgo que involucra la propiedad del equipo. Implica también la posibilidad de proveer determinadas garantías o futuros ingresos.

Existen dos formas fundamentales de A.F. aplicables a aeronaves, que subdividiremos de la siguiente forma:

	ARRENDAMIENTO FINANCIERO
	(Finance leasing)
	DIRECTO
	(Straight)
	A TRAVES DE FRONTERAS
	(Cross border)
	APALANCADO
	(Leveraged)
	BASADO DE IMPUESTOS
	(Tax based)
	DOBLE Y TRIPLE
	(Double & triple dip)
	ARRENDAMIENTO OPERATIVO
	HUMEDO (Wet)
	SECO (Dry)
ARRENDAMIENTO FINANCIERO	
"LEASING"	

## **ARRENDAMIENTO FINANCIERO (Finance leasing)**

### **DIRECTO (Straight)**

Este tipo de operaciones, es aquel en el que el operador retiene los derechos de propiedad, tiende a funcionar a largo plazo; mismo que por lo general fluctúa entre los 10 y los 20 años, se tiene la oportunidad de pagar por la aeronave en renta, prácticamente por toda la vida del aparato y comprarlo a valor nominal posteriormente, mientras tanto, y dado que el bien representa una garantía efectiva, el costo de los fondos se abarata contra los de una deuda común.

Entrando a un mayor detalle a este respecto, encontraremos diversas formas de este tipo de arrendamiento. (6)

### **A TRAVES DE FRONTERAS (Cross border)**

Este se produce cuando el arrendador, el arrendatario e incluso el objeto que será materia del arrendamiento se encuentran en diferentes países. (7)

Es decir, involucra la transmisión de uso o goce de un arrendador en un país a un arrendatario en un país diferente. Ahora bien, dentro de las ventajas que este involucra, debido a que el arrendador puede pedir la depreciación y otros beneficios fiscales, el arrendatario se verá sujeto a costos de financiamiento más reducidos.

En este sentido, los ingredientes básicos del arrendador en este tipo de transacciones son: 1) Altas tasas de interés; y 2) Reglas favorables de depreciación de bienes. Estos atributos son característicos de muchos países; sin embargo, en la actualidad, los Estados Unidos, Japón, Suecia y Alemania, ofrecen las mejores posibilidades.

Lo anterior, se refiere a sus características fundamentales, ahora bien, este tipo de arrendamiento puede ser estructurado tomando por lo general una de dos formas diferentes: una como un arrendamiento llamado "true lease" en que el arrendador tiene la propiedad tanto legal como económica de la aeronave; y la otra, es el llamado "double dip" en el que el arrendador ostentara la propiedad legal, así como ciertos elementos de propiedad económica, de los

cuales, algunos serán propiedad del arrendatario, lo que le otorga la posibilidad de reclamar la propiedad económica y beneficios fiscales en su propio país. Para estos fines, la legislación local tendrá que ser flexible a fin de que no exija demasiados requisitos para la demostración de la propiedad del arrendador, como expresa H. Bamberber en su artículo: TAX-BASED AIRCRAFT FINANCING TECHNIQUES. (8)

Por lo que respecta a los sujetos que intervienen en un "Cross border lease", se encuentran los siguientes:

1.- EL ARRENDADOR.- Este por lo general, constituye un ente de responsabilidad con un propósito especial limitado, organizado para estos fines, de tal forma que permita que los beneficios fiscales asociados con el equipo rentado lleguen hasta los inversionistas.

En los Estados Unidos se usan con más generalidad los fideicomisos, en los que el fideicomitente retiene control sobre la propiedad y el ingreso proveniente de la misma, recibiendo el tratamiento de dueño para fines fiscales.

2.- EL OTORGANTE DEL CREDITO.- La mayoría de las transacciones de arrendamiento de aeronaves involucran el

uso de "apalancamiento" en forma de financiamiento de deuda, libre de responsabilidad, aplicable a una porción sustancial del costo de la aeronave.

3.- EL ARRENDATARIO.- Este puede ser bien el usuario de la aeronave o bien, un intermediario que subarrienda el equipo al usuario final. El arrendatario usualmente recibe la mayor parte del interés del valor residual del equipo en forma de precio fijo de compra o de opciones de renovación del contrato.

Esta es una de las formas más comunes y efectivas dentro de la clasificación; sin embargo es sustancialmente una de las más complicadas formas de financiamiento que se puedan instrumentar.

El "Cross border" permite al operador de la aerolínea tener acceso a capitales en otras jurisdicciones, es decir más allá de las fronteras de su país, a tasas más bajas que las prevalecientes en los mercados financieros, lo que consiste la principal motivación para llevar a cabo su celebración.

Estas transacciones están basadas, en la mayoría de las ocasiones en la obtención de beneficios fiscales, requiriendo a la línea aérea a aceptar obligaciones contingentes, mismas que se centran en consecuencias fiscales potencialmente peligrosas que pudieran surgir por cambios en la legislación del país del arrendador o del arrendatario.

#### **APALANCADO (Leveraged)**

Este tipo de A.F. se constituye por una operación en la que el arrendador financiero/propietario compra el equipo a través de la realización de una inversión específica, recibiendo a cambio un interés que podrá ser de carácter accionario o hipotecario, y financiando el saldo remanente a través de la emisión de documentos negociables a quienes aporten mediante un préstamo el capital, tales documentos no serán reembolsados por el emisor.

A diferencia del arrendamiento no apalancado "Non-Leveraged Lease", en el que se ven involucradas para su celebración únicamente 2 partes, el arrendatario y el arrendador y en la que el arrendador proporciona la totalidad del financiamiento para la compra de la propiedad

que va a ser arrendada, el arrendamiento apalancado involucra por lo menos 3 partes según Norton Gillespie y Rice. (9)

Las partes que necesariamente se verán involucradas son:

- A) EL ARRENDATARIO
- B) EL ARRENDADOR
- C) UNO O MAS OTORGANTES DE CREDITO A LARGO PLAZO

En un arrendamiento de este tipo, el arrendador recibirá una parte sustancial del total del precio de compra del equipo por parte del otorgante del crédito a largo plazo. Este otorgante típicamente dará un préstamo al arrendador, garantizado por los bienes que serán objeto de la compra exclusivamente aún en el caso de que el valor de dichos bienes se desplomara por abajo del valor que deberán garantizar, lo cual protege otros bienes del arrendador de verse afectados en favor de tal otorgante del crédito. Ahora bien, una vez otorgado dicho préstamo en lugar de concentrar su atención en la responsabilidad personal del arrendador para llevar a cabo el pago del préstamo, el otorgante se concentrará en los ingresos que sean devengados por concepto de la renta, así como en los procedimientos del

equipo para el pago del préstamo. Colateralmente al préstamo mismo, el otorgante obtiene una cesión de los derechos del acreedor en el arrendamiento, incluidos los pagos por concepto de renta y una garantía prendaria principal sobre el equipo.

Bajo la legislación fiscal estadounidense, el arrendador tendrá derechos como propietario del equipo, es decir será el dueño del equipo adquirido y en consecuencia, será tratado como tal, para fines fiscales, lo cual le otorgará el derecho a los beneficios fiscales existentes asociados con la propiedad del equipo, tales como la depreciación acelerada del mismo entre otros, calculados en base al precio total de la compra del equipo y así, el arrendador corporativo podrá, mediante esta forma de arrendamiento apalancado obtener un incrementado beneficio a cambio de su inversión.

Considerando, que una aeronave constituye un activo de carácter universal, cuya operación potencial de mercado y financiación, traspasan las barreras de los países, se ha creado el ambiente propicio para la organización de transacciones de esta naturaleza en todo el mundo.

Ejemplos de la aplicación de este tipo de mecanismos han sido puestos en práctica por infinidad de líneas aéreas en Latinoamérica como es, el esquema de arrendamiento japonés apalancado, puesto en práctica por AVIANCA, convirtiéndose, en opinión del comercial Aviation Report y de otras publicaciones, en la primera línea aérea que combinó la estructura de este tipo de arrendamiento con recursos del EXIMBANK (a quien podríamos considerar el apalancador) creando, a través de esta adquisición de dos aeronaves Boeing 767, un precedente en los Estados Unidos, que constituye un ejemplo para los países del tercer mundo de la viabilidad de la utilización de este tipo de mecanismos. (10)

#### **BASADO EN IMPUESTOS (Tax based)**

Las 2 formas anteriores de A.F. analizadas, "Cross Border" y "Leveraged Leases", tal como vimos son combinables entre sí; sin embargo, ambas formas involucran aspectos de carácter fiscal que es importante resaltar ya que en gran medida uno de los beneficios de llevar a cabo este tipo de operaciones proviene de los beneficios que de esta se derivan en materia de impuestos.

Las líneas aéreas dada la continua demanda de financiamiento a precios más bajos, generan un dinamismo dentro del mercado financiero de aeronaves que no tiene igual. Los arrendadores y arrendatarios, en vista de tal dinamismo, con gran rapidez identifican jurisdicciones nuevas que permitan obtener tales beneficios, por lo que jurisdicciones donde existen incentivos fiscales (E.U., JAPON, SUECIA, caen cada vez mas en una categoría más amplia.

#### **DOBLE Y TRIPLE (Double & triple Dip)**

En esta figura las aportaciones de capital y la depreciación fiscal están disponibles a favor de más de una de las partes involucradas en la transacción, especialmente a favor del arrendador y del arrendatario, uno por ser quien está legalmente adquiriendo la aeronave en una determinada jurisdicción y otro, por ser para quien sus autoridades fiscales otorgan la misma concesión; esto ha constituido el motor principal que respalda el crecimiento del mercado a través de las fronteras.

Mediante este mecanismo puede decirse que una aeronave puede depreciarse dos veces. (11)

## **ARRENDAMIENTO OPERATIVO (Operating lease)**

Dentro del ramo aeronáutico existen diferentes posibilidades, las cuales se llevan a cabo en el marco de los convenios bilaterales existentes entre los diversos estados a los que pertenecen los operadores de las aeronaves que se involucran presentando a continuación las siguientes modalidades:

### **SECO (Dry lease)**

En el que el arrendatario obtiene la total operación y un total control sobre la aeronave arrendada.

### **MOJADO (Wet lease)**

Es el arrendamiento de aeronaves mediante el cual el arrendador provee la tripulación, el mantenimiento y el seguro de la aeronave.

### **FLETAMENTO (Charter)**

Este no constituye propiamente un arrendamiento, en este caso el arrendatario no obtiene posesión y uso sobre la

aeronave, sino simplemente el derecho a ser transportado o bien el derecho a que determinada carga le sea transportada en vuelo específico o en una serie de vuelos específicos.

La anterior clasificación se otorga desde el punto de vista funcional, la diferencia sin embargo, contiene implicaciones de carácter legal, ya que para fines de derechos de tráfico, la propiedad de la aeronave o su situación jurídica y operacional, determinarán el derecho o la naturaleza con la que tal aeronave podrá cruzar los cielos de determinado país, variando su carácter como aeronave nacional o extranjera y por tanto sus derechos de obtención en virtud de los convenios bilaterales existentes, lo que determinará la libertad del aire bajo la cual estarán facultadas a operar, en cuanto a las obligaciones a las que estará sujeta, se determinarán conforme al Convenio de Varsovia de 1929.

Lo anterior constituye sin embargo, la situación jurídica en que estos aparatos se encontrarán respecto a regulaciones que tienen que ver con el tráfico aéreo; sin embargo, a este tipo de operaciones de arrendamiento las consideramos como de arrendamiento financiero, en virtud de

cumplir con los siguientes requisitos propios, de estas operaciones.

Mediante los tres casos descritos anteriormente se podrá considerar:

1.- Que el uso y goce del equipo recaerá en manos del arrendatario;

2.- Por un periodo de tiempo determinado, quien a su vez;

3.- Se obligará al pago de un monto estipulado de renta por concepto de la utilización del equipo.

## **1.2 VENTAJAS Y DESVENTAJAS QUE OFRECE EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES**

Dada la crítica situación económica del país donde los empresarios se enfrentan a exigencias de crecimiento y a la presencia de empresarios extranjeros que cuentan con mayor desarrollo tecnológico y bajos costos de operación, el arrendamiento financiero les permite entrar en franca

competitividad por las ventajas, de tipo financiero más que fiscal, que su empleo implica. Por otra parte, las desventajas son propiciadas por el manejo legal que de este contrato se deriva, como a continuación expresamos:

### 1.2.1. VENTAJAS

1.- CONSERVACION DE RECURSOS MONETARIOS. Dado que los fondos con los que cuenta la empresa permanecen casi intactos ya que no se requiere de enganches, pagos anticipados, etc.

2.- USO DE EQUIPO MODERNO.- Debido al avance tecnológico y científico es importante usar el bien por el tiempo que dichos avances y la vida útil del mismo lo permitan.

3.- EL ARRENDATARIO DESTINA RECURSOS MONETARIOS A OTROS FINES.- Puede emplearlos para el inicio de operación o en actividades necesarias como asesorías, publicidad, capacitación del personal, etc.

4.- OBTENCION INMEDIATA DE BENEFICIOS DEBIDO AL USO DEL BIEN ARRENDADO.- Si la renta está adecuadamente calculada, el bien se autofinancia a través de su utilización productiva.

5.- TRATAMIENTO FISCAL PARTICULAR.- Ya que este tipo de contratos trae ventajas importantes al dividir el valor total del mismo en dos:

- A) Costo de adquisición sujeto a depreciación.
- B) Amortización del valor remanente durante la vigencia del contrato.

6.- AFRONTA LA OBSOLESCENCIA DE BIENES.- El A.F. está condicionado al uso y goce de bienes no obsoletos, incluso permite la adquisición de los que están más avanzados tecnológicamente; lo que permite al empresario mantenerse en el mercado.

#### 1.2.2.- DESVENTAJAS

Las desventajas en cuanto al A.F. para aeronaves son de naturaleza financiera, legal y fiscal especialmente.

1.- Plazo inicial forzoso e irrevocable para ambas partes, lo cual implica que no puede darse por terminado anticipadamente si el capital y los intereses son prepagados, y en consecuencia el arrendatario no puede deshacerse del bien tan fácilmente como si fuese el propietario.

2.- El arrendatario debe firmar por adhesión el contrato de A.F. el cual es radactado en forma unilateral por el arrendador financiero y es aprobado por la C.N.B.S., por lo cual, el arrendatario regularmente no puede discutir ni tratar de modificar ninguna cláusula.

3.- El arrendador financiero conserva el título de propiedad de la aeronave hasta que se finiquite el contrato y se defina la situación final de la misma, incluso es obligación del arrendatario el efectuar el trámite y gastos propios de terminación del contrato y los de transferencia de la propiedad del bien.

4.- El arrendatario financiero responde totalmente por pérdida total o parcial de la aeronave, aun cuando sea a causa de fuerza mayor o caso fortuito, en general son a cargo del arrendatario financiero, todos los riesgos,

pérdidas, robos, destrucción o daño de la aeronave dada en arrendamiento financiero, y en consecuencia, el arrendatario no queda liberado del pago de las parcialidades no cubiertas.

5.- El seguro de las aeronaves es un costo muy alto, ya que debe cubrir no sólo el bien, sino también los daños que se ocasionen a los usuarios y los que causen a terceros, en el propio país o en el extranjero.

6.- El primer beneficiario del seguro es la arrendadora financiera que de esta manera asegura la recuperación de la inversión por cualquier contratiempo.

7.- El arrendatario financiero tiene la obligación de sufrir los vicios o defectos ocultos que impidan el uso parcial o total de los bienes, ya que ha sido él, quien seleccionó tanto al proveedor como la aeronave; pero como no puede quedar impune la responsabilidad del proveedor por las faltas de calidad, cantidad o vicios ocultos, la arrendadora financiera tiene la obligación de transmitir al arrendatario financiero los derechos que lo asisten como compradora para que este los ejercite contra el vendedor, o bien legitimarlo para que en su representación ejercite tales derechos.

8.- La arrendataria deberá pagar por su cuenta las reparaciones, refacciones, fuentes de energía, licencias, permisos y registros que sean necesarios para el funcionamiento correcto y normal del bien arrendado.

9.- La arrendataria se obliga a pagar todos y cada uno de los impuestos, aportaciones de seguridad social y/o derechos que cause o llegare a causar el equipo arrendado o su tenencia, al igual que los gastos necesarios para su celebración e inscripción en los registros públicos correspondientes.

Cabe mencionar que en nuestro país, las reformas fiscales modifican constantemente las leyes aplicables lo que puede significar en un momento dado ventajas o desventajas.

### **1.3. EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO COMO INSTRUMENTO DE DESARROLLO**

Por la situación económica que atraviesa el país, el arrendamiento financiero es una nueva técnica al servicio del equipamiento, crecimiento o renovación de activos fijos para los empresarios.

Especialmente útil para empresarios pequeños ó medianos, que a través de él pueden solucionar sus problemas de financiamiento; ya que el crecimiento del país, demanda el mantener una adecuada planta productiva y de servicios que permitan la competitividad, especialmente ahora con la apertura de mercados, para que se expandan las empresas, se cuente con un mejor aprovechamiento de recursos y se aumente el volumen de actividades propias de las líneas de aviación, ya que el avance tecnológico en esta área se da en otros países creando dependencia para el desarrollo de las actividades propias de la aeronavegación comercial.

El A.F. permite que en países en vías de desarrollo se vayan abriendo o mejorando empresas que se relacionan con las líneas aéreas como son: el turismo, hotelería, restaurantes, servicios de comunicaciones, etc.

Asimismo, el A.F. permite que se desarrollen otras áreas relacionadas que no están vinculadas propiamente con la aeronavegación como: carreteras, servicios bancarios, tiendas comerciales, conjuntos habitacionales, etc.

Por otra parte, el A.F. permite que las instituciones de crédito busquen como fondear sus recursos, ya sea a

través del Banco de México ó de otras instituciones crediticias, incluso extranjeras, permitiendo el desarrollo de la banca múltiple en nuestro país; así también permite que las autoridades hacendarias determinen el manejo del mismo para que genere impuestos ó puedan otorgar algunas concesiones o facilidades impositivas en relación con el mismo.

## CAPITULO 2

### EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

En el Derecho Mexicano, el arrendamiento financiero no está sujeto a registro; sin embargo, las partes pueden solicitar que se inscriba en el Registro Público de la Propiedad, sin perjuicio de hacerlo en otros registros que las leyes determinen (entre ellos el Registro Aeronáutico Mexicano), de acuerdo con el objeto, materia del contrato, que en nuestro caso será una aeronave.

De acuerdo a la L.G.O.A.A.C. no se exige dicho registro; sin embargo para que la arrendadora financiera pueda pedir judicialmente la posesión de los bienes objeto del contrato por incumplimiento del arrendatario financiero y para que el Juez lo decrete de plano, debe entre otros requisitos, acompañar el contrato debidamente registrado (Art. 33).

Tratándose de aeronaves, el registro si es exigido por la ley ya que es necesario, dada la naturaleza misma del bien, y a fin de que el contrato surta efectos contra

terceros, para lo cual se procede al registro del acto cuyo objeto está constituido por tales bienes. Los arrendamientos financieros sobre aeronaves deberán quedar inscritos en el R.A.M., según lo establecido en los términos de los artículos 371 y 372 de la L.V.G.C.

En materia de Derecho Internacional, por ejemplo en los Estados Unidos, el Derecho exige el registro de dichas transacciones ante la autoridad aeronáutica competente, es por esto que tal y como lo señala León Tovar, la publicidad de este tipo de transacciones reviste una importancia tal que el proyecto de convención sobre arrendamiento financiero internacional plantea la posibilidad, a fin de que la arrendadora financiera pueda ejercer sus derechos reales sobre el equipo arrendado, el que pueda ser aplicable a estos casos el del estado donde hubiese sido registrada la aeronave, esto a fin de poder ejercer estos derechos contra terceros sin importar el hecho de que por estar el equipo arrendado a un ente extranjero, el arrendador no tenga ingerencia alguna por tratarse de un derecho ajeno a aquel al que pudiera afectar a dicho bien. Lo anterior hace indispensable el llevar a cabo el registro de tales transacciones. (12)

terceros, para lo cual se procede al registro del acto cuyo objeto está constituido por tales bienes. Los arrendamientos financieros sobre aeronaves deberán quedar inscritos en el R.A.M., según lo establecido en los términos de los artículos 371 y 372 de la L.V.G.C.

