

29
199



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

LA AERONAVE Y SUS MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A I
MA. DE LOURDES ESPINOSA PEDROZA



FALLA DE ORIGEN

MEXICO, D. F.

1989



Universidad Nacional
Autónoma de México



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

	Página
<u>INTRODUCCION</u>	1
<u>CAPITULO I</u>	
1. La Aeronave.	4
<u>CAPITULO II</u>	
Aspecto Internacional.	
1.- Antecedentes.	22
2.- Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).	33
<u>CAPITULO III</u>	
1.- Anexo No. 7 al Convenio de Aviación Civil. Internacional, sobre Marcas de Nacionalidad y Matrícula.	42
<u>CAPITULO IV</u>	
Aspecto Nacional.	
1.- Naturaleza Jurídica de las Aeronaves.	44
2.- Registro Aeronáutico Mexicano.	45
3.- Inscripción en el Registro Aeronáutico Mexi- cano y Otorgamiento de la Marca de Naciona- lidad y Matrícula.	48
4.- Marcas de Nacionalidad y Matrícula en la Le- gislación Aviatoria Mexicana.	56
5.- Cancelación de las Marcas de Nacionalidad y Matrícula.	57

	Página
6.- Situación Jurídica de las Aeronaves Perdidas y de las Aeronaves Abandonadas.	59
<u>CAPITULO V</u>	
1.- Otros Ordenamientos Jurídicos relacionados con la inscripción de Marcas de Nacionalidad y Matrícula.	
a).- Ley Federal del Registro de Vehículos.	61
b).- Ley Federal de Derechos.	70
<u>UN BREVE COMENTARIO</u>	73
CONCLUSIONES	75
BIBLIOGRAFIA	79
LEGISLACION	80

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

Para transportar, tanto mercancías como personas, el hombre ha intentado servirse de los medios ofrecidos por la naturaleza: rodar por tierra, flotar en el mar, volar por el aire.

El aire fue, durante mucho tiempo, un elemento difícil de dominar. No se consiguió en estado experimental hasta fines - del siglo XIX. El tráfico aéreo ha experimentado después un - desarrollo intenso, aumentado con la innovación de la hélice al motor de reacción.

El transporte aéreo ha dado una revolución en el tráfi- co de viajeros y mercancías.

La aviación progresó en un doble aspecto (civil y mili- tar) con motivo de las dos guerras mundiales.

La aeronavegación constituye una de las más grandes con- quistas de la humanidad pues desapareció el problema de las - distancias debido a la velocidad, esto hace que los ciudada- nos del orbe estén en continuo contacto; y el constante aumen- to de vehículos de unos y otros ha llegado a crear una inde- pendencia de intereses vitales entre individuos y entre nacio- nes.

El estudio del progreso de la aeronáutica nos conduce - al conocimiento de datos estadísticos que nos permiten eva- - luar los alcances obtenidos, constando así que en los últimos diez años la aviación en el mundo ha aumentado las tasas me- - dias de crecimiento anual de tráfico aéreo, siendo este aumen-

to de más de un 22% en cuanto a pasajeros transportados; de -- más de un 24% de los pasajeros por kilómetros transportados y de más del 29% de toneladas por kilómetros realizados en materia de carga y correo. Estos porcentajes han sido tomados en -- años, con relación a cada año anterior. Otro dato que constata la importancia de este servicio contemporáneo es que las compa -- ñas aéreas afiliadas a la IATA (Asociación Internacional de -- Transporte Aéreo) ha sobrepasado los 150 millones de dólares -- de ingresos anuales por concepto de explotación en sus rutas -- comerciales y que no menos de 1600 a 1700 millones significan ingresos en forma de renta, es decir, de beneficios. Estas con -- sideraciones nos hacen apreciar la importancia que desde el -- punto de vista económico tiene el transporte aéreo.

He seleccionado este tema de tesis, que presento a la -- consideración de los H.Sinodales ya que me parece sumamente in -- teresante.

Considero que para la profesión de Licenciado en Derecho es importante tener conocimientos referente al régimen jurfdi -- co al que están sometidas nuestras aeronaves y saber cuáles -- son los requisitos que deben cumplir dichas aeronaves para ob -- tener la Marca de Nacionalidad y Matrícula.

Tener conocimiento de que una aeronave tiene la naciona -- lidad del Estado donde fue matriculado, ya que de ello deri -- van fenómenos jurídicos muy interesantes.

Tenemos que conocer aspectos de índole internacional, -

porque el Derecho Aéreo y Espacial tiene sus antecedentes en el ámbito internacional como lo vemos en el famoso Convenio de Aviación Civil Internacional realizado en la Ciudad de Chicago Illinois, Estados Unidos de América en 1944.

Deseo indagar cuáles son los trámites que se llevan a cabo cuando es cancelada la matrícula de una aeronave mexicana - abordando el caso de las aeronaves perdidas y abandonadas, y - por qué pierden su nacionalidad.

Reconocer que cualquier aeronave civil tiene marcas distintivas de su Nacionalidad y Matrícula, lo mismo que las aeronaves nacionales tomando en cuenta si son del Estado o si son civiles, si se trata de públicas o privadas.

CAPITULO I.

1.- LA AERONAVE.