En materia de Derecho Internacional, por ejemplo en los Estados Unidos, el Derecho exige el registro de dichas transacciones ante la autoridad aeronáutica competente, es por esto que tal y como lo señala León Tovar, la publicidad de este tipo de transacciones reviste una importancia tal que el proyecto de convención sobre arrendamiento financiero internacional plantea la posibilidad, a fin de que la arrendadora financiera pueda ejercer sus derechos reales sobre el equipo arrendado, el que pueda ser aplicable a estos casos el del estado donde hubiese sido registrada la aeronave, esto a fin de poder ejercer estos derechos contra terceros sin importar el hecho de que por estar el equipo arrendado a un ente extranjero, el arrendador no tenga ingerencia alguna por tratarse de un derecho ajeno a aquel al que pudiera afectar a dicho bien. Lo anterior hace indispensable el llevar a cabo el registro de tales transacciones. (12)

## 2.1. DEPARTAMENTO DE REGISTRO AERONAUTICO Y CONTROL DE EMPRESAS.

El R.A.M. fue creado por un Decreto Ley del 30 de diciembre de 1949, como un registro obligatorio, ya que es una condición para obtener permiso o autorizaciones, asimismo para ejercer un control administrativo tanto de las aeronaves civiles como de las actividades relacionadas con ellas.

Asimismo, está regulado y organizado de acuerdo con lo establecido por la L.V.G.C. y el reglamento del R.A.M. que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de octubre de 1951.

Hasta 1983 funcionó como la oficina de "Registro Aeronáutico Mexicano", pero mediante Decreto publicado en el D.O.F. del 5 de agosto de 1983 fue creado el departamento de Registro Aeronáutico y Control de Empresas, el cual absorbió sus funciones.

Cumpliendo con determinadas formalidades, el público en general, tiene acceso a la información que se maneja en dicha oficina.

Por otra parte, se considera como un mecanismo por medio del cual, se evita que las transmisiones de propiedad o posesión, así como los gravámenes sobre aeronaves, se efectúen en forma clandestina, lo que disminuiría notablemente la estabilidad y garantía de estos bienes.

El R.A.M. no genera por sí mismo la situación jurídica a la que da publicidad, es decir, no es la causa jurídica, no es el título del derecho inscrito. Se limita por regla general, a declarar un derecho nacido extra registralmente mediante un acto jurídico celebrado previamente.

La causa o título del derecho de que se trate (propiedad, posesión, hipoteca, etc.) se encuentra en el acto volitivo (contrato o acto unilateral) que le da origen, y el registro le da ese derecho "apariencia"; lo hace del conocimiento de los terceros; lo declara para que sea conocido por quienes acudan a solicitar información.

Entonces, quien pretende celebrar un acto jurídico relativo a una aeronave, conoce o se presume que conoce su situación jurídica y los efectos del acto que le dio origen a la inscripción registral, le son oponibles a dicho tercero aun cuando no fue parte en el mismo.



Por lo tanto, los actos o contratos que de acuerdo a la ley deban registrarse y no se registren, no podrán perjudicar a terceros. No se dice que dichos actos no existan, existen y son válidos, pero los terceros no deben sufrir perjuicio a causa de derechos clandestinos.

**2.1.2. PRINCIPALES FUNCIONES Y ACTOS JURIDICOS  
INSCRIBIBLES**

**I OFICINA DE REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO**

Basa su funcionamiento en diversos convenios internacionales, la L.V.G.C. (arts. 3o., 371, 372, 373 del capitulo XVII, libro IV, etc.), así como en el Reglamento del R.A.M., siendo sus funciones primordiales las siguientes:

1.- Registro de títulos por los cuales se adquiera, transmita, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:

- A) AERONAVES MEXICANAS
- B) AERODROMOS CIVILES
- C) MOTORES DE LAS AERONAVES

2.- Registro de concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifiquen o extingan.

3.- Registro de escrituras constitutivas y modificaciones a las mismas de las sociedades mercantiles dedicadas al transporte aéreo.

4.- Los demás actos y contratos susceptibles de registro, conforme a la L.V.G.C.

5.- Expedición de copias certificadas, así como constancias de registro.

## **II OFICINA DE MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA**

El fundamento legal de sus funciones lo encontramos en la L.V.G.C. (arts. 312, 313, 373, etc.)

Sus principales funciones son las de:

- 1.- Asignación de matrícula
- 2.- Cambio de propietario o poseedor
- 3.- Cancelación de matrícula
- 4.- Cambio de matrícula
- 5.- Cambio de base
- 6.- Cambio de denominación del propietario persona moral.

## **III OFICINA DE CONTROL DE EMPRESAS**

Basa su funcionamiento en diversas disposiciones de la L.V.G.C. (arts. 3, 52, 86, 90 y etc.).

Sus principales funciones son:

- 1.- Análisis de escrituras constitutivas.
- 2.- Autorización para modificar las bases constitutivas.
- 3.- Autorización de enajenación de acciones y aumentos de capital, así como la disminución del mismo.
- 4.- Expedición de constancias de registro, relativo a las empresas, así como de las aeronaves que forman su equipo.

Destaca dentro de las actividades de este departamento, el registro de los títulos por los cuales se adquiera, transmita, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales ó la posesión, así como los arrendamientos sobre aeronaves mexicanas, quedando incluido en consecuencia el contrato en estudio.

Existe un cuerpo de disposiciones reguladoras de los actos y contratos civiles y mercantiles inscribibles. Asimismo estos preceptos legales establecen las formas, las formalidades y solemnidades que todos estos actos deben reunir para producir efectos plenos.

Al respecto el artículo 22 del Reglamento del R.A.M. señala en su fracción I que se registrarán: los títulos a

- 1.- Análisis de escrituras constitutivas.
- 2.- Autorización para modificar las bases constitutivas.
- 3.- Autorización de enajenación de acciones y aumentos de capital, así como la disminución del mismo.
- 4.- Expedición de constancias de registro, relativo a las empresas, así como de las aeronaves que forman su equipo.

Destaca dentro de las actividades de este departamento, el registro de los títulos por los cuales se adquiera, transmita, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales ó la posesión, así como los arrendamientos sobre aeronaves mexicanas, quedando incluido en consecuencia el contrato en estudio.

Existe un cuerpo de disposiciones reguladoras de los actos y contratos civiles y mercantiles inscribibles. Asimismo estos preceptos legales establecen las formas, las formalidades y solemnidades que todos estos actos deben reunir para producir efectos plenos.

Al respecto el artículo 22 del Reglamento del R.A.M. señala en su fracción I que se registrarán: los títulos a

que se refiere la fracción I del artículo 371 de la L.V.G.C., si reúnen las formalidades que para la validez del acto jurídico que consignan, exigen el Código Civil para el Distrito Federal y demás leyes aplicables.

Destaca el Código Civil como ley reguladora de los actos y contratos susceptibles de inscripción.

En materia registral se advierte que el tráfico a que está sujeta la propiedad en general, los derechos y otros aspectos derivados de la misma, son objeto del derecho civil.

Diversas operaciones contenidas en el Código Civil son materia del procedimiento registral, motivo por el que sería obligado tratarlas, una a una, con la importancia que merecen.

Empero, dadas las limitaciones de este trabajo de tesis, sólo mencionaremos las más importantes, sin entrar en detalle y haremos un estudio jurídico del contrato de arrendamiento financiero en el apartado correspondiente.

CONTRATOS TRASLATIVOS  
DE PROPIEDAD:

DONACION  
COMPRAVENTA  
MUTUO

CONTRATOS TRASLATIVOS  
DE USO:

ARRENDAMIENTO  
COMODATO

CONTRATOS DE GARANTIA:

HIPOTECA  
PRENDA

EMBARGO

SECUESTRO

PRESCRIPCION POSITIVA O USU-  
CAPION

ADJUDICACION DE AERONAVES POR  
REMATE

ADJUDICACION DE AERONAVES POR  
HERENCIA

RESOLUCION EN MATERIA DE AMPA-  
RO

EMBARGOS O SECUESTROS DECRETA-  
DOS POR AUTORIDADES DEL  
TRABAJO

MANDATOS GIRADOS POR EL M.P.  
AL TITULAR DEL REGISTRO  
AERONAUTICO

ACTOS REGISTRALES PROVE-  
NIENTES DE ORGANOS JURIS-  
DICCIONALES U OTRAS AUTO-  
RIDADES

### 2.1.3. PROCEDIMIENTO REGISTRAL

Según Colín Sánchez "es un conjunto de actos, formas y formalidades necesarias para que determinados actos jurídicos previstos por la ley alcancen la plenitud de sus efectos a través de la publicidad registral." (13)

Los actos formas y formalidades a que se alude tienen su fuente en la L.V.G.C., el Reglamento del R.A.M., el Reglamento del Registro Público de la Propiedad y del Comercio, éstos últimos de aplicación supletoria.

Los fines de este procedimiento son los siguientes:

- A) La publicidad del acto jurídico, la cual se logra con la inscripción en el libro correspondiente.
- B) La seguridad jurídica que la anotación o inscripción del acto reporta, mediante su legitimación por virtud de la fe pública registral.
- C) Constitución de los asientos correspondientes en un medio de prueba, así como los documentos que han sido objeto de inscripción.

### **2.1.3.1. ACTOS DEL PROCEDIMIENTO REGISTRAL**

Los actos del Procedimiento Registral desde el punto de vista formal se clasifican en:

- A) Inscripciones o asientos
- B) Anotaciones
- C) Cancelaciones

#### **2.1.3.1.1. INSCRIPCIONES**

**INSCRIPCION.-** "Es el acto procedimental a través del cual, el registrador observando las formalidades legales, materializa en el libro correspondiente el acto jurídico, utilizando la forma escrita". (14)

El artículo 30 del Reglamento del R.A.M., establece que "todas las inscripciones estarán escritas con claridad, sin abreviaturas, guarismos ni correcciones..."

Asimismo el artículo 21 del mismo ordenamiento señala que sólo podrán inscribirse en el R.A.M., los actos y

contratos que por disposición legal deban constar en escritura pública y los previstos, en el artículo 371 de la L.V.G.C., así como las sentencias y providencias judiciales.

La inscripción en el R.A.M., de los actos y contratos a que se refiere el artículo 371 de la L.V.G.C. solamente puede pedirse por todo el que tenga interés legal en asegurar el derecho que se va a registrar, o por el notario que haya autorizado la escritura de que se trate (Art.20 R.R.A.M.)

Los actos ejecutados o los contratos otorgados en otra entidad federativa, sólo se inscribirán si reúnen las formalidades exigidas por las leyes del lugar de su otorgamiento y si además son inscribibles conforme a las disposiciones de la L.V.G.C. y del R.R.A.M. (Art. 24 R.R.A.M.).

En cuestión de aeronaves, es frecuente que los actos o contratos se otorguen o ejecuten en el extranjero, o que provengan de alguna resolución judicial pronunciada fuera de nuestro país en estos casos se inscribirán en el R.A.M., si concurren las circunstancias previstas en el artículo 3006 del Código Civil. Los documentos en que consten dichos

actos, contratos o resoluciones, en caso de estar redactados en idioma distinto al español, deben ser traducidos por un perito autorizado legalmente.

Asimismo el artículo 3006 del Código Civil determina que para estar en posibilidad de efectuar la inscripción correspondiente, deberán concurrir las circunstancias siguientes:

I.- Que si los actos o contratos hubieren sido celebrados o las sentencias pronunciadas en el Distrito Federal, habría sido necesaria su inscripción en el registro;

II.- Que estén debidamente legalizadas;

III.- Si fueren resoluciones judiciales, que se ordene su ejecución por la autoridad nacional que corresponda".

Lo ordenado por la fracción I está justificado, porque si el acto no fuera inscribible en el lugar en que se solicita su asiento y a pesar de ello se inscribiera, se violarían las disposiciones jurídicas del lugar.

La fracción II exige que estén debidamente legalizados, dichos actos y contratos.

Por legalización se entiende el acto a cargo de un funcionario que, en ejercicio de sus atribuciones, hace constar que la firma y forma de un documento son auténticas y, que la autoridad que expidió el documento, tiene potestad legal para hacerlo.

La legalización se divide en dos aspectos concretos:

- 1.- Que la firma sea auténtica.
- 2.- Que el sujeto que lo haya expedido este facultado para ello.

El procedimiento de legalización está a cargo de las autoridades diplomáticas, quienes autentificarán los documentos y actos mencionados.

El C.F.P.C. lo establece de la misma forma, aunque previene que dichas autoridades para los fines mencionados, observen las leyes relativas.

En relación con este punto, la L.O.A.P.F. al referirse a las facultades de la S.R.E., señala que le corresponde a ésta, legalizar las firmas de los documentos que deben producir efectos en el extranjero y que deben producirlos en la República (artículo 28).

Por último, el C.C.D.F. exige que tratándose de resoluciones judiciales, su ejecución la ordene la autoridad nacional que corresponda.

Toda inscripción que se haga en el registro, expresará las circunstancias siguientes:

- A) La naturaleza, extensión, condiciones y cargas -- del derecho que se constituya, transmita, modifi-- que o extinga.
  
- B) Tratándose de hipotecas, la época en que podrá -- exigirse el pago del capital garantizado, y si -- causare réditos, la tasa o el monto de éstos y la fecha desde que deban correr.

- C) Los nombres, edades, domicilios y profesiones de las personas que por sí mismas o por medio de representantes, hubieren celebrado el contrato o ejecutado el acto sujeto a inscripción. Las personas morales se designarán por su razón social o su nombre comercial;
- D) La fecha del título y el funcionario que lo haya autorizado;
- E) El día y la hora de la presentación del título en el registro;
- F) Las características de las aeronaves mexicanas, con anotaciones de las marcas de nacionalidad y matrícula, así como sus modificaciones y cancelaciones, etc. (Art. 31 R.R.A.M.)

Cuando el acto que se registra se haya celebrado a través de representantes, se hará constar en la inscripción la comprobación de la personalidad, de tal manera que pueda apreciarse por los terceros si esa personalidad fue bastante para la validez del acto inscrito (ART. 34 R.R.A.M.).

### 2.1.3.1.2. ANOTACIONES

Son actos del procedimiento, a cargo del registrador, para patentizar situaciones que sin modificar la esencia de la inscripción, a la cual están referidas, de algun modo afectan el contenido de la misma.

A través de éstas se inscribe, al margen del asiento o inscripción principal, en forma preventiva o provisional una situación jurídica que afecta o grava el bien o el derecho que ampara dicha inscripción.

Su objeto es patentizar dentro de la historia de una aeronave, un litigio, una garantía y una seguridad a un acreedor, frente a las facultades de disposición del deudor titular del derecho sobre el cual se ha llevado a cabo la anotación.

Para que la anotación se realice, es necesario la instancia de partes o bien el mandamiento de un órgano jurisdiccional o de alguna otra autoridad competente.

En el primer caso, la anotación se solicita con la presentación del título o documento, y en el segundo, con el documento que contenga la resolución correspondiente.

De acuerdo con el C.C. vigente para el Distrito Federal (artículo 3043), serán objeto de anotaciones preventivas:

"I Las demandas relativas a la propiedad de bienes o a la constitución, declaración, modificación o extinción de cualquier derecho real sobre aquellos;

II El mandamiento y el acto de embargo que se haya hecho efectivo en bienes inmuebles del deudor.

III Las demandas promovidas para exigir el cumplimiento de contratos preparatorios o para dar forma legal al acto o contrato concertado, cuando tenga por objeto inmuebles o derechos reales sobre los mismos;

IV Las providencias judiciales que ordenen el secuestro o prohíban la enajenación de bienes inmuebles o derechos reales;

V Los títulos presentados al Registro Público y cuya inscripción haya sido denegada o suspendida por el registrador.

VI Las resoluciones judiciales en materia de amparo que ordenen la suspensión provisional o definitiva, en relación con bienes inscritos en el Registro Público.

VII Cualquier otro título que sea anotable; de acuerdo con este Código u otras leyes.

Nótese que lo anterior se refiere a bienes inmuebles, sin embargo en cuestión de anotaciones preventivas el Registro Aeronáutico se rige por estas disposiciones, aplicándolas en forma supletoria en cuestión de aeronaves ya que ni la L.V.G.C. ni el R.R.A.M. regulan en forma detallada este aspecto.

#### **2.1.3.1.3. CANCELACIONES**

Según Colín Sánchez: "La cancelación de los actos registrados o anotados, es una forma por medio de la cual,

dejan de tener vigencia y de surtir sus naturales efectos".

(15)

Son objeto de cancelación, las inscripciones o asientos así como las anotaciones preventivas.

Según el artículo 48 del R.R.A.M. "Las inscripciones se extinguen por las causas previstas en los artículos 3029, 3030, 3032, 3033, 3035, 3036 y 3037 del Código Civil, en cuanto sean aplicables en materia de este Reglamento".

Asimismo, el artículo 44 del mismo Reglamento señala que el registro de matrícula de una aeronave se podrá cancelar en los términos del artículo 373 del libro cuarto de la L.V.G.C., numeral que ya fue transcrito en el capítulo anterior.

La cancelación podrá pedirse por el titular del derecho inscrito y la orden para extinguir las correspondientes inscripciones o anotaciones, deberá emanar del órgano jurisdiccional. También y en cualquier caso será la autoridad judicial competente, la que deberá proveer la extinción de la anotación o inscripción que se hayan practicado en cumplimiento de un auto o providencia suyos.

Concluyendo, después de un exámen de los ordenamientos legales que regulan la materia, podemos establecer que las cancelaciones, según el caso, podrán practicarse:

- I De oficio, por el registrador
- II A petición de parte
- III Por consentimiento de los interesados y
- IV Por resolución judicial.

#### **2.1.3.2. ETAPAS DEL PROCEDIMIENTO REGISTRAL**

El procedimiento registral se manifiesta a través de una serie de etapas encadenadas, unas a otras, por una sucesión de actos, que van generando otros hasta llegar al período final.

El procedimiento cuenta con las siguientes fases:

##### **2.1.3.2.1. PRESENTACION DEL DOCUMENTO**

Es el acto procesal por medio del cual se entrega en la Oficialia de Partes del registro, del título o solicitud de

que se trate, con el objeto de que, en su oportunidad y según el caso, sea registrado u obsequiado en los términos procedentes.

El registro puede pedirse por todo aquel que tenga interés legal en asegurar el derecho que se va a registrar, o por el notario que haya autorizado la escritura de que se trate.

El empleado receptor, procederá a estampar, en parte visible de dichos documentos el sello del reloj marcador que contiene los datos de identificación de la oficina, así como la fecha de presentación.

#### **2.1.3.2.2. DISTRIBUCION DE LOS DOCUMENTOS DE ACUERDO A LA OFICINA QUE CORRESPONDA**

La distribución es el acto por el cual, los documentos son puestos a disposición de los registradores que se avocarán a la calificación registral y fiscal, en su caso, a la correcta inscripción de éstos en los libros correspondientes.

El jefe del departamento turnará los documentos presentados según corresponda a:

- Oficina de marcas de nacionalidad y matrícula.
- Oficina de registro aeronáutico.
- Oficina de control de empresas.

#### **2.1.3.2.3. CALIFICACION REGISTRAL**

Se inicia a partir del momento en que los documentos son sometidos al examen del registrador responsable de su inscripción y concluye con el dictamen correspondiente. Es un acto considerado como de "control jurídico" para determinar la procedencia o improcedencia del registro.

El calificador deberá conocer los ordenamientos legales aplicables en materia de registro y se ajustará a los siguientes principios:

- A) Confrontación del documento con sus antecedentes registrales.

- B) Comprobación de que él o los actos que se pretenden inscribir, se ajusten a las disposiciones legales sobre la materia.
- C) Jerarquización de las normas jurídicas aplicables para cada caso concreto.
- D) Determinación por escrito sobre la improcedencia de la inscripción, fundamentando jurídicamente, la negativa para practicar el registro.

Para este efecto, es necesario proceder en forma exhaustiva a la calificación, señalando todos los vicios, errores, inexactitudes, omisiones o carencia de formalidades que acuse el documento a inscribir.

#### **2.1.3.2.4. CALIFICACION FISCAL**

Este acto se lleva a cabo por personal especializado, tomando en cuenta la naturaleza del documento a inscribir y los actos en él consignados, para así proceder a cuantificar el monto de los respectivos derechos con arreglo a las leyes fiscales aplicables al caso.

#### **2.1.3.2.5. EJECUCION DEL ACTO SOLICITADO: INSCRIPCION, ANOTACION, CERTIFICACION O CONSTANCIA**

En este período es donde se cumple propiamente hablando, con la esencia del acto registral. Con la inscripción en los libros destinados al efecto, culmina la función registral, dependiendo el acto de ejecución, del tipo de anotación solicitada y con las formalidades que fija el reglamento del R.A.M.

#### **2.1.3.2.6. ENTREGA DEL DOCUMENTO AL INTERESADO**

Por último se entregará al interesado el documento inscrito, con las anotaciones correspondientes, la constancia, o certificación solicitada y en su caso el certificado de marcas de nacionalidad y matrícula que se haya generado.

## 2.2. ESTUDIO JURIDICO DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Entre las obligaciones del registrador, se encuentra la de comprobar que el contrato de arrendamiento financiero que se presente para su inscripción ante el R.A.M., se ajuste a las disposiciones legales sobre la materia; caso contrario, señalará los vicios, errores, inexactitudes o carencia de formalidades que acuse el documento a inscribir, por lo tanto, se hace imprescindible un estudio jurídico de dicho contrato.

Para poder hacer un análisis general de la naturaleza jurídica de las operaciones de arrendamiento financiero, partiremos de un estudio breve de los aspectos fundamentales del contrato en general, para referirnos posteriormente al arrendamiento civil y a sus principales características, las cuales relacionaremos para explicarnos de esta forma el nacimiento del contrato en estudio, a partir de determinadas operaciones de arrendamiento-venta. Para cumplir con este objetivo, comenzaremos con la definición del contrato y sus aspectos fundamentales.

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

## **2.2.1. ELEMENTOS DE EXISTENCIA Y REQUISITOS DE VALIDEZ**

### **2.2.1.1. DEL CONTRATO EN GENERAL**

Conforme al Código Civil para el Distrito Federal, el contrato es un acuerdo de 2 o más voluntades para crear y transferir derechos y obligaciones (art. 1792).

Al ser éste, un acto jurídico requiere ser eficaz, para lo cual precisa contar tanto con elementos de existencia o esenciales como con requisitos de validez.

Los elementos de existencia o esenciales se distinguen de los de validez, debido a que los primeros, son aquellos de los cuales depende el nacimiento del acto jurídico, los requisitos de validez, en cambio, se dan en el supuesto de que el acto ha nacido; sin embargo, son necesarios para garantizar la perfección de la vida del acto jurídico sin que existan vicios que pudieran determinar la nulidad del mismo.

## ELEMENTOS ESENCIALES

### EL OBJETO

Desde el punto de vista doctrinario, Rojina Villegas, distingue dentro este rubro al objeto directo y al objeto indirecto, mencionándose adicionalmente el objeto material dentro del Código Civil en su artículo 1825.

Para este autor, "el objeto directo consiste en crear o transmitir obligaciones a través de la celebración de contratos". (16)

Se deduce de la definición anterior, que al crear o transmitir obligaciones, estamos de la misma forma creando o transfiriendo derechos, ya que al momento de la creación o transferencia de una obligación para una de las partes, se está generando la creación de un derecho para la otra.

El objeto indirecto, de acuerdo con Rojina Villegas, "es la cosa o el hecho que constituyen el objeto de la obligación que da lugar al nacimiento del contrato". (17)

De acuerdo al artículo 1824 del C.C.D.F., el objeto indirecto puede considerarse, como la cosa que el obligado debe hacer, la cosa que el obligado debe dar, o bien la abstención.

El hecho positivo o negativo, objeto del contrato, debe ser posible y lícito.

El hecho o la abstención son posibles cuando van de acuerdo con las leyes de la naturaleza y lícitas cuando van de acuerdo con las leyes jurídicas de orden público.

El objeto material, es propiamente la cosa, tal y como lo señala el artículo 1825 del Código Civil, que al respecto establece:

"La cosa objeto del contrato debe existir en la naturaleza, ser determinada o determinable en cuanto a su especie y estar en el comercio".

## **EL CONSENTIMIENTO**

Es la unión de la voluntad de las partes contratantes, para crear o transmitir derechos y obligaciones de acuerdo a las leyes aplicables.

Rojina Villegas, señala que éste se forma a través de una oferta o licitación y a través de la aceptación de la misma, ya que como éste constituye el acuerdo de dos o más voluntades, necesariamente una voluntad de las que participan deberá de manifestarse en primer lugar, siendo esta la oferta o policitación de la que hablamos; es decir, una de las partes lleva a cabo la proposición de algo a otra de las partes, quien al aceptar dicho asunto de interés jurídico, que constituye la oferta hecha por el primero al segundo, otorga su consentimiento. (18)

## **REQUISITOS DE VALIDEZ**

### **AUSENCIA DE VICIOS EN LA VOLUNTAD**

Los vicios de la voluntad, o sea el consentimiento son aquellos, que sin eliminar el otorgamiento del mismo, sí lo dañan, por lo que las personas como sujetos de derecho deberán manifestar un consentimiento carente de todo vicio pues la presentación de tales circunstancias invalidan el contrato, haciéndolo sujeto de nulidad, que en derecho se conoce como nulidad relativa.

Se considera como vicios de consentimiento, en forma tradicional, el error, el dolo, la lesión y la violencia.

### **CAPACIDAD DE LAS PARTES**

Es la aptitud de las personas para adquirir derechos y obligaciones, así como para hacerlos valer por sí mismas cuando se trate de personas físicas. Cuando se trate de personas morales, la capacidad de éstas deberá ejercerse por conducto de sus representantes legales, asimismo en los casos de los incapaces que son personas físicas que no

pueden hacer valer sus derechos y obligaciones por sí mismas.

Del concepto vertido, se desprende la siguiente clasificación de la capacidad:

- Capacidad de goce, de derecho o jurídica.
- Capacidad de ejercicio, de hecho o de obras.

#### **LA FORMALIDAD**

Es la manera de exteriorizar el consentimiento en el contrato, es decir, el elemento en el que se contienen los aspectos sensibles que son convenidos por las partes, o bien contenido en la ley para lograr, esa exteriorización.

Según Rojina Villegas, "son contratos formales aquellos en los que el consentimiento debe manifestarse por escrito, como un requisito de validez, de tal manera que si el consentimiento no se manifiesta en escritura pública o privada según el caso, el contrato estará afectado de nulidad relativa". (19) Por lo tanto, el contrato formal es susceptible de ratificación expresa o tácita; en la primera

se observa la forma omitida y en la segunda se cumple voluntariamente el contrato y queda subsanado el vicio.

#### **LICITUD, EN EL OBJETO, MOTIVO O FIN.**

La conducta en todas las manifestaciones de la voluntad deberá ser lícita, además de posible, y el hecho, como contenido de la prestación, deberá también ser lícito.

Los motivos y fines del contrato deberán ser igualmente lícitos, es decir, que no vayan en contra de alguna disposición normativa o de alguna prohibición.

#### **2.2.1.2. DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO PURO**

Debido a la semejanza existente entre el Contrato de Arrendamiento Financiero y el Contrato de Arrendamiento Puro, nos referimos brevemente a las características de éste último a fin de establecer con mayor claridad las mismas, así mismo las diferencias fundamentales entre ambos.

El arrendamiento se encuentra definido por el artículo 2398 del C.C.D.F. de la siguiente forma:

"Hay arrendamiento cuando las dos partes contratantes se obligan recíprocamente, una, a conceder el uso o goce temporal de una cosa, y la otra, a pagar por este uso o goce un precio cierto".

El arrendatario podrá ejercer su derecho al uso al cumplir el arrendador con la entrega de un bien en buen estado, y por la otra parte, el arrendador disfrutará del producto de dicha entrega al cumplir el arrendatario con la obligación de otorgar a cambio del uso de una cosa el pago de una renta.

## **ELEMENTOS ESENCIALES**

### **EL OBJETO**

El primer elemento esencial en este tipo de contratos, es el objeto o la cosa que va a constituir el objeto del arrendamiento, este constituye el único elemento esencial del que nos ocuparemos ya que el consentimiento sigue en esto las reglas generales que tienen relación con su formación.

Son objeto de este contrato todos los bienes muebles o inmuebles, ya sean de naturaleza corporal o no, salvo las cosas que se consumen en su primer uso y aquellos que esten prohibidos por la Ley. De esto podemos obtener que el objeto o la cosa, no necesariamente deberá ser un bien tangible, ya que los derechos también pueden arrendarse.

El artículo 2400 del C.C.D.F., señala al respecto:

"Son susceptibles de arrendamiento todos los bienes que pueden usarse sin consumirse, excepto aquellos que la ley prohíbe arrendar y los derechos estrictamente personales."

Sánchez Medal, en su obra "De los Contratos Civiles", enumera otros elementos como reales dentro del arrendamiento, como son el precio y el tiempo de los cuales vale la pena mencionar lo siguientes:

El precio, constituirá la obligación por parte de quien recibe el objeto del arrendamiento de otorgar al arrendador una contraprestación que puede ser en dinero o bien en frutos (art. 2430 del C.C.D.F.), es decir, siempre deberá pactarse un precio determinado (art. 2399 C.C.D.F.) aunque adicionalmente las partes pudiesen pactar el otorgamiento de

compensaciones adicionales (frutos o dinero que no sean determinadas).

El precio deberá ser cierto y determinado.- De no determinarse la renta (el precio) al momento de la celebración del contrato ésta podrá determinarse al momento de hacerse exigible, dándose las bases con las cuales se pueda determinar, por ejemplo para el arrendamiento de una aeronave, la renta podría determinarse en base al número de aterrizajes que ésta haya efectuado, en un determinado lapso de tiempo o en base al número de horas de vuelo realizadas.

En práctica común es recurrente la utilización de factores que aplicarán en lo futuro y durante el término del arrendamiento, a fin de determinar los incrementos a la renta que pudieran derivarse de, por ejemplo, cambios en la paridad cambiaria o en factores inflacionarios de difícil previsión.

Por lo que se refiere al tiempo, este constituye un elemento real, ya que determina el plazo por el cual será entregado el objeto arrendado al arrendatario por parte del arrendador, como lo señala el art. 2398 del C.C.D.F. En caso de no ser pactado por las partes contratantes, será

determinado con base en lo previsto en los artículos 2478 y 2483 del C.C.D.F.

## **REQUISITOS DE VALIDEZ**

### **CAPACIDAD DE LAS PARTES**

Tendrán capacidad para celebrar contratos de arrendamiento, aquellos que ostenten la plena propiedad de los bienes que serán arrendados, o bien que se encuentren facultados por quien es propietario para conceder el uso o goce de los mismos.

Podrán dar en arrendamiento previa capacidad de goce que se supone:

A) Los propietarios.

B) Los que por virtud de un contrato, tengan el uso o goce de determinado bien, en tanto estén facultados dada la naturaleza del contrato en cuestión (mandato) para llevar a cabo la transmisión de ese uso o goce.

C) Los que puedan conceder el uso o goce de bienes ajenos en razón de un derecho real.

D) Aquellos a quienes la ley autorice en forma expresa, en tanto administradores de bienes ajenos para celebrar arrendamientos (arts. 436, 573, 1002, 1721, 2493, 2553, 2554 del C.C.D.F.).

Podrán recibir en arrendamiento previa capacidad de ejercicio que se supone:

Todas las personas excepto aquellas que por razones de interés público tienen ese impedimento. En tal caso se encuentran los magistrados, jueces y empleados públicos que no podrán tomar en arrendamiento bienes que sean objeto de litigios en los que intervengan o bien que estén bajo su administración según se trate (arts. 2404 y 2405 del C.C.D.F.).

## **LA FORMALIDAD**

La formalidad constituye el elemento de validez fundamental en este tipo de contratos, pues si bien estos pueden celebrarse de forma consensual cuando recaigan en bienes muebles, en nuestro derecho se prevé la obligación para las partes de celebrar este tipo de contratos por escrito cuando recaen en bienes inmuebles por un valor superior a cien pesos, (art. 2406 del C.C.D.F.), este supuesto obliga a que los contratos de arrendamiento por práctica general sean formales en nuestro derecho.

### **2.2.1.3. DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO**

Al hablar de los elementos esenciales y requisitos de validez en este contrato, será válido lo que mencionamos al hablar de los mismos en el caso del Contrato en General y del Contrato de Arrendamiento Simple, por lo que únicamente nos referiremos a aquellos que requieren mención específica, tomando como cierto que a todo contrato son aplicables los elementos que referimos al principio de este capítulo.

## ELEMENTOS ESENCIALES

### EL OBJETO

Según lo previsto en el art. 1924 del C.C.D.F., el objeto está constituido por la cosa que el obligado debe dar y por el hecho que el obligado debe hacer.

En el caso del arrendamiento financiero, se requiere que la conducta del obligado que provocará la prestación del hecho sea posible y que la prestación del hecho sea lícita.

En cuanto a los requisitos para la prestación de la cosa, la misma debe ser: determinada, determinable en cuanto a su especie y deberá existir en el comercio. (Art. 825 C.C.D.F.) La prestación de la misma se llevará a cabo con el otorgamiento del uso o goce temporal de dicha cosa en tanto cierta y determinada (art. 2011 del C.C.D.F.).

Pueden ser objeto del arrendamiento financiero los bienes muebles tanto por su naturaleza como por disposición de la ley (arts. 14, 747 a 789 del C.C.D.F.); así, pueden ser computadoras, máquinas, herramientas, generadores eléctricos, maquinaria agrícola, vehículos, bienes de equipo

para la industria, locomotoras, barcos, aviones, equipos de oficina y en general, bienes de capital destinados a una explotación económica determinada, bienes inmuebles, etc.

Según Arce Gargollo "el bien objeto del arrendamiento financiero debe ser susceptible de darse en arrendamiento, es decir, aquel sobre el que puede concederse el uso o goce. Por ejemplo, pensamos que están excluidos los bienes consumibles por el primer uso, los bienes fuera del comercio o los derechos personalísimos (uso y habitación)....". (20)

En relación a nuestro estudio gran parte de los aviones comerciales que vuelan por todo el mundo, se encuentran en régimen de arrendamiento financiero.

## **EL CONSENTIMIENTO**

Otro elemento esencial para la existencia del contrato resulta el consentimiento, en el caso específico que nos ocupa se requerirá del acuerdo de voluntades entre la arrendadora financiera y el arrendatario financiero como partes contratantes dentro del mismo; este último a través de su voluntad de cubrir las obligaciones que se deriven en

su contra con motivo de la firma del mismo, es decir su disposición a efectuar los pagos que fueren necesarios en los términos pactados, y al finalizar el contrato elegir alguna de las opciones terminales (adquisición del bien, prórroga del plazo, o participación del producto de la venta de bien); y la arrendadora financiera por su parte a través de su voluntad de adquirir los bienes que el arrendatario le indique y concederle el uso o goce de los mismos.

## **REQUISITOS DE VALIDEZ**

### **LA FORMALIDAD**

Dentro del Contrato de Arrendamiento Financiero y de acuerdo a lo establecido por la L.G.O.A.A.C., éste deberá, por lo que respecta a la forma, ser otorgado por escrito y ratificado ante notario, corredor o fedatario público de cualquier naturaleza.

También con respecto a la forma del contrato y tratándose de arrendamientos financieros específicamente, el formato que se utilice por parte de la arrendadora financiera para llevar a cabo dichas operaciones, deberá ser

previamente autorizado para tal efecto por la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, tales modelos utilizados deberán además incluir aquellas cláusulas consideradas como esenciales y así determinadas por la C.N.B.S. a través de disposiciones generales.

## **2.2.2. DIFERENCIAS Y SEMEJANZAS ENTRE EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO PURO Y EL DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO**

### **2.2.2.1. DIFERENCIAS**

No existe en esta operación la voluntad de transmitir la propiedad del bien por una de las partes, ni de adquirir dicha propiedad por parte de la otra, es decir, únicamente existe la voluntad de otorgar el uso temporal, no la propiedad.

En el arrendamiento puro no se tienen opciones, sino que deben existir acuerdos de voluntades (contratos adicionales al término del plazo), mientras que en el A.F.

se tiene opción de prorrogar el contrato o ceder la opción de compra a un tercero.

En el A.P. las rentas pactadas son el pago del uso del bien sin incluir intereses explícitamente, mientras que en el A.F. las rentas pactadas incluyen capital e intereses y, en algunos casos gastos de registro, operación, etc.

El tratamiento fiscal para el A.P. es como gasto operativo del arrendamiento involucrado y para el A.F. es como inversión en activo fijo e intereses por financiamiento existiendo un pasivo.

El A.P. evita la desviación de fondos del arrendatario en la adquisición de bienes muebles e inmuebles, asignando recursos a otras necesidades mientras que el A.F. se convierte en una operación de financiamiento sustitutiva de otras fuentes alternativas comúnmente utilizadas en capital de trabajo y proyectos de crecimiento.

Al ser obligación para la celebración del arrendamiento financiero que las partes, o por lo menos la arrendadora del bien tenga el carácter de arrendadora financiera, es decir como organización auxiliar de crédito, a fin de obtener

facultades legales correspondientes para la celebración de dicho acto, mientras que en arrendamiento civil, las partes contratantes podrán tener carácter indistinto, tanto de personas morales, no siendo necesaria por otra parte, la ostentación de carácter alguno u autorización para llevar a cabo este tipo de operaciones de carácter civil.

#### 2.2.2.2. SEMEJANZAS

El lazo de unión entre el Arrendamiento Civil y el Financiero se establece por la afinidad que ambos contratos mantienen con el Contrato de Compraventa. Esto lo explica Sánchez Medal de la siguiente forma: el Contrato de Compraventa involucra la transmisión del derecho real de propiedad, mediante el pago de un precio cierto y en dinero, en el arrendamiento en cambio, únicamente se presenta el nacimiento de obligaciones o derechos de crédito, pudiendo el precio consistir en otros bienes que no sean necesariamente en dinero; señala sin embargo que "el arrendamiento se confunde con la compraventa, cuando el objeto del contrato consiste en el arrendamiento de determinado bien que genera frutos o productos a favor del arrendatario, ejemplo: contratos de explotación de una mina,

una huerta, etc.; el arrendamiento se dará cuando el precio se fije por unidad de tiempo y la compraventa cuando el precio se fije por unidad o frutos o productos que se perciban". (21)

El C.C.D.F. establece determinadas reglas para lo que Sánchez Medal denomina "arrendamiento venta", así el artículo 2310 establece que la venta que faculte al comprador para pagar el precio de la cosa en abonos será sujeta a determinadas reglas; lo anterior establece que al no pagarse el precio pactado por la cosa en una exhibición, la figura en cuestión será semejante al arrendamiento, por lo que se preven determinados casos con ciertos requisitos como son los que regulen una suspensión de pagos, la inscripción de una cláusula que permita la rescisión por falta de pago, que prevenga la restitución por ambas partes, de las prestaciones que se hubiera entregado en estos casos, la transparencia de la propiedad hasta el finiquito total del pago previsto, etc.

Lo previsto en este articulado fue insertado en el C.C.D.F., a fin de dar cierta protección a las partes involucradas en la realización de operaciones como las descritas en las que la compraventa se genera con rasgos

propios del arrendamiento, tal es el espíritu del C.C.D.F. señalado en la exposición de motivos del mismo. (22)

### **2.2.3. ESTRUCTURA GENERAL DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO**

#### **2.2.3.1. REQUISITOS MINIMOS QUE DEBERA CONTENER EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE ACUERDO A NUESTRA LEGISLACION**

De acuerdo a lo establecido por la L.G.O.A.A.C., ésta deberá, por lo que respecta a la forma, ser otorgado por escrito y ratificado ante notario, corredor o fedatario público de cualquier naturaleza.

El formato que se utilice por parte de la arrendadora financiera para llevar a cabo dichas operaciones, deberá ser previamente autorizado para tal efecto por la C.N.B.S. Tales modelos utilizados deberán incluir aquellas cláusulas consideradas como esenciales y así determinadas por esta Comisión, a través de disposiciones generales.

En el caso de arrendamiento financiero de aeronaves, al parecer las arrendadoras mexicanas, todavía no adoptan un modelo específico y le dan un tratamiento similar al de otros bienes.

Sin embargo, nosotros consideramos que en tratándose de aeronaves el contrato en estudio deberá contener esencialmente lo siguiente:

#### **I DENOMINACION**

La mención de ser un Contrato de Arrendamiento Financiero.

#### **II PARTES CONTRATANTES**

Deberán estar calificadas en su carácter de arrendador y arrendatario, demostrando nombre o razón social, así como su capacidad para celebrar el contrato, complementándose ésta con otros datos exigidos por la ley aplicable al contrato.

#### **III OBJETO**

Deberá hacerse una descripción de la aeronave tomando en cuenta los siguientes datos:

TIPO DE AERONAVE (MARCA Y MODELO)

FABRICANTE

NUMERO DE SERIE (PLANEADOR)

MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA (SI EXISTEN)

TIPO DE MOTOR Y NUMERO DE SERIE

#### IV PLAZO DEL CONTRATO

Se determinará un plazo forzoso teniéndose en cuenta las condiciones de liquidez de la arrendadora, quien se debe obligar a conceder a la arrendataria, a elección de esta última, una de las siguientes opciones:

- A) La de transferirle la propiedad de la aeronave objeto del contrato; mediante el pago de un precio que será igual al \_\_\_\_% del costo de adquisición de los bienes.
  
- B) La de prorrogarle el contrato por el plazo de \_\_\_\_meses ó años, durante el cual los pagos serán del \_\_\_\_% del \_\_\_\_% del costo de adquisición de los bienes. Concluída la prórroga se dará por terminado el contrato.

C) La de participarle de la venta de los bienes a un tercero, en la cantidad que exceda del \_\_\_\_% del costo de adquisición de los bienes.

La arrendataria se obligará a señalarle a la arrendadora con un plazo de 30 días de anticipación al término forzoso que corresponda, la opción que desea ejercer.

#### V PRECIO DEL CONTRATO (monto de la renta)

Se tomará como base el precio de adquisición de la aeronave de acuerdo con el valor de factura y si es en dólares se fijará el tipo de cambio y la tasa de interés.