(1). A través del tiempo y con su evolución la aeronave ha recibido varios nombres, que hoy son aceptados como sinónimos; AVION (avis-ave), AEROPLANO (plano sustentado en el aire).

Aeronave.- Vehículo que se desplaza en el aire.

Clasificación aceptada por el Convenio de Chicago de -- 1944 en su anexo NO. 7, agrupa a las aeronaves en:

- a) Más ligeras que el aire.
- b) Más pesadas que el aire.

Las cuales a su vez comprenden:

- a) Las aeronaves con motor.
- b) Las aeronaves sin motor.

De las más ligeras que el aire, sin motor tenemos el globo (no esférico), que puede ser libre o cautivo en las modalidades de esférico.

De las aeronaves más ligeras que el aire con motor tenemos los dirigibles, que pueden ser rígidos, semirrígidos y no rígidos.

De las más pesadas que el aire sin motor están el planeador y el cometa en sus versiones terrestre y acuático. Y de -- las aeronaves más pesadas que el aire con motor están el avión que puede ser terrestre, acuático y anfibio, el helicóptero y el ornitóptero que también puede ser terrestre, acuático y anfibio, la variedad es muy amplia y sólo resta agrupar los vehicu

(1) Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Noguera Consuegra. 1987.

los espaciales en recuperables y no recuperables ya que con el avance de la ciencia y técnica aeronáutica, pronto tendrá validez el concepto de "vehículos espaciales" por desplazarse tanto en el espacio aéreo, es decir atmosférico, como en el extratmosférico, por el momento están sujetas a navegar y desplazarse en el aire.

(2). En el Convenio citado (Chicago, 1944), en su artículo clasifica las aeronaves en públicas y privadas.

Aeronaves públicas.- Las aeronaves del Estado, que pueden ser de aduana, policía y correo.

Aeronaves privadas.- Que pueden ser comerciales o particulares.

En el Derecho Mexicano, la Ley de Vías Generales de Comunicación adopta la siguiente clasificación:

Aeronaves de Estado.- Son propiedad de la Federación, de las Entidades Federativas, de los Municipios o de los Organismos Descentralizados.

Aeronaves Civiles.- Las de servicios públicos o comerciales, servicios privados, las aeronaves que están afectadas permanentemente a un servicio del Estado.

Diversas definiciones de la Aeronave:

Marcel Legoff.- Aeronave es todo aparato capaz de elevar

(2) Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que impartió el Lic. Pedro Noguera Consuegra. 1987.

se en el aire y de circular.

Alvaro Bausa Araujo.- Aeronave, es cualquier aparato idóneo para elevar, sostener y transportar personas y cosas a través del aire o medio situado encima de las zonas previstas de este elemento. (Este autor contempla la posibilidad de vehícu--los espaciales).

Convención Internacional de Navegación Aérea de París, - 1919.

Aeronave.- Todo aparato que puede sostenerse en el aire.

(3) Convenio de Aviación Civil Internacional, (Chicago, 1944).

Aeronave.- Es todo aparato o dispositivo que puede sostenerse en la atmósfera, merced de la reacción dinámica del aire. (Aquí los juristas tratan a la atmósfera como el continente y al aire como el contenido).

La Ley de Francia de 1924. Aeronave.- Son clasificadas - aeronaves todos los aparatos capaces de elevarse o circular en el aire.

El Acta de Aeronáutica Civil de E.U.A., 1938. Aeronave.- Es todo invento o invención conocidas o que se pueda descubrir, utilizados o previstos para la navegación o vuelo por el aire.

(3) Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Nogueroñ Consuegra. 1987.

En México la Ley de Vías Generales de Comunicación de -- 1949, en su libro IV, sobre comunicaciones aeronáuticas. Aeronave.- Cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

La importancia de la definición de aeronave consiste en que de ella derivan una serie de relaciones de derecho de las cuales podemos extraer los principios que rigen la naturaleza jurídica de las aeronaves y que son universalmente reconocidas.

1.- Tienen una nacionalidad y una matrícula. Aún cuando existen autores que niegan este principio, se acepta por la mayoría que la aeronave tiene nacionalidad, que la identifica con el país de origen y que esa nacionalidad se adquiere a -- través de la matrícula; es decir la nacionalidad de la aeronave es la del país en que se encuentra matriculada. Lo anterior es para los diversos efectos jurídicos entre otros para determinar la responsabilidad de un país por los daños que -- ocasione la aeronave y para control de las mismas en tiempos de guerra, independientemente de los derechos y obligaciones del propietario.

2.- (4) Es un bien inmueble no obstante que el carácter de la aeronave es de bien mueble, los requisitos a los cuales se sujeta, corresponde a los bienes inmuebles, como lo expresa el jurista Maurice Leimoine:

a) Nacionalidad.

(4) Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Nogueroñ Consuegra. 1987.

- b) Está sujeta a matriculación.
- c) Su compra y venta está sujeta a un régimen especial, que da lugar a la inscripción en el Registro Aeronáutico.
- d) La posesión de una aeronave no otorga ningún título.
- e) Está sujeta a la figura jurídica denominada de persecución, es decir es objeto de persecución.
- f) Es susceptible de hipoteca.
- g) Su embargo está sujeto a un procedimiento especial.