Asimismo se determinará la periodicidad de pagos:

Mensual

Trimestral

Semestral

Y determinarse si es exigible al vencimiento o por adelantado.

## **VI OTROS COSTOS**

Podrán aplicarse gastos por depósito en garantía o bien por otros conceptos tales como:

Gastos de mantenimiento, reparaciones, compra de refacciones que serán por cuenta del arrendatario.

Asimismo el arrendatario se obligará a pagar por su cuenta los derechos, impuestos y erogaciones en general que por su importación, uso o tenencia deban ser liquidados ante las autoridades que correspondan, al igual que los gastos necesarios para la celebración de dicho contrato e inscripción de los registros públicos correspondientes.

En este rubro consideramos que aunque no es usual en la práctica, en el caso del pago de los derechos por inscripción de la propiedad de la aeronave en el R.A.M. o en el R.P.P.C., a favor de la arrendadora, será ésta la que deba cubrir los mismos.

## VII CONDICIONES PRECEDENTES A LA FECHA DE INICIO DE OPERACION

DEL ARRENDATARIO.- Este se obligará a obtener licencias, permisos y demás documentación que se requiera de acuerdo con las leyes, reglamentos o circulares que sean aplicables y relativos a las aeronaves, así como a su funcionamiento.

Asimismo, el arrendatario conseguirá autorización para operar en la base de operaciones que se designe, estableciéndose que a efecto de poder cambiar el lugar de la base de operaciones de la aeronave, será necesario autorización previa que la arrendadora otorgue por escrito, y en este caso la arrendataria se obligará a dar aviso del cambio de la compañía aseguradora que cubra el bien para que ésta continúe debidamente asegurada, así como a la Dirección General de Aeronáutica Civil para obtener las autorizaciones respectivas.

DEL ARRENDADOR.- Tales como: disponibilidad de la aeronave en las condiciones del contrato, obtención del financiamiento, etc.

Asimismo la entrega de la documentación que legitime a la arrendataria para que en su representación ejercite las acciones necesarias respecto a la perturbación o cualquier acto de tercero que afecten el uso o goce.

#### **VIII PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**

Se establecerá la obligación de la arrendataria de aplicar tal programa.

#### **IX IMPUESTOS**

Se determinará cuáles son los aplicables y se establecerá la obligación de la arrendataria de cubrirlos.

## **X GRAVAMENES**

La aeronave deberá mantenerse libre de los mismos por parte del arrendatario durante el término del contrato.

## **XI CASOS DE INCUMPLIMIENTO**

Deberán fijarse con detalle, comprendiendo, la falta de pago o el incumplimiento de las demás obligaciones establecidas en el contrato.

## **XII FORMAS DE SUBSANAR LOS CASOS DE INCUMPLIMIENTO**

Las que sean aplicables a ambas partes de acuerdo a la ley, y que sean convenidas por las mismas.

## **XIII CONDICIONES DE OPERACION**

Se fijará el Área de operación (base de operaciones) asimismo, se determinará que el personal de vuelo de la

aeronave cuente permanentemente con licencia vigente, expedida por la D.G.A.C.

#### **XIV SEGUROS**

Se establecerá la obligación de la arrendataria de contratar seguros con cobertura sobre casco y motores.

Asimismo cubrirán responsabilidades por daños a terceros que puedan causarse por la explotación o goce de la aeronave.

#### **2.2.3.2. REQUISITOS MINIMOS QUE DEBERA CONTENER EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE ACUERDO A CONSIDERACIONES DE CARACTER INTERNACIONAL**

Desde el punto de vista internacional y dado que varias de nuestras líneas aéreas nacionales (Cía. Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.; Aerovías de México, S.A. de C.V.; Transportes Aéreos Ejecutivos, S.A. de C.V.; Aerocalifornia, S. A. de C. V.; Consorcio Aviata, S. A. de C. V.; etc.)

han adquirido equipo de vuelo bajo este tipo de contrato, veremos con más detenimiento las consideraciones que se toman en cuenta para determinar el contenido y estructura del contrato en estudio.

El principal problema que se tendrá que solucionar en la celebración de este tipo de negocios, será el relativo a qué legislación será la aplicable, considerando que las leyes aplicables al caso específico serán:

- A) Las de jurisdicción del arrendador.
- B) Las de jurisdicción del arrendatario.
- C) Las de jurisdicción del lugar de celebración del contrato. (23)

Estas legislaciones aplicables en todos los casos serán diferentes, es por esto que respecto a este tipo de contratos, la negociación resulta fundamental a fin de hacer aplicables el derecho creado entre las partes que intervienen, razón por la cual éstos contratos en las mayoría de los casos son extensos, por tratar de abarcar a todos los preceptos que pudieren ser aplicables y hacen pocas o nulas referencias a la legislación específica de algún país en particular sujetándose únicamente y eso sí, en

todos los casos a una jurisdicción aplicable, y manteniendo una consistencia con los preceptos jurídicos que sean válidos en los derechos de ambas o bien, todas las partes que contratan.

Por ejemplo, al respecto de las transacciones de arrendamiento financiero en otros Estados, Nestor Guillespie y Rice, señalan que las leyes de un estado extranjero en particular, determinan si mediante las actividades de arrendamiento financiero, el arrendador está haciendo negocios en tal estado y, en consecuencia, deberá estar calificado o bien autorizado para llevar a cabo negocios ahí y bajo las leyes que rijan en el mismo, en muchos esto dependerá de si el arrendamiento financiero es considerado una actividad del consumidor o una actividad comercial, si está regulada como una actividad enfocada al consumo, entonces por lo general el arrendador deberá contar con la debida autorización para llevar a cabo negocios en ese país en el campo comercial; cuando estas operaciones son consideradas con tal carácter, por ejemplo, no será necesario en la mayoría de los casos contar con autorización para llevar a cabo negocios. Lo anterior, salvo aquellos casos en que por la frecuencia de las transacciones que un

arrendador en particular pudiese celebrar en un determinado Estado, se establecerá un patrón de conducta dentro del mismo. (24)

El problema respecto a no contar con el carácter necesario para llevar a cabo negocios en determinado país, comunmente se presentará al estar el arrendador impedido de la posibilidad de demandar jurídicamente en esa jurisdicción, además de ser aún más probable sujeto de multas y sanciones como consecuencia de la no autorización para llevar a cabo negocios en tal lugar.

Algunos países como el nuestro, requieren al arrendador estar autorizado para llevar a cabo operaciones de esta naturaleza, es decir, requieren una especie de licencia especial de operaciones para esta actividad, el proceso de obtención de tal licencia o autorización en algunas naciones, por ejemplo, para un banco, puede resultar muy complicado además de involucrar otros requerimientos como pueden ser, beneficios de carácter laboral para empleados y residencia forzosa de los ejecutivos del mismo, entre otros.

Otra dificultad se presentaría al tratar de aplicar preceptos relativos a la responsabilidad que proviene de la

garantía de la factibilidad o funcionalidad del uso que se le dará al bien, ya que por ejemplo, según la doctrina estadounidense con respecto a tal responsabilidad objetiva, al aplicarse ésta al arrendamiento financiero marca un punto de partida respecto al concepto tradicional de negligencia. Esta doctrina impone responsabilidad como un asunto legal en aquel que renta un producto defectuoso que es irracionalmente peligroso para el usuario o para su propiedad (lo cual puede aplicarse con mucha facilidad en artefactos tan complejos como una aeronave) si a) El arrendador está involucrado en el negocio de rentar tales productos y, b) Se espera que el producto llegue a manos del consumidor, lo cual sucede sin cambios fundamentales en las condiciones en las que fue arrendado.

Con relación a ésto, cabe señalar que en algunas legislaciones se establece que esta doctrina no deberá ser aplicable a los arrendadores financieros, en virtud de que no desempeñan las mismas funciones que las de los arrendadores operativos, actuando solamente como vehículos financiadores para facilitar la adquisición de equipo por parte del arrendatario.

En casos como este en particular, es en los que referimos que las obligaciones se generarán en función de la negociación y del derecho creado entre las partes, ya que para poder acordar en cuanto a un aspecto de esta naturaleza no podremos de manera justa acudir al régimen jurídico de ningún Estado y sin embargo, sí podemos, al momento de celebrar contratos de este tipo, asegurarnos de obtener una renuncia por parte del arrendador, de toda clase de garantías implícitas o expresadas, así como de la responsabilidad objetiva en caso de daño doloso. Adicionalmente se deberá incluir en el texto del contrato una cláusula de indemnización que requiera que una parte defienda a la otra, de cualquier demanda o reclamación que se presente en relación al equipo arrendado.

Cláusulas que contengan lo anterior, crearán un derecho entre las partes, que las pondrá a salvo de sujetarse a lo obligado por alguna legislación determinada.

Otra forma de mantenerse a salvo de las legislaciones extranjeras, utilizada fundamentalmente por los bancos es que el arrendador que participa en un arrendamiento con algún ente radicado al amparo de otra legislación, está sujeto a la posibilidad de ser demandado en un estado

extranjero, ya sea que esté o no calificado para llevar a cabo negocios en ese Estado, por lo que se crean subsidiarias en el Estado donde los negocios se lleven a cabo, a fin de que la demanda al presentarse sea contra la subsidiaria, dejando a salvo al banco y a sus socios principales.

En virtud de lo anterior, resulta de fundamental importancia para llevar a cabo este tipo de transacciones a nivel internacional, la existencia de un documento negociado por las partes, mismo que deberá constituir las condiciones del acuerdo existente entre arrendador y arrendatario financieros.

Ahora nos referimos de manera general, al contenido específico y las cláusulas más comunes que se contienen en documentos de esta naturaleza, aplicables en lo general y en aeronaves en forma específica, pero antes nos ocuparemos del camino que un arrendatario de equipo aeronáutico deberá de tener en consideración para la celebración de un contrato de estas características.

A este respecto, la línea aérea deberá en primer término, considerar con qué fines y qué equipo necesita arrendar mediante el contrato en cuestión considerando:

- Rutas y servicios que serán atendidos
- Demanda actual y futura
- Nivel tecnológico del equipamiento y de la empresa
- Garantía de los fabricantes
- Elasticidad del equipo
- Plazo de entrega
- Soporte del producto
- Configuración modificaciones
- Precio final
- Estructura financiera
- Infraestructura técnica operacional

Estos elementos, serán fundamentales en el desarrollo del texto del contrato, interrelacionándose los mismos y convirtiéndose el documento en un todo jurídico-técnico-financiero, repercutiendo en cada uno de los especialistas, de manera clara, 1) la modalidad del arrendamiento financiero que se vaya a celebrar, y 2) los derechos y obligaciones específicos de cada parte.

Dentro de las consideraciones fundamentales que deberán establecerse como, o dentro de las cláusulas contenidas en la estructura general de un contrato de arrendamiento financiero de una aeronave, deberán estar las siguientes:

## **I PARTES CONTRATANTES**

Las partes deberán estar calificadas, es decir, con la debida acreditación como arrendador, arrendatario o propietario, según sea el caso, para lo cual deberán demostrar: nombre o razón social, sede o lugar de origen, jurisdicción de las partes, así como otros datos exigidos por ley aplicables al contrato.

## **II OBJETO DEL CONTRATO**

Establecer con claridad que se trata de un arrendamiento financiero o bien establecer si se trata de un subarrendamiento en el cual sea necesario el consentimiento del arrendador o del propietario.

Deberá hacerse una descripción de la aeronave tomando en cuenta los siguientes datos:

- Tipo de aeronave (marca y modelo)

- Fabricante
- Número de serie (del planeador)
- Marcas de nacionalidad y matrícula (si existen)
- Tipo de motor y número de serie
- Gravámenes sobre la aeronave

### **III PLAZO DEL CONTRATO**

Se deberá de considerar lo siguiente:

- Plazo básico
- Plazo intermediario, es decir ajustable con periodicidad de pagos
- Opción de prórroga
- Opción de compra de la aeronave
- Plazo para el ejercicio de tal operación

### **IV PRECIO DEL CONTRATO (monto de la renta)**

Se fijará en una de las siguientes formas:

- Precio de alquiler fijo

- Parte fija/parte variable
- Periodicidad de pagos
  - Mensual
  - Trimestral
  - Semestral
  - Con Vencimiento
  - Por adelantado

Deberá en caso de ser aplicable, establecerse el pago de reservas de mantenimiento, por hora volada, hora bloque, relación de horas, ciclos. Asimismo, fijar la forma de cobrar estas reservas y la periodicidad de dicho cobro.

En caso de pérdida total de la aeronave, deberá fijarse también la forma, moneda y lugar de pago en que se efectuará la devolución.

#### V OTROS COSTOS

Podrán aplicarse gastos por depósitos en garantía o bien, por otras tasas tales como costos legales, cuotas por compromiso o por administración.

## **VI LOCAL DE ENTREGA DE LA AERONAVE**

- Pais
- Fecha
- Combustible disponible a bordo y compensación del mismo.

## **VII SITUACION DE LA AERONAVE ENTREGADA**

Ya sea nueva, usada, o por ejemplo recién salida de una reparación u otro, con pintura exterior o sin ésta, en los colores del arrendatario, o sin éstos; con o sin documentos de aeronavegabilidad; país de registro de la aeronave y documentación técnica de registro, vuelo de prueba.

## **VIII CONDICIONES DE RETORNO DE LA AERONAVE**

Consideraciones tales como: país de retorno, con o sin reparación, vida residual de la aeronave, pintura exterior, certificaciones de aeronavegabilidad, abastecimiento de combustible, documentación técnica, vuelo de prueba.

**IX CONDICIONES PRECEDENTES A LA FECHA DEL INICIO DE LA OPERACION**

- Del arrendatario tales como: autorizaciones gubernamentales, documentación corporativa, pago de impuestos, etc.
  
- Del arrendador, tales como: disponibilidad de la aeronave en las condiciones del contrato, obtención del financiamiento, documentación satisfactoria para el banco financiador.

**X REGISTRO DE LA AERONAVE**

- Marcas de nacionalidad y matrícula
- Sistema legal aplicable.

**XI PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**

Deberá establecerse a cargo de quien será la aplicación de tal programa, ya sea el arrendador o el arrendatario.

### **XII IMPUESTOS**

Cuáles son los aplicables, propiedad, importación, uso, venta, etc., y a cargo de quién están.

### **XIII GRAVAMENES SOBRE AERONAVE Y/O MOTORES**

La aeronave deberá mantenerse libre de los mismos por parte del arrendatario durante el término del contrato.

### **XIV CASOS DE INCUMPLIMIENTO**

Por falta de pago o violación a otras condiciones del contrato o de otros contratos.

### **XV FORMAS DE REMEDIAR LOS CASOS DE INCUMPLIMIENTO**

Las que sean aplicables a ambas partes, a fin de subsanar los incumplimientos cometidos.

#### **XVI CONDICIONES DE OPERACION**

Area de operación, operación de la aeronave por pilotos calificados por autoridades competentes.

#### **XVII SEGUROS**

Con cobertura sobre casco y motores, así como coberturas por pérdida total, pérdida parcial, límites beneficiarios, etc.

#### **XVIII OPCIONES DEL ARRENDATARIO**

- Prórroga del arrendamiento
- Compra de la aeronave
- Valor residual pre-determinado
- Valor Simbólico
- Valor de mercado
- Manifestación formal

## **XIX RESCISIONES DEL CONTRATO**

Impedimentos para el arrendatario, judiciales y extrajudiciales, variaciones de país a país, reposición de la aeronave, secuestro de la aeronave, multas y cargos por rescisión.

## **XX LEGISLACION APLICABLE**

- Jurisdicción del arrendador
- Jurisdicción del arrendatario
- Legislación del lugar de contratación.

## **2.3. AUTORIZACION**

Se requiere la previa aprobación de los modelos o cartabones de contrato, elaborados unilateralmente por la arrendadora financiera por parte de la C.N.B.S.; dicha aprobación implica, entre otras consideraciones, la de que los caracteres empleados en su redacción sean fácilmente legibles en lo que respecta a su contenido (art.76

L.G.O.A.A.C.); asimismo, tales modelos deben incluir las cláusulas invariables o esenciales que administrativamente fije la C.N.B.S., mediante disposiciones de carácter general.

Asimismo, tratándose de aeronaves de servicio público, la celebración de este contrato requiere de autorización tanto de la S.H.C.P. (a efecto de que ésta determine si se genera o no el Impuesto al Comercio Exterior por la importación de la aeronave), como de la S.C.T. (a efecto de que se incluya en el equipo de vuelo una aeronave adquirida bajo este tipo de transacciones).

#### **2.4. FUNCION DE APOYO A LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO**

Independientemente de la calificación fiscal que en cuanto al pago de derechos hace el registrador, tratándose de instrumentos públicos corresponde al notario autorizante dar fe de que han sido pagados los impuestos respectivos y de que se ha dado observancia a lo dispuesto por la Ley del I.S.R. y demás relativos aplicables a los actos consignados.

El registrador como calificador fiscal deberá cerciorarse de que en el documento que se pretende inscribir, conste la declaración del notario de que se ha cubierto el pago del I.S.R. cuando proceda, así como la constancia de haber sido cubiertos.

Por otra parte, cabe hacer mención especial, tratándose de aeronaves de la labor de calificación fiscal como una función de apoyo a la S.H.C.P. al supervisar el pago de los impuestos al comercio exterior así como el pago de I.S.T.U.V.

#### **2.4.1. REVISION DEL PAGO DE IMPUESTO DE IMPORTACION O LA EXENCION CORRESPONDIENTE**

La obligación del registrador de verificar el pago de este impuesto se desprende de lo establecido en la Ley Aduanera que en su artículo 3o., establece que:

"...Los funcionarios y empleados públicos federales y locales, en la espera de sus respectivas competencias y cuando las citadas autoridades aduanales lo soliciten deberán auxiliarias en el desempeño de sus funciones.

Asimismo, están obligados a denunciarle los hechos de que tengan conocimiento sobre presuntas infracciones a esta ley y a poner a su disposición las mercancías objeto de las mismas si obran en su poder. Las autoridades migratorias sanitarias, de comunicaciones, de marina, aduaneras y otras, ejercerán sus atribuciones en forma coordinada y colaborarán recíprocamente en el desempeño de las mismas."

En cuanto a lo anterior el registrador cuidará que, tratándose de importaciones, se presente por el interesado el pedimento de importación correspondiente en donde conste el régimen de importación a que se ha acogido el propietario o poseedor donde conste el pago de los impuestos de importación o la exención correspondiente.

En el caso de inscripción de propiedad, cuando la aeronave materia del contrato se haya internado al país con alguna franquicia o exención y si con esa venta cambia el destino para el que fue autorizado se verificará que se haya cubierto el impuesto correspondiente.

En el caso de cancelación de inscripción de propiedad o posesión y de matrícula por exportación, el registrador

verificará que se haya recabado por el interesado la autorización correspondiente de la S.H.C.P.

#### **2.4.2. SUPERVISION DEL PAGO DE IMPUESTO DE TENENCIA O USO DE VEHICULOS**

La obligación del registrador de supervisar el pago de este impuesto se desprende de la L.I.S.T.U.S., que en su artículo 15-A determina:

"....Las autoridades competentes para expedir los certificados de aeronavegabilidad o de inspección de seguridad a embarcaciones y los certificados de matrícula para las aeronaves."

Se abstendrán de expedirlos cuando el tenedor o usuario del vehículo no compruebe el pago del impuesto a que se refiere esta ley, a excepción de los casos en que se encuentre liberado de ese pago. De no comprobarse que se ha cumplido con la obligación de pago, dichas oficinas lo harán del conocimiento de las autoridades fiscales.

Por lo anterior, el registrador tendrá la obligación de conocer las disposiciones contenidas en la L.I.S.T.U.V., para requerir que se acredite el pago de tal impuesto en caso de que proceda.

Generalmente los poseedores de las aeronaves que se adquieren a través del arrendamiento financiero, están obligados al pago de dicho impuesto.

## **2.5. REQUISITOS QUE DEBERAN RELMIRSE POR EL SOLICITANTE PARA QUE PROCEDA LA INSCRIPCION**

### **2.5.1. REGISTRO DE POSESION POR ARRENDAMIENTO FINANCIERO Y ASIGNACION DE MATRICULA PARA AERONAVES DE IMPORTACION**

Para obtener el registro del arrendamiento financiero de una aeronave importada a nuestro país ya sea nueva o usada, el solicitante debe presentar los siguientes requisitos:

- A) Una solicitud de inscripción en el R.A.M. y asignación de marcas de nacionalidad y matrícula firmada por el solicitante. En caso de que el trámite se efectúe por medio de apoderado, se deberá acompañar original o copia certificada del Poder Notarial correspondiente. (Art. 2554 C.C.D.F.)
- B) Oficio de autorización para adquisición e internación al país de la aeronave, expedido por el Departamento de Transporte Aéreo Nacional de la misma D.S.A.C.
- C) Una copia certificada del Contrato de Arrendamiento Financiero, conteniendo fecha, nombre y firma del funcionario que lo haya autorizado, si se celebró en el extranjero, deberá estar legalizado, si estuviere redactado en idioma distinto al español, se deberá presentar traducción debidamente certificada por un perito traductor autorizado por el Tribunal Superior de Justicia (art. 3006 C.C.D.F.)
- D) Evidencia de la previa cancelación del registro de

la aeronave hecha en el país de origen o informe de la autoridad correspondiente en el sentido de - que dicho aparato no ha sido registrado en el lugar de procedencia.