3.- Modalidades de la propiedad y formas de adquirirlas. La propiedad de la aeronave es de gran importancia en virtud de que la misma está sujeta a otros derechos.

La forma de adquirir la propiedad puede ser de derecho público como la presa, o de derecho privado como la construcción, la compraventa, la donación, la posesión, la ocupación y la factura judicial; de acuerdo con estas formas se expide el documento correspondiente.

4.- Registro Nacional de Aeronaves y de Matrículas. Ya que es obligación de quien tenga el título de la aeronave inscribirla en el Registro Aeronáutico de cada país, todo hecho o acto que modifique la situación jurídica de ésta.

5.- Certificado de Aeronavegabilidad. Es el documento -- que garantiza las condiciones técnicas excelentes para su uso. Toda aeronave que haya despegado con dicho certificado en vigor, se presume que partió en buenas condiciones técnicas de vuelo, por los efectos jurídicos que puedan producirse en caso de accidente, este documento tiene plena validez.

(5). La aeronave es un todo integrado por partes todas - ellas importantes y que individualmente pueden ser objeto de - derecho.

Los componentes principales son:

1.- El Fusilaje o Planeador.- También conocido como "célula", que es el cuerpo principal de la aeronave porque en torno al cual se van a agrupar los demás elementos.

2.- Las Alas.- Elemento de sustentación que da origen a una clasificación: monoplano o biplano.

3.- Empenaje o Cola.- Conformada por la parte posterior de la aeronave que sirve para dirigirla.

4.- Los Motores.- Elemento singular que da origen desde el punto de vista del número de motores a otra clasificación: Monotores, bimotores, trimotores y tetramotores que tienen cuatro motores o más.

5.- Las Hélices.- Este elemento lo encontramos en las -- aeronaves de propulsión mecánica, porque las de propulsión a - reacción sólo cuentan con un núcleo.

6.- Equipo de Radio de Comunicación.

7.- Sistema de Aterrizaje.

8.- Sistema de Control y Mando (Cabina).

(5) Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Nogueroñ Consuegra. 1987.

Todas las partes de la aeronave están controladas e identificadas con la misma a la que pertenecen, a través de los números de serie o matrícula, para evitar el intercambio de partes de una aeronave a otra, aunque en algunas ocasiones se puede hacer dicho intercambio de partes, pero debe hacerse con debido control ya que se producen efectos jurídicos sobre estas partes.

(6). Las relaciones internacionales y nacionales, el derecho internacional y nacional, el intercambio de costumbres, cultura y bienes, el conocimiento de otras razas y países, la solidaridad entre las nacionales, así como el progreso y desarrollo de la sociedad humana se han visto enriquecidas y fortalecidas -- con la creación de las aeronaves como el medio de transporte -- más rápido y eficaz, por eso y por más razones, debemos propugnar todo ser humano actuando individual o colectivamente por -- la protección verídica de toda aeronave que la libre de ataques y atentados en su contra, como el apoderamiento ilícito de su operación haya o no desvío de su ruta o destino final; colocación de explosivos, sabotaje en su operación o en su infraestructura que le es necesaria y otras más.

No podemos olvidar que el fin de la seguridad en el espacio puede ser el principio del fin de la humanidad, porque el poderío bélico es extraordinario ya que por los medios convencionales de ataque pueden destruir ciudades en unas cuantas horas, por ende es obligación de todo habitante del mundo pugnar

(6). Apuntes tomados de la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Noguera Consuegra. 1987.

y luchar por la protección jurídica de las aeronaves, hoy en día, de los vehículos espaciales.

Derechos reales de las aeronaves.- Del cúmulo de derechos reales del orden jurídico entre los bienes y al margen de la polémica acerca de que si la propiedad es un derecho real o personal en materia aeronáutica, sobresalen tres aspectos fundamentales los cuales son: la prenda, la hipoteca y la propiedad.

Ya hemos dicho que la propiedad puede ser adquirida mediante formas de derecho público (la presa y la confiscación) y las demás formas de derecho privado (contrao de compra-venta, etc).

Hipoteca.- Importante también en las relaciones financieras de los propietarios de los aviones, sobre todo desde el punto de vista que se refiere a la obtención de créditos para el fortalecimiento de la economía así como para su continuidad o estabilidad en su desarrollo, sobre todo en empresas que se dedican a un servicio público de transporte aéreo nacional e internacional, o de empresas privadas que poseen una o más aeronaves, o a particulares que las utilizan para sus propios fines.

(7). Las aeronaves son susceptibles de hipoteca y ésta puede constituirse teniendo como objeto a la aeronave totalmente o partes diversas de la misma como los motores, las hélices,

(7) Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Nogueroñ Consuegra. 1987.

equipo de radio y otras más.

Se acepta también la hipoteca de aeronaves en construcción y en copropiedad. En el Derecho Mexicano se configura la hipoteca de las aeronaves en su totalidad y sobre sus partes.

Se ha discutido en la Doctrina como caso especial la situación jurídica, acerca si se puede hipotecar la aeronave que haya sido adquirida a crédito o por cualquier otro contrato de compraventa en el que el vendedor se reserve el título de propiedad o reserva de dominio. La situación doctrinal que da el jurista Juan A. Lena Paz, en el sentido de no aceptar la hipoteca con el fin de evitar controversias entre las partes.