- E) Copia certificada del pedimento aduanal, con el -- registro de caja.
  
- F) Constancia del pago del I.T.U.V., con excepción de las aeronaves con que se presta servicio público y que cuentan con más de 20 plazas, así como las -- aeronaves fumigadoras y las oficiales que prestan servicios de ambulancia aérea. (Art. 15 de la Ley de Tenencia o Uso de Vehículos).
  
- G) Efectuar el pago de derechos cuyo monto se determinará por el valor de la operación que se registra de conformidad con el artículo 153 de la L.F.D.

**2.5.2. REGISTRO DE POSESION POR ARRENDAMIENTO  
FINANCIERO DE AERONAVES YA INSCRITAS EN EL  
REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO.**

Para obtener la inscripción de nuevo poseedor de una aeronave, se cubrirán los siguientes requisitos:

- A) Presentar una solicitud de inscripción en el R.A.M. del nuevo poseedor, firmada por el solicitante. En caso de que el trámite se efectúe por medio de apoderado, se deberá acompañar original o copia certificada del Poder Notarial correspondiente. (Art. 2554 C.C.D.F.)
  
- B) Presentar el original del certificado de matrícula de la aeronave, expedido a favor del anterior propietario o poseedor.
  
- C) Presentar una copia certificada del Contrato de A.F. con ratificación notarial de firmas.

D) Acreditar el pago del I.S.T.U.V., con excepción de las aeronaves con que se presta servicio público que cuentan con más de 20 plazas, así como las aeronaves fumigadoras y las oficiales que prestan servicios de ambulancia aérea. (Art. 15 L.I.S.T.U.V.)

E) Efectuar el pago de derechos cuyo monto se determinará por el valor de la operación que se registra de conformidad con el artículo 153 de la L.F.D.

### CAPITULO 3

#### REGIMEN FISCAL DEL A.F. DE AERONAVES. OBLIGACIONES DEL ARRENDATARIO

Las personas que adquieran aeronaves a través de A.F. en la generalidad de los casos y de acuerdo al contrato que se suscriba, estarán obligadas a pagar por su cuenta los derechos, impuestos y erogaciones en general que por su importación, funcionamiento, uso o tenencia deban ser liquidados ante las autoridades correspondientes, al igual que los gastos necesarios para la celebración de dicho contrato e inscripción en los registros públicos correspondientes, por lo cual deberán conocer las disposiciones que rigen en esta materia a efecto de no cometer infracciones o delitos que afecten sus intereses.

Por lo antes expuesto, a continuación haremos el estudio correspondiente a las contribuciones que se generan por la adquisición de aeronaves mediante esta figura.

### **3.1. DISPOSICIONES GENERALES**

Dentro de la legislación mexicana, existen disposiciones que se aplican de manera general.

En el desarrollo del tema, emplearemos conceptos y reglas que se derivan de estas disposiciones, por lo cual es preciso definir algunos de ellos en virtud de que se encuentran incorporados a las distintas leyes aplicables, tales como:

#### **CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

Es obligación de los mexicanos el contribuir para los gastos públicos, tanto de la Federación como de los Estados y Municipios en que residen, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes. (Art 31 fracción IV).

#### **LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL**

Esta ley dispone en su Art. 31 fracción II:

"A la Secretaría de Hacienda y Crédito Público corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

....II.- Cobrar los impuestos y derechos, productos y aprovechamientos federales en los términos de las leyes."

(25)

### **LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACION**

En ella se relacionan los distintos conceptos por los que percibirá ingresos el Estado para ejercer el presupuesto de egresos y sufragar el gasto público, entre los cuales se encuentran los impuestos federales (de los cuales algunos son materia de nuestro estudio).

### **CODIGO FISCAL DE LA FEDERACION**

Es importante señalar los conceptos de impuestos, aportaciones de seguridad social y derechos, mismos que se encuentran definidos dentro del Art. 2 fraccs. I, II y IV respectivamente, de la siguiente manera:

"Art. 26.....

I. **Impuestos** son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentran en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma y que sean distintas de las señaladas en las fracciones II, III y IV de este artículo.

II. **Aportaciones de Seguridad Social** son las contribuciones establecidas en la ley a cargo de personas que son sustituidas por el Estado en el cumplimiento de las obligaciones fijadas por la ley en materia de seguridad social o a las personas que se beneficien de una forma especial por servicios de seguridad social proporcionados por el mismo Estado.

III. ....

IV. **Derechos** son las contribuciones establecidas en ley por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados cuando, en este último caso, se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas

en la Ley Federal de Derechos. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado." (26)

Los impuestos federales serán recaudados de acuerdo con la Ley de Coordinación Fiscal, por la Tesorería de la Federación, las oficinas exactoras de la S.H.C.P., las oficinas recaudadoras de las entidades federativas coordinadas, el Banco de México o las instituciones de crédito autorizadas.

La presentación de declaraciones y en su caso, el pago de impuestos a cargo de contribuyentes de impuestos federales, deberá efectuarse en las oficinas autorizadas correspondientes a su domicilio fiscal o al del responsable solidario.

Para que tenga validez el pago de los impuestos en las oficinas antes referidas, el contribuyente deberá recabar los recibos oficiales, y en su caso, las declaraciones o documentos relativos, con la impresión original de la máquina registradora.

Los requisitos principales que deben reunir los avisos y declaraciones con el propósito de que tengan la validez legal correspondiente son:

- Deberán efectuarse en los formularios oficiales aprobados por la S.H.C.P.
- Deberán ser elaborados conforme a las instrucciones que en los mismos formatos se establecen.
- Serán llenados a máquina o mano con letra de molde legible y con tinta.
- Se presentarán dentro del plazo señalado por las disposiciones fiscales respectivas.
- Se firmarán por el contribuyente o, en su caso, por el representante legal o responsable solidario
- Se presentarán en los tantos que establezca la forma fiscal acompañada con los anexos que, en su caso, la misma requiera.

Cuando no existan formularios fiscales aprobados por la S.H.C.P., los contribuyentes presentarán un escrito por cuadruplicado que contendrá como mínimo los siguientes datos:

- Nombre
- Domicilio
- Clave del Registro Federal de Contribuyentes
- Impuesto a cubrir
- Periodo que se paga
- Monto del crédito a liquidar
- Firma del contribuyente

Estos requisitos son los básicos, pero no son limitativos, por lo que se dependerá de las disposiciones, que para modificar, corregir o aumentar publique la S.H.C.P. en el D.O.F.

Esta ley en su artículo 20 maneja el concepto de **tipo de cambio**, y que es importante debido a que establece en su párrafo primero que las contribuciones y sus accesorios se pagarán en moneda nacional.

"Párrafo tercero:

Para determinar las contribuciones y sus accesorios, se considerará el tipo de cambio a que se haya adquirido la moneda extranjera de que se trate y no habiendo adquisición, se estará al tipo de cambio que el Banco de México publique

en el Diario Oficial de la Federación el día anterior a aquel en que se causen las contribuciones. Los días en que el Banco de México no publique dicho tipo de cambio se aplicará el último tipo de cambio publicado con anterioridad al día en que se causen las contribuciones." (27)

"Párrafo Sexto:

"La equivalencia del peso mexicano con monedas extranjeras distintas al dólar de Estados Unidos de América que regirá para efectos fiscales, se calculará multiplicando el tipo de cambio a que se refiere el párrafo tercero del presente artículo, por el equivalente en dólares de la moneda de que se trate, de acuerdo con la tabla que mensualmente publique el Banco de México durante la primera semana del mes inmediato anterior siguiente a aquel al que corresponda." (28)

También se considera dentro de este Código, la figura de la **actualización**, la cual, se maneja principalmente dentro del I.S.R. y que no es otra cosa que determinar el valor de bienes u operaciones al término de un periodo de tiempo, que se ha visto incrementado con motivo de la

inflación, aplicándose principalmente en los siguientes casos:

- A) Actualización del monto de las contribuciones y devoluciones a cargo del FISCO, de acuerdo a los arts. 17-A, 21 y 22.
  
- B) Compensación de saldos a favor, el cual debe actualizarse desde el mes en que se presentó la declaración hasta aquel en que la compensación se realice, art. 23.
  
- C) Multas diversas, de acuerdo a varios artículos de este Código y de la Ley Aduanera.

#### **LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA**

A partir de 1987 se introdujeron en la Legislación Mexicana los conceptos de ajuste y actualización, con el objeto de corregir distorsiones que la alta inflación generaba en la base de los impuestos, ocasionando beneficios o perjuicios indebidos tanto al FISCO como al contribuyente.

La figura del **ajuste** sirve para determinar la variación en el valor de un bien en un periodo determinado (ocasionada

por la inflación), aplicándose básicamente en el cálculo del componente inflacionario de los créditos y deudas (interés teórico que tendría que cubrirse sobre los mismos cada mes para mantener su valor real), dentro de la L.I.S.R. el Art.7 contempla esta figura como factores de ajuste y actualización.

**Factor de Actualización** es el que resulta de dividir el Índice Nacional de Precios al Consumidor del mes más reciente del período entre el I.N.P.C. del mes más antiguo del período.

Dicho valor se aplica al valor original del bien u operación de que se trate al inicio del período, para obtener su nuevo valor, al final del período. En la actualización el período es siempre de dos o más meses, a diferencia del ajuste, en que generalmente el período es de un mes.

La actualización se aplica principalmente en los siguientes casos:

- Venta de terrenos y otros bienes. (Arts. 18, 46 fracc. III, 97 y 99)

- Depreciación de activos fijos, y amortización de gastos y cargos diferidos y preoperativos.
- Costo fiscal de activos fijos vendidos o dados de baja. (Arts. 41 y 138)
- Pérdida por caso fortuito o fuerza mayor. (Art.47)
- Tarifa de pagos provisionales y anuales del I.S.R. para personas físicas y tarifas para el subsidio a dicho impuesto. (Arts. 80, 80-A, 86, 92, 103, 141 y 141-A)

Art. 7-A, párrafo tercero; define los intereses.

En los contratos de arrendamiento financiero, se considera interés la diferencia entre el total de pagos y el monto original de la inversión. (29)

Art. 48.

Tratándose de contratos de arrendamiento financiero, el arrendatario considerará como monto original de la inversión, la cantidad que se hubiera pactado como valor del bien en el contrato respectivo. (30)

Art. 42 párrafo segundo. establece el concepto de:

**Activo Fijo** es el conjunto de bienes tangibles que utilicen para la realización de sus actividades y se demeriten por el uso en el servicio del contribuyente y por el transcurso del tiempo. La adquisición o fabricación de estos bienes tendrá siempre como finalidad la utilización de los mismos para el desarrollo de las actividades del contribuyente, y no la de ser enajenados dentro del curso normal de sus operaciones (31)

#### **LEY DEL IMPUESTO AL ACTIVO**

Esta Ley incorpora la figura de actualización para los siguientes casos:

- Valuación de activos fijos, gastos y cargos diferidos, terrenos y ciertas acciones. (Arts. 2o. y 3o.)
- Impuesto calculado en base al causado en el penúltimo ejercicio inmediato anterior. (Art. 5o.- A)
- Pagos provisionales (en base al Impuesto del ejercicio anterior, Art.7).

### **3.2. CONTRIBUCIONES FEDERALES A CARGO DEL ARRENDATARIO COMO CAUSANTE DIRECTO**

A continuación mencionamos las obligaciones que tienen relación con el arrendatario, en calidad de:

#### **CAUSANTE DIRECTO**

- 1.- Impuesto Sobre la Renta
- 2.- Impuesto al Activo
- 3.- Impuesto al Valor Agregado
- 4.- Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos
- 5.- Impuesto al Comercio Exterior
- 6.- Impuesto Sobre las Erogaciones por Remuneración al Trabajo Personal presentado bajo la Dirección y Dependencia de un Patrón.
- 7.- Aportaciones al INFONAVIT
- 8.- Aportaciones de Seguridad Social (Cuota Patronal) que se enteran ante las instituciones de seguridad social que correspondan (I.M.S.S. ó I.S.S.S.T.E.)

Estas son las que se generan por el desarrollo de las actividades propias del contribuyente, y según se trate de personas físicas o morales, el arrendatario de aeronaves debe someterse a las disposiciones de ley que le correspondan.

### **3.2.1. IMPUESTO SOBRE LA RENTA**

El concepto de A.F. está definido dentro del C.F.F. en su artículo 15, pero las condiciones específicas para su manejo están determinadas dentro de L.I.S.R.

El Art. 7-A y el Art. 48 de la mencionada ley, definen los conceptos de interés y monto original de la inversión. Estos conceptos nos permiten manejar el importe total del contrato de A.F. en sus dos partes.

#### **1.- Costo del bien o monto original de la inversión.**

Indica que se ha adquirido un activo fijo y que el arrendatario debe someterlo a los porcentajes de depreciación que marca la L.I.S.R. en su artículo 44.

## 2.- Importe complementario del contrato.

Es el saldo restante y son los importes de los intereses o carga financiera del contrato que es amortizable dentro de la vigencia inicial del contrato.

Es común que este tipo de contratos se valore en dólares, debido a que las arrendadoras financieras fondean sus recursos con bancos extranjeros y en dólares; además en algunos casos el proveedor del bien es extranjero ya que en México no se fabrican aeronaves y por lo tanto, la arrendadora debe cubrir el valor del bien en moneda extranjera, razones por las cuales debe asegurar la arrendadora, de alguna manera la fluctuación que por tipo de cambio ha establecido el Gobierno Mexicano para esta moneda.

Esta situación, desde el punto de vista contable, se refleja en el registro del contrato, ya que se efectúa al tipo de cambio aplicable en la fecha en que se concierte, de acuerdo al Art 58, fracción I de la L.I.S.R., quedando de esta manera definido, en moneda nacional, el valor del bien que debe sujetarse a depreciación.

En cuanto al tipo de cambio aplicable se estará a lo dispuesto en el tercer párrafo del Art. 20 del C.F.F.

Cabe mencionar que el Art. 42 de L.I.S.R. define el Activo Fijo y la adquisición de bienes considerados como activo fijo es el objeto básico del A.F. Además este tipo de activo (aeronaves) lo adquieren empresas que se dedican al servicio de transporte público.

El Art. 44 de L.I.S.R. indica los porcentajes máximos autorizados para la deducción o depreciación de las inversiones consideradas como activo fijo, surgiendo aquí unas diferencias en cuanto a conceptos, ya que L.V.G.C. define el concepto de aeronave y L.I.S.R., señala como inversión el concepto de avión. Consideramos que esta diferencia en cuanto a conceptos es más de forma que de fondo, por lo cual se aplica para su depreciación el porcentaje indicado en la fracción V, inciso b) de este artículo, en relación con la actividad a que se destinan los aviones y que son:

- a) 25% para los dedicados a la aerofumigación agrícola

b) 10% para los demás.

El Art. 45 L.I.S.R. establece porcentajes máximos para deducir maquinaria y equipo no incluido como activo fijo en general, o que no se encuentre identificado en el Art. 44 L.I.S.R.; dado que el bien objeto de A.F. en estudio está identificado en el Art. 44 no se hace necesaria la aplicación de otro artículo.

El Art. 51, párrafo cuarto del L.I.S.R. determina que para los aviones no puede ejercerse la opción de deducción inmediata.

El Art. 46 fracción III establece una limitación a la deducción de inversiones en aviones que no tengan concesión o permiso del Gobierno Federal para ser explotados comercialmente; lo cual interpretado a "contrario sensu" indica que las empresas de aviación que cuenten con permiso o concesión del Gobierno Federal para prestar servicio público de transporte no tendrán límites para la deducción de inversiones en aeronaves. Sin embargo, se les sugiere que soliciten autorización expresa de la S.H.C.P.

El límite establecido en el Art. 46 fracción III es de 1.700 millones de pesos, mismo que debe actualizarse en los términos del Art. 7 de L.I.S.R., este importe actualizado para octubre-diciembre de 1992 es por \$ 2,194'839,834.00.

El Art. 30 de R.L.I.S.R. establece los requisitos para deducir los gastos cuando se otorgue el uso o goce temporal de aviones, que no tengan concesión o permiso del Gobierno Federal para ser explotados comercialmente, la documentación que se recomienda guardar para comprobar los gastos de todos los aviones, independientemente del tipo de avión, su valor y si tienen o no concesión o permiso, es la siguiente:

"a) Plan de vuelo debidamente foliado de cada uno de los viajes realizados en el ejercicio.

b) Copia sellada de los informes mensuales presentados durante el ejercicio ante la autoridad competente en aeronáutica civil, los cuales deberán contener:

- Lugar u origen de los vuelos y destino

- Horas de recorrido de los distintos vuelos realizados.
  - Kilometraje recorrido, kilogramos de carga, así como número de pasajeros
- c) Bitácora de vuelo". (32)

En concordancia con el Art. 15 del C.F.F. que determina las diferentes opciones al término del contrato de A.F., el Art. 50 de L.I.S.R. regula la forma de deducir los pagos hechos al término del contrato, según la opción.

- A) Si se prorroga el contrato o se transfiere la propiedad del bien.

El importe de dicha opción se considera complemento del monto original de la inversión y es susceptible de deducir en el porcentaje que resulta de dividir el importe de la opción entre el número de años que falten por deducir el monto original de la inversión.

- B) Si se obtiene parte del precio por la enajenación del bien objeto del contrato.

Se considera deducible la diferencia entre los pagos efectuados y las cantidades ya deducidas, menos el ingreso obtenido por la participación en la enajenación a terceros.  
(33)

Cuando el contrato de A.F. se firma con arrendadoras extranjeras por los intereses que se paguen debe hacerse una retención del 15% sobre ellos, entregando una constancia de dicha retención y conforme al Art. 154 L.I.S.R.

Generalmente las parcialidades de los contratos de A.F. se pagan considerando el tipo de cambio vigente y esto puede generar pérdidas o utilidades cambiarias, las que deben considerarse para el cálculo del componente inflacionario, de acuerdo a los Arts. 7, 7-A y 7-B de L.I.S.R.

De acuerdo al Art. 7-B, los créditos o deudas contratadas en moneda extranjera, deberán valuarse de acuerdo al tipo de cambio vigente, el primer día del mes, pero es únicamente para efectos fiscales.

### 3.2.2. IMPUESTO AL ACTIVO

Dentro del arrendamiento financiero este impuesto tiene un fuerte impacto, ya que dentro del Art. 10. de L.I.A. se establece que "lo pagarán las personas físicas, con actividad empresarial, y las morales residentes en México, por el activo que tengan. Cualquiera que sea su ubicación" (34) y dentro de la misma ley, hay dos aspectos negativos para el arrendatario financiero, los cuales son:

1.- Para este impuesto juegan todos los activos fijos, aún aquellos que para la L.I.S.R. se consideren como "no deducibles" con la limitante de que no podrán ser objeto del 50% de la deducción anual de las inversiones en el ejercicio, ya que ésta no procede, y en consecuencia participarán permanentemente en la base de I.A. hasta que se enajenen.

2.- No pueden incluirse dentro del promedio de deudas, las contratadas con el sistema financiero.

Si consideramos que este impuesto lo pagan aquellas personas físicas y morales que obtengan pérdida en el ejercicio, y que aunque la tasa de este impuesto sea baja,

del 2% sobre la base, los activos fijos adquiridos, en este caso, las aeronaves que rebasan el tope indicado en el Art. 46, fracción III del L.I.S.R. se hace de vital importancia el solicitar a las autoridades fiscales el 100% de deducibilidad, respetando los lineamientos que marca la Ley del Impuesto Sobre la Renta.

Existe una situación un tanto benéfica para los activos fijos que se adquieran con posterioridad al último mes de la primera mitad del ejercicio por el cual se calcula el impuesto, y que consiste en no actualizar el saldo por deducir, ya que este debe ser el del inicio del ejercicio, y como al inicio de éste, aún no se tenía el bien, es ilógica su actualización.

Además, el impuesto se paga por el número de meses en que se utilizó el bien, tratándose de los ejercicios en que se inicia y termina de deducir el bien, en los ejercicios intermedios, la deducción es por todo el ejercicio, o sea, por los 12 meses del año.

Cabe mencionar que este impuesto lo paga el arrendatario en base a las disposiciones del Boletín D-5 Arrendamientos, del I.M.C.P., el cual manifiesta "que cuando

en un contrato de arrendamiento se transfieren sustancialmente todos los beneficios y riesgos inherentes a la propiedad de un activo, se contabiliza como adquisición de un activo.

Además que el Art. 60. fracción II del L.I.A., exenta a las empresas que componen el Sistema Financiero del pago de este impuesto.