Modalidades sobre la hipoteca de las aeronaves que cita el propio autor.

1.- Hipoteca de parte indivisa de las aeronaves. Contempla el caso de una aeronave en copropiedad, si uno de los copropietarios desea constituir hipoteca sobre la parte que le corresponde, sólo podrá hacerlo con el consentimiento de la mayoría de los demás, sólo se afectará la parte hipotecada de la aeronave.

2.- Hipoteca de aeronaves en construcción. Es posible sólo en caso de que la aeronave en construcción esté inscrita en el Registro Aeronáutico lo cual otorga su individualización sin importar el estado de construcción; esta hipoteca sólo podrá otorgarse por el constructor y por cuenta ajena si se

aporta los materiales y sea ordenado por un tercero, sólo él - podrá constituir la hipoteca.

3.- Hipoteca de motores. Al igual que en la hipoteca de aeronave, deben ser identificados e individualizados por el número de serie que le corresponde así como la matrícula de la aeronave, aún cuando estos motores sean utilizados por varias aeronaves. (8). Cuando un motor se instale en una aeronave hipotecada a distinto acreedor conserva su individualidad y los derechos del acreedor hipotecario sobre el mismo quedan salvaguardados.

4.- Hipoteca sobre las partes diversas de las aeronaves. Con los mismos requisitos antes señalados también se puede -- constituir hipoteca sobre las partes diversas de las aeronaves.

Independientemente de las formalidades inherentes al contrato de hipoteca, en materia aeronáutica tenemos como datos - los siguientes:

- a) Nombre y domicilio del propietario de la aeronave o - parte contratante de la hipoteca.
- b) Nombre y domicilio del acreedor hipotecario.
- c) Descripción del seguro o de los seguros que cubran la aeronave o el bien hipotecado.
- d) Descripción detallada de la aeronave en especial su - número de matrícula.
- e) Señalamiento del alcance del crédito garantizado, así

(8) Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Noguera Consuegra. 1987.

como intereses pactados, término del contrato de hipoteca y lugar en que deberá realizarse el pago de la hipoteca.

f) En caso de que la aeronave esté en construcción se debe indicar la etapa de construcción en que se encuentra.

Por la naturaleza misma de las aeronaves a que están destinadas, se encuentran expuestas a sufrir accidentes y en ocasiones daños irreparables ante los cuales el acreedor hipotecario tiene libre el camino ante la empresa y el propietario sobre la indemnización por los daños que hubiera causado.

El acreedor hipotecario, como medida preventiva, puede hacer del conocimiento de la aseguradora la existencia de la hipoteca. Asimismo puede hacer valer el derecho de persecución y retención.

(9). Los privilegios de los acreedores se establecen en las leyes de cada país, en las que se señalan el orden jerárquico de estos privilegios, quedando supeditados a los privilegios de los otros acreedores, por esto es conveniente recurrir a dichas legislaciones para conocer las situaciones de crédito con privilegio especial.

La Legislación Mexicana para la hipoteca de vías generales de comunicación, da un término que no puede rebasar la última parte del plazo de la concesión.

En el ámbito del Derecho Internacional la hipoteca de aeronaves es regulada a través de un Convenio Internacional

(9). Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Nogueroñ Consuegra. 1987.

que representa obligaciones a cumplir por los países contratantes del mismo y en cierta forma determinan preceptos por equidad y solidaridad.

En este ámbito aludimos a la existencia del Convenio sobre el reconocimiento Internacional de Derechos Reales sobre la aeronave, firmado en Suiza en 1948; México participó en la Conferencia Internacional que le dió nacimiento, lo firmó y ratificó, en la Legislación Aeronáutica Mexicana se contienen principios de dicho Convenio, que tiene su base en dos principios fundamentales:

- 1.- Dar protección a las operaciones hipotecarias.
- 2.- Dar seguridad a los créditos hipotecarios.

Algunos autores determinan que la razón del Convenio es establecer normas básicas para resolver conflictos de leyes sobre hipotecas en los países contratantes.

El Convenio obliga a los países contratantes a reconocer la hipoteca denominada Morgaje, que es la versión anglosajona sobre la hipoteca y derechos simples sobre una aeronave, creados convencionalmente.

La inscripción en el Registro Aeronáutico del Estado contratante en el cual esté matriculada al tiempo de la inscripción de la hipoteca.

Este Convenio también se refiere a la Prenda, otra institución jurídica aeronáutica en la cual el objeto de la prenda

da puede otorgarse material o jurídicamente al acreedor prendario.

El Convenio obliga a que todas las inscripciones inherentes a una aeronave deben hacerse constar en un mismo registro pero deja a la ley de cada Estado los efectos contra terceros que pueda producir, debiendo darse libre acceso a cualquier persona a los datos existentes en el Registro y a obtener copias certificadas de las inscripciones.

1.- (10). Se otorga preferencia a los créditos originados por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave.

2.- A los gastos para la conservación de la aeronave sobre otros derechos que graven a la misma, estos créditos adquieren preferencia en orden cronológico a su origen y se extienden a todas las sumas garantizadas excepto a los intereses ya que éstos sólo se afectarán los devengados en los tres años anteriores, estos aspectos preferenciales son modificables por las legislaciones nacionales.

Pero en un conflicto internacional si los países son parte del Convenio se les dará validez a estos créditos.

Prevee la venta de aeronaves mediante procedimiento general y deja el procedimiento especial a las leyes de cada país.

(10). Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Nogueroñ Consuegra. 1987.

El Convenio establece posibilidad de que alguno de los -
derechos previstos en el mismo, entre ellos la hipoteca consti-
tuida en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de -
reposito almacenadas.

Piezas de repuesto.- Son las partes integrantes de la -
aeronave; motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, -
equipos y en general todos los objetos de cualquier naturaleza
para reemplazar las piezas de la aeronave.

El Convenio establece que por aeronave, debe comprenderse
la célula, cascos o fusilaje, motores, hélices, aparatos de --
radio y cualquier otras piezas al servicio de la aeronave.

México hizo una reserva al Convenio, en el sentido de --
dar preferencia a los créditos fiscales y a los que provengan
de ~~contratos~~ de trabajo.

Estados Unidos y los Países Bajos no estuvieron de acuer-
do con esta reserva de México, pero los demás países firmantes
reconocieron el Derecho Mexicano y también el de Argentina y
Chile que hicieron otras reservas como las de México por razo-
nes legales internas y en razón que todos los Convenios Inter-
nacionales se celebran sobre bases de buena fe la cual permite
expresar claramente su posición sobre los acuerdos tomados
los que en algunas ocasiones es posible adecuar a las leyes -
internas.

En la Legislación Mexicana, la hipoteca tiene alta téc-

nica jurídica aunado un gran acervo jurídico sobre la institución hipotecaria y prendaria, sin embargo reconocemos que toda vía hay mucho que hacer en razón de tratarse de una normatividad general a la que escapan muchos aspectos particulares.

(11). Así tenemos que el Código Civil del D.F. reputa como bien mueble: A todo género de embarcaciones en su artículo 756. Por lo tanto en nuestro Derecho Aviatorio, las aeronaves son bienes muebles, pero sujetos a los principios a los que ya nos hemos referido y que rigen en el ámbito del Derecho Intter nacional calificándolas como inmuebles.

Características sui géneris que las diferencia de los -- demás bienes muebles ya que de ellos surgen relaciones jurídicas especiales, también son aplicables a la hipoteca de aeronaves las disposiciones vigentes (Código Civil, Libro IV) sobre obligaciones que regula lo relativo a la prenda y en su título V lo referente a la hipoteca, (en sus géneros: generales, voluntaria, necesaria y su extinción).

Al respecto señala que la extinción de la hipoteca deberá aplicarse:

- 1.- Cuando se extinga el bien hipotecado.
- 2.- Cuando se extinga la obligación que sirvió de garantía.
- 3.- Cuando se extinga el derecho del deudor sobre el -- bien hipotecado.
- 4.- Cuando se expropie por causa de utilidad pública el bien hipotecado.

(11). Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Nogueroñ Consuegra. 1987.

5.- Cuando se rente jurídicamente la finca hipotecada.

6.- Por remisión expresa del deudor.

7.- Por la declaración de estar preescrita la acción hipotecaria en lo relativo a la concurrencia y relación de créditos.

En el sistema Aeronáutico Mexicano, a los medios de --- transporte también son aplicadas las disposiciones del Código de Comercio, la Ley de Vías Generales de Comunicación lo dispone de esa manera en su artículo 4o. señala, que cuando surjan controversias, se resolverán:

1.- Por los términos de las Convenciones y Tratados.

2.- Por la Ley de Vías gEnerales de Comunicación.

3.- A falta de disposiciones de esta Ley, por el Código de Comercio.

4.- En su defecto por el Código Civil del D.F. o el --- C.P.C.D.F.

5.- En su defecto de acuerdo a las necesidades del servicio público de cuya satisfacción se trate.

(12). Aplica además la Ley de Vías Generales de Comunicación, libros I y IV, sobre comunicaciones aeronáuticas y Ley de Registro Federal de Vehículos, en el que se obliga a los --- propietarios de aeronaves a inscribirlas en el mismo año.

El artículo 18 de la Ley de Vías generales de Comunicación, establece una norma proteccionista de carácter nacional

(12). Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Noguera Consuegra, 1987.

al disponer que no se podrá directa o indirectamente ceder, hi potecar, gravar o enajenar la concesión ni los derechos en --- ella contenidos, la vía, edificios, estaciones, servicios auxi- li
ares, dependencias o accesorios a Gobiernos o Estados extran-jeros, ni admitirlos como socios de la empresa concesionaria y cualquier operación de este tipo sería nula de pleno derecho.

El artículo 29 fracción V señala que las concesiones ca-ducarán porque se ceda, hipoteque, enajene o se grave la conce-sión o algún derecho en ella establecido o los bienes afectos al servicio público de que se trate, a algún gobierno extranje-ro o se le admita como socio.

El artículo 32 por su parte dispone que además de cadu-car la concesión y perder el concesionario la garantía otorga-da, perderá además en beneficio de la Nación la vía de comuni-cación con todos los bienes muebles e inmuebles y demás acceso-rios.