### **3.2.3. IMPUESTO AL VALOR AGREGADO**

Esta ley grava a las personas físicas o morales que realicen las actividades de:

- A) ENAJENACION DE BIENES
- B) PRESTACION DE SERVICIOS INDEPENDIENTES
- C) OTORGAMIENTO DEL USO O GOCE TEMPORAL DE BIENES
- D) IMPORTACION DE BIENES O SERVICIOS

La tasa para gravarlos es del 10%, y se agrega al valor del bien, pero no pasa a formar parte del costo del mismo, además, como requisito para que sea acreditable, debe trasladarse en forma expresa y por separado.

Dentro del A.F. este impuesto se aplica por dos actividades:

1.- POR LA IMPORTACION

Dentro del contrato de A.F., se estipula que el arrendatario es el responsable de todos los trámites y pagos de impuestos que sean necesarios para la adquisición del bien objeto del contrato de A.F; y en el caso de aeronaves, estas se adquieren en el extranjero, por lo que se introduce al país un bien (aeronave), de acuerdo al Art. 24 de L.I.V.A.

De acuerdo al Art. 26 de L.I.V.A., se considera que se efectúa la importación en el "momento en que el importador (arrendatario) presente el pedimento para su trámite en los términos de la legislación aduanera."

El Art. 27 de esta ley, señala que la base del impuesto en importaciones es el valor que se utilice para los fines del impuesto general de importación, más este impuesto, más los que se tenga la obligación de pagar con motivo de la importación.

Sin embargo, dentro de la L.A., en lo concerniente a la importación de bienes con concesión para dedicarlos al transporte público, se exenta del impuesto de importación, por lo cual, para determinar el monto del I.V.A. se basa únicamente en el valor del bien.

El Art. 28, párrafo segundo de L.I.V.A. señala que cuando no se esté obligado al pago del impuesto general de importaciones, el contribuyente enterará el I.V.A. mediante declaración que presentará ante la aduana correspondiente.

## 2.- POR LA ENAJENACION

El C.F.F. en su Art. 14, fracción IV, considera el A.F. como una enajenación, por lo que se considera efectuada la enajenación cuando se pague total o parcialmente el precio, de acuerdo al artículo 11 fracción II de L.I.V.A.

La base del impuesto en este caso, considera como valor, el precio pactado, más lo que se carga al arrendatario por otros impuestos, derechos, intereses

normales o moratorios, penas convencionales, u otros conceptos, y se cobra por anticipado.

Por lo antes expuesto, el Arrendatario Financiero en su carácter de Adquirente, deberá cubrir el I.V.A. que en forma expresa y por separado, le trasladó el Arrendador Financiero en su carácter de enajenante, dentro del cuerpo del contrato.

El Art. 12, párrafo tercero del L.I.V.A., señala que para el A.F., el impuesto que podrá diferirse será el que corresponda a los intereses.

En el caso de los intereses pagados a arrendadoras financieras extranjeras, el pago de I.V.A. se considera virtual, dado que en los documentos que nos proporcionan como comprobante de pago no viene desglosado ni lo cobran por no ser parte de las obligaciones fiscales a que deben someterse de acuerdo a la legislación de su país, pero como dentro de la Legislación Mexicana sí debe cubrirse, se considera efecto "cero".

### 3.2.4. IMPUESTOS AL COMERCIO EXTERIOR

Están contemplados dentro de la L.A. en el título III. En ellos se regula la entrada (importación) y salida (exportación) de mercancías del territorio nacional. Deben cumplirlas quienes las introducen o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios o poseedores destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualquier persona que intervenga en la introducción, extracción, custodia, almacenaje y manejo.

La determinación de los impuestos al comercio exterior (generales de importación y exportación), se efectuará aplicando a la base gravable establecida, la cuota que corresponda a la clasificación arancelaria de mercancías vigentes al momento de la operación, y determinado por el agente aduanal y aprobado por la autoridad correspondiente (Art. 57 L.A.).

La base gravable es el valor normal de las mercancías a importar (Art. 38 y 48 L.A.)

El pago correspondiente se efectuará al presentar el pedimento de importación para su trámite (Art. 58, primer

párrafo), y las cuotas, bases gravables, tipo de cambio de moneda, restricciones, requisitos especiales y prohibiciones aplicables, serán los que rijan en la fecha de pago.

Al respecto de la adquisición de aeronaves, vía A.F., dado que no se producen en nuestro país, se tienen que importar, por lo cual, bien sea el Arrendador, o el Arrendatario, deberán presentar ante la aduana correspondiente un pedimento en la forma oficial aprobada por la S.H.C.P. que deberá contener los datos referentes al régimen aduanero al que se pretendan destinar y los necesarios para la determinación y pago de los impuestos al comercio exterior, acompañado de la siguiente documentación:

- a) Factura comercial que contenga nombre, domicilio y R.F.C. del vendedor, domicilio del comprador y fecha de expedición; descripción de las mercancías, consignando los datos de identificación, precios unitarios y total de la mercancía.
- b) Conocimiento de embarque.
- c) Documentos que comprueben el cumplimiento de las obligaciones en materia de restricciones y requi-

sitos especiales.

d) Comprobación del origen y procedencia de las - -

mercancías cuando corresponda.

Las aeronaves son bienes exentos de los impuestos al comercio exterior cuando se trate de importación temporal, o sea, que entran al país para permanecer por tiempo limitado y con una finalidad específica, siempre que retornen al extranjero en el mismo estado.

En consecuencia, al término del Contrato de A.F. el arrendatario no podrá ejercer la opción de compra debido a que la aeronave entró al país bajo el régimen de importación temporal y la ley determina que por esta situación, la importación es por un plazo hasta de 20 años y no es permitida la enajenación de la aeronave, y en consecuencia, tampoco será permitida la venta a un tercero para obtener parte del precio fijado, quedándole la opción de prorrogar del contrato de A.F.

Cabe hacer notar que en la práctica y a efecto de no ubicarse en el supuesto de la ley, si arrendatario y

arrendadora deciden terminar dicho contrato y enajenar este bien, lo exportan (lo sacan del país) previa autorización de la S.H.C.P. y posteriormente lo importa (introduce al país) la persona adquirente con el mismo régimen de importación temporal.

Aclaremos que el hecho de que se opte el régimen de importación temporal es el de acogerse a la exención de impuestos, por lo que de promover gestiones para convertir la importación temporal en importación definitiva, habría que pagar dichos impuestos, actualizándolos desde la fecha en que se hizo la importación temporal, hasta la de importación definitiva.

Los trámites por la importación son responsabilidad del Agente Aduanal, por lo cual, es obligación del importador proporcionarle los datos y documentos necesarios para la realización de los trámites correspondientes.

### **3.2.5. IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS**

Las personas físicas y morales, tenedoras o usuarias de las aeronaves, deberán pagar este impuesto de acuerdo a las

disposiciones que determine el Art. 12 de la ley, el cual señala que:

"Tratándose de aeronaves, el impuesto será la cantidad que resulte de multiplicar el peso de la aeronave adicionado con la carga máxima de despegue a nivel del mar, expresado en toneladas, por la cantidad que anualmente establezca el Congreso de la Unión." (35)

De acuerdo al Art. 14-A de esta ley, cuando la aeronave tenga más de diez años de fabricación, anteriores al de aplicación de la ley (1992) pagará el impuesto en base a la siguiente tabla:

<b>TIPO DE AERONAVES</b>	<b>CUOTA</b>
HELICE	\$ 325,000.00
TURBOHELICE	1'800,000.00
REACCION	2'600,000.00

Dentro del Art. 15 de L.I.S.T.U.V. se manejan exenciones, con algunas restricciones; las que se refieren a las aeronaves están contenidas en la fracción VI, que señala que:

"Las aeronaves con capacidad de más de 20 pasajeros destinadas al transporte público en general, quedan exentas." (36)

Cabe mencionar que dentro de las disposiciones generales, se establece que las importaciones temporales están exentas, salvo las aeronaves, según disposición contenida en el Art. 15 fracción II.

En base a lo anterior, podemos apreciar que las grandes empresas de aviación se benefician con estas disposiciones, ya que si bien por la importación temporal deben pagar este impuesto, al tener aeronaves con una capacidad de más de 20 pasajeros se consideran exentas.

De lo anterior se deduce que los perjudicados son los tenedores o usuarios de aeronaves con capacidad menor de 20 pasajeros y deben pagar este impuesto.

Es importante mencionar el Art. 15-A donde establece la obligación a las autoridades competentes para expedir certificados de aeronavegabilidad y certificados de matrícula únicamente a aquellos tenedores o usuarios que

comprueben: haber pagado este impuesto o que se encuentren liberados de hacerlo.

**3.2.6. IMPUESTO SOBRE EROGACIONES POR REMUNERACION AL TRABAJO PERSONAL PRESTADO BAJO LA DIRECCION Y DEPENDENCIA DE UN PATRON Y APORTACION AL INFONAVIT.**

Estos impuestos los paga el arrendatario en base a los sueldos y salarios efectivamente pagados por personal que tienen a su cargo, y de acuerdo a las disposiciones generales de ley.

No están directamente relacionados con el A.F. de aeronaves.

**1% SOBRE EROGACIONES**

Se basa en la ley de 1%-sueldos, y se calcula mensualmente, tomando como base el total de sueldos y salarios efectivamente pagados a todos sus trabajadores y empleados, aplicándoles el factor de 1%.

Se paga mensualmente, en la declaración H.F.P.C.1 en los días indicados, según se trate de personas físicas o morales.

## **SZ INFONAVIT**

Se basa en la Ley de INFONAVIT, la cual obliga al patrón a aportar al Fondo Nacional de la Vivienda, un 5% del salario integrado de todos y cada uno de sus trabajadores para promover y contribuir al desarrollo habitacional del país, ante la escasez de viviendas.

En esta ley, el patrón tiene además la obligación de inscribirse y obtener su número de INFONAVIT patronal, así como de descontar del salario que pague a sus trabajadores, los pagos que estos deban hacer si obtuvieron un crédito para adquisición o construcción de vivienda; sin embargo, estas las enterará en la forma indicada por las autoridades, ya que todavía no puede integrarse al sistema SAR-INFONAVIT, que entró en vigor para el 2o. bimestre de 1992.

A partir del segundo bimestre de 1992, esta aportación se entera de forma bimestral, los días 17 de los meses de marzo, mayo, julio, septiembre, diciembre y enero; ante las

instituciones bancarias, previo contrato, ya que se enterará en forma conjunta con las aportaciones al Sistema de Ahorro para el Retiro.

La base es el salario diario integrado multiplicado por los días laborados durante el bimestre, el resultado así obtenido se multiplica por el 5%, obteniendo así la aportación individual para cada trabajador.

Esta información se entrega en un diskett de computadora, y la institución de crédito con quien se celebró el contrato, entregó previamente un diskett con el programa que se maneja para la captura de las aportaciones individuales.

### **3.2.7 APORTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL (CUOTA PATRONAL)**

Constituyen pagos por aportaciones sociales que deben cubrir los patrones para garantizar la salud, asistencia médica, protección a los medios de subsistencia y servicios sociales para el bienestar individual y colectivo.

Estas aportaciones las hacen los patrones de acuerdo al régimen obligatorio, ya que es obligatorio el inscribir a sus trabajadores ante el I.M.S.S., para que ellos y sus beneficiarios gocen de las prestaciones que esta ley otorga.

Es obligación de los patrones notificar al instituto todos los movimientos que tengan sus trabajadores, (ingreso, modificaciones de salario, bajas, etc.), para que en base a ello se determinen los derechos y prestaciones que les correspondan de acuerdo a los días o semanas cotizadas, ya que de ello dependen las prestaciones en dinero que deba disfrutar.

Dentro de este régimen se comprenden cinco seguros que son:

- I.- Riesgos de trabajo.
- II.- Enfermedades y maternidad.
- III.- Invalidez, vejez, cesantía en edad avanzada y muerte.
- IV.- Guarderías para los hijos de los asegurados.
- V.- Ahorro para el retiro.

Los patrones están obligados a retener y enterar las cuotas obrero-patronal para el I.M.S.S., y entregarlas en forma bimestral, los días 17 del mes inmediato al que termine el bimestre.

Estas cuotas se calculan en base al salario base de cotización de todos y cada uno de sus trabajadores, el cual se integra en base a lo dispuesto al artículo 32 de L.S.S., y los días naturales del bimestre que corresponda, descontando los días que estén amparados por incapacidades otorgadas por el I.M.S.S. a sus trabajadores.

Estas aportaciones se integran, a partir del 20. bimestre de 1992, por dos tipos de aportación:

A) La aportación social que se entera al instituto y cubre los seguros de enfermedad y maternidad; invalidez, vejez, cesantía en edad avanzada y muerte; guarderías y riesgos de trabajo.

La aportación se determina aplicando los factores vigentes para cada uno de los años indicados, de acuerdo al Art. 177 y segundo transitorio de L.S.S., publicados en el

D.O. del 27 de diciembre de 1990, misma que se reproduce a continuación:

**PORCENTAJES DE APLICACION A LA PERCEPCION BASE DE  
COTIZACION PARA EL CALCULO DE LAS CUOTAS BIMESTRALES  
(CUOTAS PARA EL PATRON)**

<b>AÑO</b>	<b>E. Y M.</b>	<b>I. V. C. M.</b>	<b>GUARDERIAS</b>
1992	8.4%	5.040%	1%
1993	8.4%	5.180%	1%
1994	8.4%	5.320%	1%
1995	8.4%	5.460%	1%
1996	8.4%	5.600%	1%

EN ADELANTE

Cabe aclarar que debe aumentarse el factor por seguro de riesgo de trabajo, aplicando a la base de cotización, la prima que corresponda a la clase y grado de riesgo que el instituto haya asignado a la empresa. (Arts. 78 y 79 L.S.S.)

B) La aportación al Sistema de Ahorro para el Retiro, que se entera, junto con la aportación de INFONAVIT, aplicando a la base de cotización el 2% en las instituciones bancarias, previa firma de un contrato.

### **3.2.8. DERECHO DE USO DE AEROPUERTO (DUA)**

Este consiste en el pago del equivalente a 10 dólares por parte de todo pasajero de una aeronave que utilice los servicios de un aeropuerto, el cual será retenido por las empresas que presten el servicio de transporte aéreo, quedando exenta del pago la tripulación de las aeronaves.

En el caso de las empresas que operan con equipo arrendado no se les exime de esta obligación de retener ya que el derecho se genera por los servicios del aeropuerto no importando si son propietarios o poseedores.

### **3.2.9 DERECHO POR USO Y APROVECHAMIENTO DE ESPACIO AEREO CONGESTIONADO**

Mediante Decreto Congrecional de 17 de diciembre de 1991, publicado en el D.O.F. el día 20 siguiente, que contiene la ley que establece, reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones fiscales, se adicionó la Ley Federal de Derechos en su artículo 287, mismo que se intitula:

"Derechos para racionalizar el uso o aprovechamiento de espacio aéreo", el cual a la letra dice:

"Art. 287.- Están obligados a pagar el derecho por el uso o aprovechamiento del espacio aéreo congestionado, las personas físicas o morales, nacionales o extranjeras, que realicen actividades aeronáuticas privadas, oficiales y taxi aéreo, locales, nacionales o internacionales, cuando aterricen en un aeropuerto que realice operaciones mayores de 100,000 vuelos comerciales anuales, medidos con base en las operaciones del año anterior a que se aplique este derecho.

Este derecho se pagará por cada ocasión que aterricen dichas aeronaves en los aeropuertos antes mencionados, conforme a la cuota que se determine de aplicar el siguiente procedimiento.

A la cantidad de \$3'770,995 se le restará la cantidad que resulte de multiplicar el factor 19,847 por el número máximo posible de asientos que la aeronave en cuestión pueda contener. El resultado que se obtenga de dicha operación será el monto del derecho a pagar".

De acuerdo a esta disposición, el arrendatario según el contrato en estudio deberá cubrir esta cuota, ya que al tratarse de un contrato de adhesión (es exclusivamente la arrendadora financiera la que determina el contenido al que el arrendatario se podrá adherir o no), por lo regular se establece una cláusula donde la arrendataria se obliga a pagar todos y cada uno de los impuestos, aportaciones de seguridad y/o derechos que cause o llegare a causar el equipo arrendado o su tenencia, al igual que los gastos necesarios para la celebración de ese instrumento y su inscripción en los registros correspondientes.

Aunque la procedencia legal de dicha disposición es cuestionable por tener naturaleza de impuesto y no de derecho, además de ser inequitativa y desproporcional, deberá cubrirse mientras no se modifique la ley de derechos, derogándose su artículo 287.

Cabe mencionar que varias empresas en la actualidad, no cubren este derecho ya que la Suprema Corte de Justicia de la Nación les concedió el amparo y protección de la Justicia Federal con el efecto de no pago.

### **3.2.10 DERECHO POR INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO**

El pago de derechos de registro de aeronaves se calcula en base al valor de la transacción (ejemplo el valor de la compraventa) o bien, la cantidad principal del débito asegurado.

Esto obedece a lo establecido en la Ley Federal de Derechos, estando sujetos los pagos a la inflación anual incrementándose trimestralmente. Existe un tope a los derechos a cubrir que en la actualidad es de \$40'000,000.00

(CUARENTA MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.) ó \$ 70,000 (SETENTA MIL DOLARES).

Para operaciones cuyo valor es inferior a estas cantidades los derechos se computan de conformidad al Artículo 153 de la L.F.D. con vigencia hasta el 31 de septiembre de la siguiente manera:

ART. 153.- Por los servicios relativos al Registro Aeronáutico Mexicano, se pagará el derecho de registro aeronáutico conforme a las siguientes cuotas:

.....II.- Las inscripciones que deban realizarse en el registro a que se refiere este artículo sobre el valor de las operaciones que consten en el título, en la forma siguiente:

A) DE AERONAVES

- |                                    |                      |
|------------------------------------|----------------------|
| 1.- Hasta \$13'209,000.00          | \$6'947,000.00       |
| 2.- Lo que exceda de \$ 13'209,000 | 170,000 por c/millón |
| 3.- Lo que exceda de \$279'920,000 | 120,000 por c/millón |

El derecho a que se refiere este artículo no podrá exceder de la cuota de \$39'970,000.00 por cada trámite.

Estos montos incluyen los pagos por derechos de inscripción de la aeronave, la cancelación de cualquier registro previo y la emisión de un número nuevo de inscripción al registro.

En el caso del arrendamiento financiero, que será el título de posesión sujeto a inscripción, cuando la empresa solicitante del registro adquiera el bien directamente de una empresa extranjera se cobrará la cantidad máxima prevista en la L.F.D.

Cuando la empresa solicitante del registro a su favor de una aeronave adquirida en propiedad de una fábrica o proveedor en el extranjero, pero necesitada de capital de trabajo, requiere de financiamiento; pudiendo por optar la adquisición del bien por una arrendadora financiera debiendo transmitir la propiedad a la misma y posteriormente adquirir la posesión de la aeronave mediante el contrato en estudio (arrendamiento ficticio o lease back).

En este caso, a efecto de que se inscriba este arrendamiento financiero, deberán practicarse 2 inscripciones previas, la de propiedad de la empresa prestadora del servicio público de transporte aéreo, y la de la propiedad de la arrendadora financiera, por lo que se deberá cubrir el pago de derechos por 3 inscripciones; aproximadamente \$120'000,000.00 (CIENTO VEINTE MILLONES DE PESOS 00/100 MN).

Cuando la arrendadora financiera, adquiera la propiedad del fabricante o proveedor y posteriormente celebra el Contrato de Arrendamiento Financiero con la empresa prestadora del servicio, se generarán 2 inscripciones: la de la propiedad de la arrendadora y la de posesión de la arrendataria mediante la inscripción del contrato que nos ocupa.

### **3.2.11. DERECHOS POR EL TRAMITE ADUANERO (D.T.A.)**

Como ya se mencionó anteriormente, las aeronaves que se importan al amparo de un arrendamiento financiero, por lo regular son adquiridas por empresas de servicio público y

por lo tanto se adquieren bajo el régimen de importación temporal por 20 años como lo establece el artículo 75 de la Ley Aduanera:

"ART. 75, se entiende por:

I

Régimen de importación temporal, la entrada al país de mercancías para permanecer en él por tiempo limitado y con una finalidad específica, siempre que retornen al extranjero en el mismo estado, por los siguientes plazos:

....E) hasta por veinte años, en los siguientes casos:

1.- Contenedores

2.- Aviones y helicópteros, destinados a ser utilizados en las líneas aéreas con concesión para operar en el país, así como a aquellos de transporte público de pasajeros, siempre que, en este último caso, proporcionen, en febrero de cada año y en medios magnéticos, la información que señale la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante reglas de carácter general....."