Como se ve, la Ley Mexicana al respecto es clara y con-tundente con el objeto de evitar confiltraciones extrañas a -- través de la figura jurídica de la hipoteca de aeronaves.

Aún cuando algunos juristas puedan pensar que por el al-to costo de las aeronaves podría permitirse la hipoteca a go-biernos extranjeros, debemos contestar que sería más el costo de la seguridad nacional. Si el Gobierno Federal no desea ex-plotar por sí mismo la vía de comunicación declarada la cadu-cidad, podrá ponerla a la venta mediante subasta pública a tra

vés de un procedimiento administrativo legal, establecido en la propia ley, del cual extraemos como dato que del precio de la venta se cubrirán por orden las obligaciones de la Empresa a favor de sus trabajadores en los términos de la Ley Federal del Trabajo, los gastos de administración y los créditos hipotecarios o de otra clase de cargo de empresa que sean anteriores a la declaración de caducidad. Al concesionario a quien se le declare la caducidad queda inhabilitado por cinco años para que se le pueda otorgar otra concesión.

(13). Por su parte el artículo 92 prevee que podrá constituirse hipotecas u otros gravámenes reales sobre todas las líneas de vehículos, embarcaciones, bienes del sistema de una empresa, pero nunca abarcarán la última décima parte del tiempo de la concesión.

La hipoteca comprende:

- 1.- La concesión.
- 2.- La vía de comunicación o medio de transporte.
- 3.- El material móvil o fijo necesario.
- 4.- Los capitales afectados a la explotación.
- 5.- Los créditos nacidos en la explotación de los derechos concesionados.

(13). Apuntes tomados en la clase de Derecho Aéreo y Espacial que imparte el Lic. Pedro Nogueroñ Consuegra. 1987.

CAPITULO II

ASPECTO INTERNACIONAL.

1.- Antecedentes.

"El Derecho Aéreo", "Derecho Aeronáutico" y "Derecho de la Aviación" es una nueva rama de las ciencias jurídicas, que se creó por la circulación de aeronaves y vehículos espaciales. En la Facultad de Derecho de la UNAM se la denomina Derecho -- Aéreo y Espacial.

La finalidad del Derecho Aéreo es someter a una adecuada regularización jurídica las relaciones y situaciones surgidas de la navegación aérea, con el objeto de lograr un ordenamiento jurídico general, que es establecer un equilibrio entre los intereses en conflicto con fines de asegurar el orden esencial para el mantenimiento y progreso de la sociedad humana.

El Derecho Aéreo abarca todas las cuestiones jurídicas - que tengan su origen en el hecho técnico de la navegación aérea ya sea de carácter público o privado, nacional o internacio---nal, ejemplo: la condición jurídica en el espacio aéreo, el ré gimen legal de las aeronaves, la circulación aérea, la situa---ción del personal de los servicios de la aeronavegación, los - transportes del aire, los contratos de utilización de aerona--ves, la responsabilidad surgida del ejercicio de actividades - aeronáuticas, la asistencia y salvamento de aeronaves, los se- guros aeronáuticos, la determinación de la ley aplicable a tri

bunales competentes respecto a hechos, actos y delitos producidos a bordo de las aeronaves o en relación de las mismas y -- otros aspectos jurídicos.

Ahora citaré algunos conceptos, que diversos autores mencionan acerca del Derecho Aéreo.

(14). AMBROSINI.- Derecho de la Aviación es la rama del Derecho que estudia la calificación y regulación de todos los factores esenciales de la actividad aviatoria, o sea del ambiente en que ella se organiza y desenvuelve (espacio situado arriba de la superficie terrestre específicamente determinada a tal actividad, que se suele denominar Infraestructura); el medio o vehículo con que tal actividad se pone en acción --- (avión o máquina volante, de cualquier especie); el personal especializado que sirve para su conducción y uso (gente del - aire); así como todas las relaciones jurídicas (públicas o -- privadas, nacionales e internacionales) a que da lugar la mencionada actividad.

COGLIOLO COCAPARDO.- Estiman que es el conjunto de de-- recho público y privado que regulan la navegación aérea y en general, el movimiento de las aeronaves y de otros aparatos -- que se desplazan en el aire, en sus relaciones con las personas, las cosas y la tierra.

LEMOINE.- Considera que el Derecho que determina y es--

(14). Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico. P.P. 10, ll. 4a. Ed. Plus Ultra. Buenos Aires, 1975.

(15) estudia las leyes y reglas de derecho que rigen la circulación y utilización de las aeronaves, así como las relaciones - que ellas originan.

Aclara este autor que el término "circulación" debe ser tomado no solamente en su acepción común, sino también en el - sentido que le dan los economistas cuando hablan de circula--- ción de bienes, es decir, su sentido más amplio.

GAY DE MONTELLA.- Es un conjunto de normas de Derecho pú blico y privado de la navegación aérea dedicada al transporte de personas y cosas mediante la utilización de aeronaves y las relaciones jurídicas nacidas de tal sistema.

FOGLIA Y MERCADO.- Es la regulación del hecho técnico -- del transporte que se produce en el espacio aéreo.

VIDELA ESCALADA.- Había definido en 1948 al Derecho Aéreo como el conjunto de principios y normas de Derecho público y - privado, de orden nacional e internacional, que rigen las ins- tituciones y relaciones jurídicas nacidas de la circulación -- aérea modificada por ella, pero a raíz de una observación de - RODRIGUEZ JURADO que adhirió a esa definición, sustituyó "cir- culación aérea" por "circulación aeronáutica" con lo que la -- definición ha quedado como sigue "conjunto de principios y nor- mas, de derecho público y privado, de orden interno e interna- cional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas na- cidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella".

(15). OPUS. CIT. P.P. 10, 11.

Terminando con estas definiciones de Derecho Aéreo, quisiera señalar ciertas características de éste.

(16). "INTERNACIONALIDAD.- El avión es el medio de transporte ideal a larga distancia. Es por esto que la navegación aérea, al igual que la navegación marítima, es eminentemente internacional, dando lugar a relaciones jurídicas internacionales. Por tal motivo los Estados adoptan, por vía de acuerdos multilaterales, normas uniformes tendientes a regular la navegación aérea y las relaciones jurídicas que de las mismas se pueden derivar, también a eliminar los conflictos de leyes que podrían surgir de la legislación de diversos países cruzados por la aeronave".

En la actualidad la navegación aérea se rige, en sus aspectos de Derecho Público, por el Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944 (del cual hablaremos más adelante ampliamente), en razón de haber sido ratificado por la mayoría de los Estados que conforman el Consorcio Mundial.

En el derecho privado, son igualmente valiosos los resultados alcanzados por el Convenio de Varsovia de 1929, sobre unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional que ha obtenido un elevado número de ratificaciones y además sus principios han sido seguidos por la mayor parte de las legislaciones aeronáuticas.

(16). CARTOU, LOUIS. DROIT AERIEN I. P. 85. 1a. Ed. Presse Universitaire de France. París, 1962.

La ratificación de un acuerdo internacional impone a la parte contratante el deber de asegurar su estricta observancia dentro de su ámbito jurisdiccional y, si bien cada Estado conserva su autonomía legislativa en el orden interno, los inconvenientes que deriva de una dualidad de regímenes jurídicos en relación a una misma materia, así como el valor de autoridad que emana de soluciones internacionalmente aceptadas, han hecho que la mayoría de las leyes aeronáuticas nacionales acepten los principios y normas establecidas en dichos Convenios, lográndose así en algunos temas, uniformidad entre las diversas legislaciones internas.

(17). "POLITICIDAD.- Los factores políticos influyen notablemente en el Derecho Aéreo. La soberanía de los Estados en el espacio que cubre sus territorios, se funda en los riesgos que la aviación representa para la seguridad y los intereses de los Estados".

Por otra parte el avión, que en tiempo de guerra es terrible arma destructora, constituye en tiempos de paz un instrumento de prestigio y política internacional además de sus implicaciones en el orden económico.

(18). "DINAMISMO.- También puede señalarse, como característica del Derecho Aéreo la rapidez de su formación y la necesidad de su constante actualización. El desarrollo ininterrumpido de la navegación aérea en todos sus órdenes y las transforma

(17). OPUS CIT. P.P. 85, 86.

(18). IBIDEM. P. 87

ciones que sin cesar experimenta en sus aspectos técnicos, exigen una continua revisión de las normas que las rigen a fin de adaptar las nuevas instituciones que se van produciendo.

(18) "PLENITUD.- Las normas de derecho público y privado de carácter nacional e internacional, que integran el Derecho Aéreo, concurren en un mismo fin: lograr un justo equilibrio - entre los múltiples intereses afectados por la navegación aérea o comprometidos en ella.

Existen entre dichas normas, no obstante su distinta naturaleza, una comunidad al objeto que se refieren, lo cual producen las siguientes consecuencias:

1) Conduce a la reducción de los mismos en un sistema --- unitario y orgánico, calificado por la especialidad de la materia que regulan.

2) Ello permite llegar por inducción a los principios -- generales del Derecho Aeronáutico que gobierna la disciplina.

3) Esta última circunstancia facilita la búsqueda dentro del contenido de soluciones adecuadas a los problemas derivados de la navegación aérea no contemplados por las respectivas normas generales.

(18) IBIDEM. p.87.

EVOLUCION HISTORICA DEL DERECHO AEREO.

La historia del Derecho Aereo es tan antigua como la --- aviación misma, se remontan sus orígenes a los comienzos de la navegación aérea.

En 1884 los capitanes franceses RENARD y FREBS demostraron con el dirigible "LA FRANCE" que el hombre podía elevarse en el aire.

En 1901, FAUCHILLE, publica su trabajo sobre el "EL DOMINIO AEREO" y "EL REGIMEN JURIDICO DE LOS AEROSTATOS" que representa el primer intento doctrinario específico sobre nuestra disciplina, en el cual sostiene el principio de la libertad en el espacio y en 1909 se constituye en París el COMITE JURIDICO INTERNACIONAL DE LA AVIACION, integrado por juristas de varios países con la finalidad de "elaborar una legislación internacional conforme a las necesidades e intereses de la nueva locomoción".