Y por lo tanto, no generan el pago de impuestos al comercio exterior (de importación) sin embargo, por el trámite aduanero se cubren los derechos de acuerdo al artículo 49 de la Ley Federal de Derechos fracción IV, que a la letra dice:

"ARTICULO 49.- Se pagará el derecho de trámite aduanero, por las operaciones aduaneras que se efectúen utilizando un pedimiento en los términos de la Ley Aduanera, conforme a las siguientes tasas o cuotas:

"IV.- En el caso de las señaladas en los artículos 46, 75 de la Ley Aduanera.....\$38,000.00.....".

### **3.3. CONTRIBUCIONES FEDERALES A CARGO DEL ARRENDATARIO COMO RESPONSABLE SOLIDARIO**

Existen otros impuestos que no se relacionan directamente con el A.F. para el arrendatario, pero si tiene la obligación de enterarlos y en algunos casos debe actuar como responsable solidario, tal es el caso de:

- I.S.R. por prestación de trabajo personal subordinado
- Cuota obrera del I.M.S.S.
- 10% sobre honorarios y arrendamiento de inmuebles por personas físicas.

El artículo 26, fracc. I del C.F.F, señala como responsables solidarios con los contribuyentes a los retenedores y personas a quienes las leyes impongan la obligación de recaudar contribuciones a cargo de los contribuyentes.

### **3.3.1. I.S.R. AL TRABAJO PERSONAL SUBORDINADO**

El artículo 80 de L.I.S.R., establece que las personas que realicen pagos por salarios y demás prestaciones que se deriven de una relación laboral, están obligados a efectuar retenciones y enteros mensuales, considerados pagos provisionales a cuenta del impuesto anual.

La retención se hará en base a la tarifa comprendida en el artículo 80, así como la aplicación de la tarifa del

artículo 80-A, para determinar el subsidio a que tienen derecho, así como tienen derecho a que se les acredite contra el impuesto que resulte a su cargo, el 10% del salario mínimo general del área geográfica elevado al mes.

A las personas que únicamente perciban el salario mínimo no procederá a hacerse ninguna retención.

Otras de las obligaciones que deben cubrir los patrones son:

- 1.- Retener el impuesto (art. 80 y 80-A)
- 2.- Calcular el impuesto anual (art. 141)
- 3.- Recabar el R.F.C de cada trabajador, o requerir los datos para su inscripción
- 4.- Proporcionar y solicitar constancias de remuneraciones y retenciones
- 5.- Presentar declaración anual de sueldos y retenciones.

El artículo 81, L.I.S.R. indica las situaciones por la cuales no se hará cálculo del impuesto anual y son:

- A) Por contribuyentes que dejen de prestar sus servicios antes del 10. de diciembre del año que corresponda.
- B) Quienes hayan devengado el salario mínimo general elevado al año.
- C) Quienes comuniquen por escrito que presentarán Declaración Anual

### **3.3.2. APORTACIONES DE SEGURIDAD SOCIAL (CUOTA OBRERA)**

El artículo 44 del L.S.S., define el carácter que el patrón tiene como retenedor para descontar a sus trabajadores las cuotas que les corresponden, así como la obligación de enterarlas al I.M.S.S.

Estas cuotas se calculan en base al salario base de cotización de todos y cada uno de sus trabajadores, el cual se integra en base a lo dispuesto al Art. 32 de L.S.S. y los días naturales del bimestre que corresponda, descontando los días que estén amparados por incapacidades otorgadas por el I.M.S.S. a sus trabajado-res.

El Art. 42 del L.S.S., señala que le corresponde al patrón cubrir la cuota señalada para los trabajadores que perciban como cuota diaria el salario mínimo.

Las cuotas de los trabajadores comprenden únicamente dos de los seguros dentro del régimen obligatorio del seguro social:

- A) Enfermedades y maternidad
  
- B) Invalidez, vejez, cesantía en edad avanzada y muerte.

El importe de las cuotas se determinan aplicando los factores vigentes cada uno de los años indicados, de acuerdo al artículo 177 y segundo transitorio de L.S.S., publicados en el D.O. del 27 de diciembre de 1990.

Los patronos están obligados a retener y enterar las cuotas obrero-patronal para el I.M.S.S., y enterarlas en forma bimestral, los días 17 del mes inmediato al que termine el bimestre.

**PORCENTAJES DE APLICACION A LA PERCEPCION DE COTIZACION**

**PARA EL CALCULO DE LAS CUOTAS BIMESTRALES**

(CUOTAS PARA EL TRABAJADOR)

<b>AÑO</b>	<b>E. Y M.</b>	<b>I. V. C. M.</b>
1992	3.0%	1.800%
1993	3.0%	1.850%
1994	3.0%	1.900%
1995	3.0%	1.950%
1996	3.0%	2.000%

EN ADELANTE.

**3.3.3. RETENCION DEL 10% IMPUESTO SOBRE LA RENTA, SOBRE  
HONORARIOS Y ARRENDAMIENTOS DE INMUEBLES PAGADOS  
A PERSONAS FISICAS**

Quando el Arrendatario Financiero de aeronaves es una persona moral y paga a personas físicas honorarios y/o

arrendamiento de inmuebles, adquiere la calidad de responsable solidario ante el fisco federal, por ello deberá efectuar una retención del 10% sobre el monto de dicho pago, como pago provisional de los ingresos por personas físicas.

Al efectuar la retención, deberá entregar a dichos contribuyentes una constancia de retención, la cual deberá enterarse a la S.H.C.P., mediante la presentación de la declaración H.F.P.C. 1.

De igual manera tienen la obligación de presentar declaración anual, en el mes de febrero de cada año, proporcionando la información correspondiente de las personas a las que les hubieran efectuado retenciones en el año calendario anterior, y el monto total retenido.

(Art. 86 Párrafo II para honorarios y Art. 92 párrafo IV, para arrendamiento de inmuebles.)

### **3.4. CASO PRACTICO**

#### **DESARROLLO**

A continuación presentamos un extracto del Contrato de Arrendamiento Financiero de Aeronaves, en donde se aprecian

los datos que nos permiten darle el correcto tratamiento fiscal contable.

El extracto citado presenta un cuadro de amortización de capital e intereses que nos permiten planear el aspecto financiero de este tipo de contratos; ya que si bien la tasa de interés puede variar por así convenirlo dentro del contrato, el monto calculado de antemano nos permite conocer la necesidad de recursos monetarios requeridos para cubrir dicha obligación. Además que esta tabla es un gran auxiliar, para el registro contable para la amortización de la deuda y las variaciones en los intereses.

Un aspecto muy importante para el Arrendatario es el que debe exigir a la Arrendadora el desglose de capital, intereses e I.V.A., para vigilar la correcta aplicación de la tasa de interés y detectar las variaciones que de ella se presenten.

ARRENDADORA, S.A. DE C.V.  
CONTRATO NUM. 907/022191  
FECHA. 21/02/91

ARRENDADORA, S.A. DE C.V.  
ORGANIZACION AUXILIAR DEL CREDITO

COSTO DE ADQUISICION --	MONTO TOTAL DE LA RENTA ANTICIPADA --	INTERESES --
3'650,000 US DOLLS.	6'858,005 US DOLLS.	3'208,005 US DOLLS.

POLIZA DE SEGURO NUM.

México, D.F., 01 de marzo de 1991.

PROVEEDOR	DESCRIPCION
AVIATION SPARES AND SUPPORT INC.	JETT LEAR 1989 31-012 MATRICULA AMERI- (8 PASAJEROS Y 2 PI- CANA N 917 MC LOTOS)

ARRENDADORA, S.A. DE C.V.  
ORGANIZACION AUXILIAR DEL CREDITO

C.P. GABRIELA GUDIÑO ARMENTA

LA ARRENDATARIA  
TRAN, S.A. DE C.V.

LIC. MA. GUADALUPE HERNANDEZ ING. URIEL GONZALEZ CHONA  
GARCIA

AUTORIZADO POR LA COMISION NACIONAL BANCARIA Y DE SEGUROS  
CON OFICIO NUM. 601-IX-10997 DEL 2 DE ENERO DE 1991.

# TABLA DE AMORTIZACION ARRENDAMIENTO FINANCIERO

CLIENTE: TRAN, S. A. DE C.V.

PLAZO DE CONTRATO: 96 MESES

TASA =====> 17.75 %

VALOR DE ADQUISICION	I.V.A. ANTICIPADO	TOTAL
3'650,000	730,000	4'380,000

PERIODO(SALDO INSOLUTO NUMERO INICIAL	TASA	RENTA	ABONOA CAPITAL	ABONOA INTERESES	I.V.A. INTERESES	PERIODOS POR VENCER	
1	3,650,000	17.75%	71,438	17,448	53,990	6,099	96
2	3,632,652	17.75%	71,438	17,706	53,731	6,060	95
3	3,614,846	17.75%	71,438	17,968	53,470	6,021	94
4	3,596,878	17.75%	71,438	18,234	53,204	5,981	93
5	3,578,644	17.75%	71,438	18,503	52,934	5,940	92
6	3,560,141	17.75%	71,438	18,777	52,660	5,899	91
7	3,541,364	17.75%	71,438	19,055	52,383	5,857	90
8	3,522,309	17.75%	71,438	19,337	52,101	5,815	89
9	3,502,972	17.75%	71,438	19,623	51,815	5,772	88
10	3,483,349	17.75%	71,438	19,913	51,525	5,729	87
11	3,463,436	17.75%	71,438	20,208	51,230	5,685	86
12	3,443,228	17.75%	71,438	20,506	50,931	5,640	85
13	3,422,722	17.75%	71,438	20,810	50,628	5,594	84
14	3,401,912	17.75%	71,438	21,118	50,320	5,548	83
15	3,380,794	17.75%	71,438	21,430	50,008	5,501	82
16	3,359,364	17.75%	71,438	21,747	49,691	5,454	81
17	3,337,617	17.75%	71,438	22,069	49,369	5,405	80
18	3,315,548	17.75%	71,438	22,395	49,043	5,356	79
19	3,293,153	17.75%	71,438	22,726	48,711	5,307	78
20	3,270,427	17.75%	71,438	23,062	48,375	5,256	77
21	3,247,365	17.75%	71,438	23,404	48,034	5,205	76
22	3,223,961	17.75%	71,438	23,750	47,688	5,153	75
23	3,200,211	17.75%	71,438	24,101	47,338	5,100	74
24	3,176,110	17.75%	71,438	24,458	46,980	5,047	73
25	3,151,652	17.75%	71,438	24,819	46,618	4,993	72
26	3,126,833	17.75%	71,438	25,185	46,251	4,938	71
27	3,101,647	17.75%	71,438	25,559	45,879	4,882	70
28	3,076,088	17.75%	71,438	25,937	45,500	4,825	69
29	3,050,151	17.75%	71,438	26,321	45,117	4,768	68
30	3,023,830	17.75%	71,438	26,710	44,727	4,709	67
31	2,997,120	17.75%	71,438	27,105	44,332	4,650	66
32	2,970,015	17.75%	71,438	27,506	43,931	4,590	65

PERIODO	VALOR ABSOLUTO	TASA	RENTA	ABONOS A CAPITAL	ABONOS A INTERESES	IVA INTERESES	PERIODOS POR VENCER
NUMERO	INICIAL						
33	2,942,609	17.75%	71,438	27,913	49,525	6,529	64
34	2,914,596	17.75%	71,438	28,326	43,112	6,467	63
35	2,886,270	17.75%	71,438	28,745	42,693	6,404	62
36	2,857,525	17.75%	71,438	29,170	42,268	6,340	61
37	2,828,355	17.75%	71,438	29,601	41,836	6,275	60
38	2,798,754	17.75%	71,438	30,039	41,398	6,210	59
39	2,768,715	17.75%	71,438	30,484	40,954	6,143	58
40	2,738,231	17.75%	71,438	30,935	40,503	6,075	57
41	2,707,296	17.75%	71,438	31,392	40,045	6,007	56
42	2,675,904	17.75%	71,438	31,856	39,581	5,937	55
43	2,644,048	17.75%	71,438	32,328	39,110	5,867	54
44	2,611,720	17.75%	71,438	32,806	38,632	5,795	53
45	2,578,914	17.75%	71,438	33,291	38,146	5,722	52
46	2,545,623	17.75%	71,438	33,784	37,654	5,648	51
47	2,511,839	17.75%	71,438	34,283	37,154	5,573	50
48	2,477,556	17.75%	71,438	34,790	36,647	5,497	49
49	2,442,766	17.75%	71,438	35,305	36,133	5,420	48
50	2,407,461	17.75%	71,438	35,827	35,610	5,342	47
51	2,371,634	17.75%	71,438	36,357	35,080	5,262	46
52	2,335,277	17.75%	71,438	36,895	34,543	5,181	45
53	2,298,382	17.75%	71,438	37,441	33,997	5,100	44
54	2,260,941	17.75%	71,438	37,994	33,443	5,016	43
55	2,222,947	17.75%	71,438	38,556	32,881	4,932	42
56	2,184,391	17.75%	71,438	39,127	32,311	4,847	41
57	2,145,264	17.75%	71,438	39,706	31,732	4,760	40
58	2,105,558	17.75%	71,438	40,293	31,145	4,672	39
59	2,065,265	17.75%	71,438	40,889	30,549	4,582	38
60	2,024,376	17.75%	71,438	41,494	29,944	4,492	37
61	1,982,882	17.75%	71,438	42,107	29,330	4,400	36
62	1,940,773	17.75%	71,438	42,730	28,707	4,306	35
63	1,898,045	17.75%	71,438	43,362	28,075	4,211	34
64	1,854,688	17.75%	71,438	44,004	27,434	4,115	33
65	1,810,679	17.75%	71,438	44,655	26,783	4,017	32
66	1,766,024	17.75%	71,438	45,315	26,123	3,918	31
67	1,720,709	17.75%	71,438	45,985	25,452	3,818	30
68	1,674,724	17.75%	71,438	46,666	24,772	3,716	29
69	1,628,058	17.75%	71,438	47,356	24,082	3,612	28
70	1,580,702	17.75%	71,438	48,056	23,381	3,507	27
71	1,532,646	17.75%	71,438	48,767	22,670	3,401	26
72	1,483,879	17.75%	71,438	49,488	21,949	3,292	25
73	1,434,391	17.75%	71,438	50,221	21,217	3,183	24
74	1,384,170	17.75%	71,438	50,963	20,474	3,071	23
75	1,333,207	17.75%	71,438	51,717	19,720	2,958	22
76	1,281,490	17.75%	71,438	52,482	18,955	2,843	21
77	1,229,008	17.75%	71,438	53,258	18,179	2,727	20

PERIODO	SALDO ABSOLUTO	TASA	RENTA	ABONO A CAPITAL	ABONO A INTERESES	IVA. INTERESES	PERIODOS POR VENCER
78	1,175,750	17.75%	71,435	54,046	17,391	2,609	19
79	1,121,704	17.75%	71,435	54,546	16,592	2,459	18
80	1,066,658	17.75%	71,435	55,657	15,781	2,367	17
81	1,011,201	17.75%	71,435	56,480	14,957	2,244	16
82	954,721	17.75%	71,435	57,316	14,122	2,118	15
83	897,405	17.75%	71,435	58,163	13,274	1,991	14
84	839,242	17.75%	71,435	59,024	12,414	1,862	13
85	780,218	17.75%	71,435	59,897	11,541	1,731	12
86	720,321	17.75%	71,435	60,783	10,655	1,598	11
87	659,539	17.75%	71,435	61,682	9,756	1,463	10
88	597,856	17.75%	71,435	62,594	8,843	1,326	9
89	535,262	17.75%	71,435	63,520	7,917	1,188	8
90	471,742	17.75%	71,435	64,460	6,978	1,047	7
91	407,282	17.75%	71,435	65,413	6,024	904	6
92	341,869	17.75%	71,435	66,381	5,057	759	5
93	275,485	17.75%	71,435	67,363	4,075	611	4
94	208,125	17.75%	71,435	68,359	3,079	462	3
95	139,786	17.75%	71,435	69,370	2,067	310	2
96	70,396	17.75%	71,435	70,396	1,041	156	1
			6,655,005	3,650,000	3,208,005		

PEDIMENTO DE IMPORTACION

HOJA DE

REF:

FECHA DE PAGO 26-01-91

NO. PEDIMENTO 10-0002

TIPO OPERACION 1

CLAVE DE PEDIMENTO BM T.C. 2, 298.60

ADUANA/SEC. 47-0

FACTOR MONEDA EXTRANJERA 1

FECHA ENTRADA 24-01-91

TRANSPORTE 9 PESO 3,000 KG

RFC. ARF-901104-129

PAIS VENDEDOR GL DE ORIGEN GL

IMPORTADOR ARRENDADORA S.A. DE C.V.

DOMICILIO MEXICO D.F.

CODIGO 1530

FACTURAS/FECHAS/FORMA DE FACTURACION/PROVEEDOR/DOMICILIO

5505 20-01-91 COMERCIAL

ATRBUS, INC  
CAMPS. ESTES 20  
PARIS, FRANCIA..  
TAERO

Sello De Caja

MARCAS, NUMEROS, TOTAL DE BULTOS - CONOCIMIENTOS, GUIA O VEHICULOS NOS.

1 PIEZA

V.ME 378,530

V.DLS 378,530

FLETES

SEGUROS

VALOR COMERCIAL + INCREMENTALES - DEDUCIBLES = VALOR NORMAL FACTOR

NO. ORDEN	DESCRIPCION DE MERCANCIAS			COMERCIAL	TASA	F. PAGO/IMPSTO
	FRACCION	CANTIDAD	UNIDAD	CANT. TFA	NDRMAL	
PERMISO(S) CLAVES / NUMEROS				DIS		
	AERONAVE GATES LAERJET 23					
	SERIE 23-066			917'493,858		
					ESB	119'760,473.
					D. T. A	39,000
	6. a.	c	16a.			
	8802.3	1	1 pza.			

00000 | 00000 | 00000 | 00000 | 00000 | 00000

INSTITUCION DE CREDITO:

SELLO Y FIRMA:

IMPUESTOS:

BANCO:

dea 39,000

SUCURSAL:

L.V.-a 119' 760,473

DOMICILIO:

CIUDAD:

EDD.

CODIGO

CANTIDADES

FECHA

CONCEPTO

IMPORTE

VENDIDAS

Y/O

DEDUCIDAS

AUTORIZACIONES/OBSERVACIONES

ADJUNTA CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO A FAVOR DE OT A L E 810'700,473.

FECHA: 26-01-91

EFFECTIVO

IMPORACION TEMPORAL HASTA 20 AÑOS ATR. 35 Y 76

LEVOTROS

ADUANERA.

TOTAL

DOMICILIO P/RECIBIR NOTIFICACIONES

PATENTE, NOMBRE Y FIRMA DE AGENTE ADUANA. 799,473

PROVIDENCIA 802; 1ER PISO

LIC. RAFAEL CABRERA MONROY

BOY. DEL DALLE; MEXICO D.F.

XD-9008

(DISTRIBUCION DE COPIAS Y COLORES SEGUN INSTRUCTIVO)



• DESARROLLO •

DESCRIPCION DEL BIEN ARRENDADO:

JETT LEAR 1989 31-012 PARA OCHO PASAJEROS Y UN PILOTO

MATRICULA AMERICANA : N 917 M C

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO INICIA EL DIA 1º DE MARZO DE 1991

DATOS :

1.- VALOR TOTAL DEL CONTRATO	\$ 6'858,006.	DLLS.
2.- COSTO DE ADQUISICION DEL BIEN	\$ 3'650,000.	DLLS.
3.- I.V.A. ANTICIPADO	\$ 730,000.	DLLS.
4.- MONTO TOTAL DE INTERESES	\$ 3'208.005.	DLLS.
5.- IMPORTE DE LA OPCION DE COMPRA	\$ 547,500.	DLLS.
6.- DURACION DEL CONTRATO	96	MESES
7.- DEPRECIACION FISCAL DEL BIEN	10	%
8.- DEPRECIACION CONTABLE DEL BIEN	10	%
9.-TASA DE INTERES PACTADA	17.75	%

## DETERMINACION DE VALORES EN MONEDA NACIONAL

TIPO DE CAMBIO CONTROLADO AL :

1° DE MARZO DE 1991 \$ 2,971.80

1.-- VALOR CONTRATO

\$ 6'858,005.00 X \$ 2,971.80 \$ 20,380,619,259

2.- COSTO DE ADQUISICON DEL BIEN

\$ 3'650,000.00 X \$ 2,971.80 \$ 10,847,070,000

3.- I.V.A. ANTICIPADO

\$ 730,000.00 X \$ 2,971.80 \$ 2,169,414,000

4.- MONTO TOTAL DE INTERESES

\$ 3'208.005.00 X \$ 2,971.80 \$ 9,533,549,259

5.- IMPORTE DE DEPRECIACION MENSUAL

\$10.847'070,000 X 0.1 \$ 1,084,707,000

TRAN, S. A. DE C.V.

**POLEZA DE DIARIO**

FECHA  
1°/MARZO/1991

CUENTA SUB-CTA NOMBRE PARCIAL DEBE HABER

EQUIPO DE VUELO ADQUIRIDO EN ARRENDAMIENTO  
FINANCIERO

10,847'070.000.

INTERESES POR DEVENGAR

9,533'549.259.

DOCUMENTOS POR PAGAR EN A. F.

20,380'619.259.

CAPITAL 10,847'070.000.

INTERESES 9,533'549.259.

**SUMAS IGUALES 20,380'619.259.**

**CONCEPTO**

CONTABILIZACION DE APERTURA DE CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO  
DE AVION LEAR JET.

CONTROL

HECHO POR  
GGA

REVISADO

AUTORIZADO

AUXILIAR

DIARIO

T R A M, S. A. D E C V.

**POLIZA DE DIARIO**

17 MARZO/1991

CUENTA	SUBCta	NOMBRE	PARCIAL	DEBE	HABER
		I.V.A. ACREDITABLE SOBRE COSTO DE ADQUISICION EN A. F. DE AERONAVE		2 169.414.	
		BANCO			2 169.414.
				<b>SUMAS IGUALES</b>	<b>2'169.414!</b>

CONCEPTO

ACREDITAMIENTO DE I.V.A. SOBRE COSTO INICIAL SEGUN ART. 12  
DE L.I.V.A. Y 25 DE R.L.I.V.A.

CONTROL

HECHO POR

66A

REVISADO

AUTORIZADO

ANALISIS

DIARIO

T R A N, S. A. D E C. V.

**POLIZA DE DIARIO**

FECHA  
1°/MARZO/1992

POLIZA NO

CUENTA	SUB CTA.	N O M B R E	P A R C I A L	D E B E	H A B E R
		DOCUMENTOS POR PAGAR		212,285,161.	
		INTERESES	160'436,684.		
		CAPITAL	51'848,477.		
		I.V.A. ACREDITABLE POR DIFERIMIENTO DE INTERESES		24,064,017.	
		BANCOS			236'349,178.
			<b>SUMAS IGUALES</b>		236'349,178.

**CONCEPTO**

REGISTRO MENSUAL DEL PAGO DEL CONTRATO DE A.F. SEGUN CUADRO DE AMORTIZACION ADJUNTO AL CONTRATO.

CONTROL	HECHO POR	REVISADO	AUTORIZADO	AUXILIARES	DIARIO
---------	-----------	----------	------------	------------	--------

TRAN, S.A. DE C.V.

**POLEZA DE DIARIO**

FECHA: 31/MARZO/1991

CUENTA	SUB-CTA	NOMBRE	PARCIAL	DEBE	HABER
		GASTOS FINANCIEROS		160'436,684.	
		INTERESES	<u>160'436,684.</u>		
		GASTOS DE OPERACION		1'084,707,000.	
		DEPRECIACION	<u>1'084,707,000.</u>		
		INTERESES POR DEVENGAR			160,436,684.
		DEP <sup>o</sup> N. ACUM. DE EQUIPO DE VUELO ADQ. EN A. F.			1'084,707,000.
			<b>SUMAS IGUALES</b>	<b>1'245,143,684.</b>	

**CONCEPTO**

PRIMERA AMORTIZACION DE LA PROVISION POR INTERESES Y  
REGISTRO DE PRIMER MES POR DEPRECIACION DEL BIEN .

1001

CONTABIL	HECHO POR	REVISADO	AUTORIZADO	NUMEROS	DIARIO
----------	-----------	----------	------------	---------	--------

## CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

1.- EXISTE UNA REGULACION INADECUADA DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO, Y ES LA FALTA DE ESTRUCTURA, LO QUE PROVOCA QUE EN OCASIONES EXISTA UNA APLICACION INCORRECTA DE LAS DISPOSICIONES POR PARTE DE LAS PERSONAS QUE ADQUIEREN BIENES A TRAVES DE ESTE MEDIO. ASIMISMO LAS LAGUNAS QUE PRESENTA NUESTRA LEGISLACION SITUAN AL ARRENDATARIO FINANCIERO EN DESVENTAJA CON RESPECTO A OTROS PAISES, VIENDOSE AFECTADOS EN MAYOR PROPORCION LOS EMPRESARIOS MEDIANOS Y PEQUEROS A QUIENES SE LES RESTA COMPETITIVIDAD Y LIQUIDEZ.

SE SUGIERE A LAS AUTORIDADES SE AVOQUEN A CREAR UNA LEGISLACION MAS ADECUADA A EFECTO DE QUE ESTE INSTRUMENTO SEA MAS AMPLIAMENTE REGULADO, COMO EN OTRAS LEGISLACIONES, A FIN DE OTORGAR GARANTIAS SUFICIENTES AL ARRENDATARIO QUIEN ENFRENTA DEMASIADAS RESTRICCIONES A FAVOR DE LAS ARRENDADORAS.

2.- EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO TIENE SUS BASES EN EL ARRENDAMIENTO PURO, PERO LA DINAMICA ACTUAL HA MARCADO LAS DIFERENCIAS ENTRE ELLOS, SIENDO EN EL CONTRATO DONDE SE PUEDAN DEFINIR Y SEÑALAR LAS CONDICIONES LEGALES Y REALES SEGUN EL TIPO DE BIEN Y CLASIFICACION QUE DEL ARRENDATARIO HAGA LA ARRENDADORA.

LAS AERONAVES SON BIENES TANGIBLES SUSCEPTIBLES DE ADQUIRIR EN ARRENDAMIENTO FINANCIERO.

SE PROPONE, DADA LA RELEVANCIA DE ESTOS BIENES, LA SIGUIENTE DEFINICION:

EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES ES EL CONTRATO POR EL CUAL SE OTORGA EL USO O GOCE TEMPORAL DE APARATOS O MECANISMOS QUE PUEDAN CIRCULAR EN EL AIRE Y SEAN APTOS PARA

TRANSPORTAR PERSONAS Y/O COSAS Y QUE DEBE CUBRIR LOS SIGUIENTES REQUISITOS.

- A) QUE CUBRA UN PLAZO FORZOSO DE 10 AÑOS, QUE ES EL TIEMPO ESTABLECIDO FISCALMENTE PARA DEDUCIR AVIONES.
- B) QUE LA CONTRAPRESTACION SEA EQUIVALENTE O SUPERIOR AL VALOR DEL BIEN AL MOMENTO DE OTORGAR SU USO O GOCE.
- C) QUE SE ESTABLEZCA UNA TASA DE INTERES APLICABLE PARA DETERMINAR LOS PAGOS Y EL CONTRATO SE CELEBRE POR ESCRITO, SE RATIFIQUE ANTE NOTARIO Y SE INSCRIBA EN EL REGISTRO PUBLICO DE LA PROPIEDAD Y DEL COMERCIO, ASI COMO EN EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO.
- D) QUE SE CONSIGNE EXPRESAMENTE EN EL CONTRATO EL VALOR DEL BIEN OBJETO DE LA OPERACION Y EL MONTO QUE CORRESPONDA AL PAGO DE INTERESES.
- E) QUE DENTRO DEL TEXTO DEL CONTRATO (COMO UNA CLAUSULA) SE TRANSFIERAN LOS RIESGOS Y EL BENEFICIO INHERENTES A LA PROPIEDAD DEL BIEN ARRENDADO, PARA PODER TRATARLO COMO UN ARRENDAMIENTO CAPITALIZABLE.
- F) QUE AL TERMINO DEL CONTRATO SE EJERZA CUALQUIERA DE LAS OPCIONES DE QUE TRATA EL C.F.F. Y LA L.G.O.A.A.C.

3.- LAS DIVERSAS APLICACIONES DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO QUE SE PRACTICAN EN LA ACTUALIDAD EN NUESTRO PAIS, HA TRAIDO COMO CONSECUENCIA VARIAS MODALIDADES ENTRE LAS QUE DESTACAN EL ARRENDAMIENTO NETO, EL ARRENDAMIENTO GLOBAL, EL ARRENDAMIENTO TOTAL Y EL ARRENDAMIENTO FICTICIO (SALE AND LEASE BACK).

SE SUGIERE A LAS EMPRESAS ADQUIERAN AERONAVES MEDIANTE EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO GLOBAL, YA QUE DE NO EJERCER ALGUNA DE LAS OPCIONES MARCADAS POR LA LEY, SU SITUACION FINANCIERA SE VERIA MUY AFECTADA. ASIMISMO, SE SUGIERE EN EL CASO DE IMPORTACION DE AERONAVES NUEVAS, DESECHAR LA FIGURA DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO FICTICIO YA QUE LA TRIANGULACION QUE SE PROVOCA TRAE CONSIGO GASTOS EXCESIVOS PARA EL ARRENDATARIO.

"EL SALE AND LEASE BACK" ARRENDAMIENTO FICTICIO ES OTRA BUENA OPCION DE FINANCIAMIENTO EN EL PAIS, YA QUE SE APROVECHAN LAS AERONAVES QUE ESTAN EN ACTIVIDAD Y NO HAY QUE EFECTUAR GASTOS DE IMPORTACION, NI CAPACITACION PARA EL EMPLEO DEL NUEVO EQUIPO; UNICAMENTE PROVEE AL EMPRESARIO DE DINERO FRESCO PARA UN MEJOR DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES.

4.- EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES, A NIVEL INTERNACIONAL, ES UN DOCUMENTO NEGOCIADO POR LAS PARTES, MISMO QUE DEBERA CONTENER LAS CONDICIONES DEL ACUERDO EXISTENTE ENTRE ARRENDADOR Y ARRENDATARIO FINANCIERO, Y ADOPTAR PARA SU INTERPRETACION LA LEGISLACION APLICABLE EN EL DOMICILIO DE CUALQUIERA DE LOS CONTRATANTES O INCLUIDO EN UN PAIS AJENO A LA TRANSACCION.

EN EL CASO DE NUESTRO PAIS, AL PARECER, LAS ARRENDADORAS MEXICANAS TODAVIA NO ADOPTAN UN MODELO ESPECIFICO, Y LE DAN UN TRATAMIENTO SIMILAR AL DE OTROS BIENES, REDACTANDO EL CONTRATO EN FORMA UNILATERAL.

NOSOTROS PROPONEMOS EN EL PRESENTE ESTUDIO LOS REQUISITOS MINIMOS QUE DE ACUERDO A LA LEY DEBE CONTENER EL CONTRATO APLICADO A ESTE BIEN ESPECIFICO.

5.- ES NECESARIO CONOCER EL FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO YA QUE COMO SE HA MENCIONADO, ES OBLIGATORIA LA INSCRIPCION DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE AERONAVES DE ACUERDO A LA LEGISLACION DE LA MATERIA, ASIMISMO PORQUE EL REGISTRADOR COMPRUEBA QUE EL

CONTRATO QUE SE PRESENTE PARA SU INSCRIPCION ANTE EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO, SE AJUSTE A LAS DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES (CALIFICACION REGISTRAL), Y QUE SE HAN CUBIERTO LAS CONTRIBUCIONES CORRESPONDIENTES POR LA ADQUISICION DE AERONAVES MEDIANTE ESTE INSTRUMENTO (CALIFICACION FISCAL).

6.- TRATANDOSE DE AERONAVES DE SERVICIO PUBLICO, LA CELEBRACION DE ESTE CONTRATO REQUIERE DE AUTORIZACION TANTO DE LA S.H.C.P. (A EFECTO DE QUE DETERMINE SI SE GENERA O NO EL IMPUESTO AL COMERCIO EXTERIOR POR LA IMPORTACION DE LA AERONAVE), COMO DE LA S.C.T. (A EFECTO DE QUE SE INCLUYA EN EL EQUIPO DE VUELO DE LA EMPRESA), ADEMAS DE LA APROBACION DEL MODELO DE CONTRATO POR PARTE DE LA COMISION NACIONAL BANCARIA Y DE SEGUROS.

7.- DENTRO DEL ASPECTO FISCAL SOBRESALEN SITUACIONES QUE DEBEN LEGISLARSE CLARAMENTE, TAL ES EL CASO DE:

A) LAS REGLAS DE DEDUCCION PARA AERONAVES QUE NO CUENTAN CON CONCESION O PERMISO DEL GOBIERNO FEDERAL PARA SER EXPLOTADAS COMERCIALMENTE, LO QUE A "CONTRARIO SENSU" IMPLICA, QUE SI CUENTAN CON ESA CONCESION O PERMISO, SE DEDUCEN AL 100%, POR LO QUE TODOS LOS EMPRESARIOS HAN SOLICITADO, DE MANERA PARTICULAR, LA CONFIRMACION POR ESCRITO DE ESTA SITUACION, O BIEN, BUSCAN MEDIANTE LA COMPROBACION ANTE LAS AUTORIDADES, QUE LOS BIENES SE UTILIZAN POR NECESIDADES ESPECIFICAS DE LA ACTIVIDAD, PARA OBTENER EL 100% DE DEDUCIBILIDAD, COMO PUEDE SER EL CASO DE LAS COMPANIAS DE AEROFUMIGACION.

B) LA EXENCION DEL I.V.A. EN EL CASO DE IMPORTACIONES TEMPORALES ES BENEFICA EN CUANTO A QUE EL IMPUESTO SE PAGA UNICAMENTE SOBRE EL VALOR DEL BIEN, SIN EMBARGO, DADO EL ELEVADO VALOR DE LA AERONAVE; Y QUE DEBE CUBRIRSE MEDIANTE DECLARACION ANTE LA ADUANA; PUEDE LLEGAR A GENERARSE UN ELEVADO SALDO A FAVOR, LO QUE LLEVA IMPLICITO LA FALTA DE LIQUIDEZ DEL EMPRESARIO, MIENTRAS SOLICITA LA DEVOLUCION DE DICHO SALDO.

C) LA EXENCION DEL PAGO DE TENENCIA A AERONAVES CON MAS DE 20 PLAZAS BENEFICIA UNICAMENTE A LOS PROPIETARIOS DE GRANDES AERONAVES.

D) LOS DERECHOS QUE SE PAGAN EN EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO, SON EXCESIVOS. CONSIDERAMOS QUE AUNQUE NO ES USUAL EN LA PRACTICA, EN EL CASO DEL PAGO DE DERECHOS POR INSCRIPCION DE LA PROPIEDAD DE LA AERONAVE EN EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO A FAVOR DE LA ARRENDADORA, SERA ESTA LA QUE DEBA CUBRIR LOS MISMOS.

ASIMISMO, EN MATERIA DE DERECHOS, ES INJUSTO EL QUE SE COBRE POR EL USO DEL ESPACIO AEREO CONGESTIONADO A LAS EMPRESAS QUE OPERAN CON AERONAVES QUE NO CUENTAN CON MAS DE 20 PLAZAS, YA QUE BENEFICIA A LAS GRANDES EMPRESAS QUE SI CUENTAN CON AERONAVES DE ESTE TIPO, SIENDO ESTA CONTRIBUCION DESPROPORCIONAL POR NO GUARDAR LA MENOR CORRESPONDENCIA ENTRE LA CUOTA PAGADA Y EL BENEFICIO RECIBIDO E INEQUITATIVA, PORQUE A BENEFICIO IGUAL SE PAGAN CUOTAS POR MONTOS DIVERSOS.

8.- EL ARRENDATARIO DEBERA CUBRIR TODAS LAS CONTRIBUCIONES-A QUE ESTA OBLIGADO DE ACUERDO A LAS LEYES, Y EN CASO DE DUDA, DEBE CONSULTARLO POR ESCRITO A LA S.H.C.P. Y ATENERSE A LA CLARA RESPUESTA QUE POR ESCRITO EMITA DICHA DEPENDENCIA.

9.- PARA FINALIZAR DIREMOS QUE UNA AERONAVE CONSTITUYE UN ACTIVO DE CARACTER UNIVERSAL, CUYA OPERACION POTENCIAL DE MERCADO Y FINANCIACION TRASPASAN BARRERAS DE LOS PAISES, POR LO CUAL, SE HA CREADO EL AMBIENTE PROPICIO PARA OPERACION DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO EN TODO EL MUNDO.

LA LEGISLACION EN MEXICO REQUIERE DE UNA VISION GLOBAL INTERNACIONAL, SOBRE TODO EN ESTE TIPO DE BIENES DADO QUE LA ACTUAL SITUACION REFLEJA EL DESCONOCIMIENTO QUE SE TIENE DE ESTE CONTRATO, BUSCANDOSE ADEMÁS INTERESAR AL INVERSIONISTA EXTRANJERO, SIN CREAMLE UN "PARAISO FISCAL", PERO SI PRESENTANDOLE UN AMBIENTE FISCAL CLARO Y JUSTO.

## CITAS BIBLIOGRAFICAS

- 1.- León Tovar. Soyla H.- "El Arrendamiento Financiero".- 1a.Edic.- México.- UNAM.-1989.- p. 59.
- 2.- León Tovar. Soyla H.- Op. cit. p.81
- 3.- Ley de Vías Generales de Comunicación.- Edit. Porrúa, S.A.- México.- 1989.
- 4.- Haime Levy. Luis.- "El Arrendamiento Financiero: sus Repercusiones Fiscales y Financieras".- 9a. Edic.- México.- EFISA.- 1992.- pp.47-48
- 5.- Halstead. James.- "Financing Aircraft procurement and Overview of Methods Employed, en Varios: Aircraft Financing en Latin Americ, IATA, AITAL.- México.- Oct.2-3 1990.- pp. 5-6.
- 6.- Palou. Antonio.- "Legal Aspects of Aircraft Procurement and Leasing, en varios, Aircraft Financing in Latin América"; IATA, AITAL.- México.- Oct. 2-3, 1990.- pp. 3,5-9.
- 7.- Palou. Antonio.- op. cit. p.8

- 8.- Bamberger. David.- "Tax-based Aircraft Financing Techniques, en varios: Aircraft Financing in Latin America, IATA, AITAL.- México.- Oct. 2-3.- 1990.- pp. 1-2.
- 9.- Norton. Joseph Gillespie Thomas, Rice Daniel.- "Comercial Finance Guide".- Mathew Bender.- E.U.A.- 1990.- pp. 4-16.
- 10.- Avila. Alfonso.- Financiación de Aviones: Experiencia con el Esquema de Arrendamiento Japonés apalancado en varios.- Aircraft Financing in Latin America.- IATA, AITAL.- Oct. 2-3.- 1990.- p. 3.
- 11.- Avila. Alfonso.- op. cit. 10 y 11.
- 12.- León Tovar. Soyla.- Op. cit. p-45.
- 13.- Colín Sánchez. Guillermo.- "El Procedimiento Registral de la Propiedad".- Segunda Edición.- Edit. Porrúa, S. A.- México.- 1985.- p.76.
- 14.- Colín Sánchez. Guillermo.- op. cit. p. 101.
- 15.- Colín Sánchez. Guillermo.- op. cit. p. 108.
- 16.- Rojina Villegas. Rafael.- "Compendio del Derecho Civil".- 20a. Edic.- Edit. Porrúa, S.A.- México.- 1990.- p. 61.

- 17.- IDEM
- 18.- Rojina Villegas. Rafael.- op. cit. p. 63.
- 19.- Rojina Villegas. Rafael.- op. cit. p. 92.
- 20.- Arce Gargollo. Javier.- "Contratos Mercantiles Atípicos".- 2a. Edic..- Edit. Trillas, S.A..-1991.- p.94.
- 21.- Sánchez Meda. Ramón.- "De los Contratos Civiles.- 6a. Edic.- Edit. Porrúa, S.A.- México.- 1982.- p. 190.
- 22.- Sánchez Meda. Ramón.- op. cit. p. 191.
- 23.- Domingos Ribeiro, Osvaldo.- "Financiamiento de Aeronaves para Países do Tercero Mundo, en Especial para América Latina".- Caracterizacão Lease/Leasing.- Varios.- Aircraft Financing in Latin América.- IATA.- 1990.- p.13.
- 24.- Norton Joseph. Gillespie.- op. cit. pp. 4-16.
- 25.- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.-Art. 31.- Dofiscal Editores.- México.- 1992.
- 26.- Código Fiscal de la Federación.- Art. 2o.- Sumario Fiscal- Décima Sexta Edición.- Edit. Themis.- México.- 1992.

27.- Op. cit. Art. 20.

28.- IDEM

29.- Ley del Impuesto sobre la Renta.- Art.7.A.- Sumario Fiscal.- Décima Sexta Edición.- Edit. Themis.- México.- 1992.

30.- Op. cit.- Art.48.

31.- Op. cit.- Art.42.

32.- Reglamento de la Ley del Impuesto sobre la Renta.- Art. 30. Sumario Fiscal.- Décima Sexta Edición.- Edit. Themis.- México.- 1992.

33.- Ley del Impuesto Sobre la Renta.- op. cit.- Art. 50.

34.- Ley del Impuesto al Activo.- Art. 1.-Sumario Fiscal.- Décima Sexta Edición.- Edit. Themis.- México.- 1992.

35.- Ley de Tenencia o Uso de Vehículos.- Art. 12.- Sumario Fiscal.- Décima Sexta Edición.- Edit. Themis.- México.- 1992.

36.- Op. cit.- Art. 15.