En Mayo de 1910 se reunió en París, con la participación de diez y ocho países con sus respectivos delegados europeos, una Conferencia Internacional de Navegación Aérea, con el objeto de considerar diversos temas de Derecho Público Aéreo, que no arrojó resultado práctico.

Fue más importante el CONGRESO JURIDICO INTERNACIONAL para la locomoción aérea realizada en Verona en Junio de 1910, - que llegó a importantes conclusiones, entre las que cabe men--

cionar:

a) Que la atmósfera que domina el territorio y el mar territorial debía considerarse como atmósfera territorial sometida a la soberanía del Estado, y que la atmósfera que domina -- los territorios desocupados y el mar libre, debía considerarse libre, excepto las reglas de policía necesarias y el régimen -- jurídico inherente a la nacionalidad de las aeronaves; que las reglas de circulación de aeronaves en el espacio libre fueran determinadas por Acuerdos Internacionales.

b) Que cada aeronave debía tener una necesidad, la de -- llevar marcas; y que el criterio para determinarla fuese el -- mismo en todos los Estados.

c) Que no se pudiese aterrizar en propiedades privadas -- más que con reserva de indemnizar los daños causados, excepto en caso de necesidad, y que no se pusiesen obstáculos al aterrizaje, presumiéndose la necesidad salvo prueba en contrario.

Igualmente el INSTITUTO DE DERECHO INTERNACIONAL DE GINEBRA y la "INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION" comenzaron a tratar asuntos de Derecho Aéreo en sus reuniones periódicas de trabajo; diferentes Estados dictan las primeras reglamentaciones -- orgánicas sobre la materia (Francia e Inglaterra en 1911; Italia en 1914; así como varias ciudades de Estados Unidos), y se suscribieron los primeros Acuerdos Internacionales bilaterales (Estados Unidos y Canadá en 1910; Francia y Alemania en -- 1913).

La Primera Guerra Mundial (1914-1918).- Esta interrumpió los trabajos de elaboración del Derecho Aéreo y al terminar ésta, se firmó en París el 13 de Octubre de 1919, el trascendental "CONVENIO PARA LA REGLAMENTACION DE LA NAVEGACION AEREA", que por haber sido ratificado por casi todos los Estados constituyó hasta que entró el vigor el CONVENIO DE CHICAGO de 1944, la carta magna de la Aviación Internacional. En 1926 se celebra en Madrid un CONGRESO IBEROAMERICANO DE NAVEGACION AEREA, en el cual se suscribió un convenio que reprodujo, con algunas modificaciones el CONVENIO DE PARIS DE 1919 y, en 1928, se reunió en La Habana una CONFERENCIA PANAMERICANA SOBRE AVIACION COMERCIAL, en la cual se firma un Convenio que también coincidía en líneas generales, con el CONVENIO DE PARIS DE 1919.

El Convenio establecía el principio de la Soberanía de los Estados contratantes sobre el espacio aéreo que cubre sus territorios, pero reconocía a las aeronaves de otros Estados contratantes en tiempo de paz, la libertad de tránsito inofensivo, sujeta a la potestad del Estado subyacente de fijar los itinerarios que las mismas debían seguir cuando cruzaran el territorio sin aterrizar.

También podían los Estados impedir, por razones militares o de seguridad pública, el vuelo de las aeronaves de los demás Estados contratantes sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no hicieran distinciones sobre sus aeronaves privadas y las de los demás Estados contratantes.

De acuerdo a este Convenio las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro hubieran sido matriculadas (art.6), debiendo estar provistas de un Certificado de Aeronavegabilidad expedido por el Estado.

Cada Estado contratante podía subordinar a su previa autorización la explotación de líneas aéreas regulares internacionales sobre su territorio, con o sin escalas y establecer en favor de sus aeronaves nacionales reservas y restricciones concernientes al transporte comercial de personas y bienes entre dos puntos de su territorio.

Establecía el convenio qué documentos debían llevar las aeronaves a bordo, imponiendo la obligación de conservar los libros de navegación hasta dos años después de la última inscripción. Reconocía a las autoridades locales el derecho de vista de las aeronaves y el de verificar los documentos de vuelo a la partida y llegada de la misma y disponía que el salvamento de los aparatos perdidos en el mar fuera regulado por los principios de Derecho Marítimo.

(19). "Se creó la COMISION INTERNACIONAL DE NAVEGACION AEREA (CINA), que tenía por función ajustar las normas de los anexos técnicos del Convenio a las cambiantes exigencias y necesidades de la navegación aérea.

Este Convenio estuvo en vigencia hasta el año de 1947 en

(19). Vedross, Aldred. Derecho Internacional Público. P. 128
Biblioteca Jurídica Aguilar. Madrid, 1980.

que entró en vigencia el CONVENIO DE CHICAGO de 1944 sobre ---
 Aviación Civil Internacional, que lo sustituyó".

CONVENIO PANAMERICANO SOBRE AVIACION COMERCIAL (LA HABANA 1928).

Toma como modelo al CONVENIO DE PARIS DE 1919, aunque va
 rfa de él en varios puntos.

Si bien reconoce la soberanía completa y exclusiva de los
 Estados contratantes sobre su espacio aéreo, se otorga a las -
 aeronaves de los Estados contratantes dedicadas al comercio --
 aéreo internacional el derecho de desembarcar pasajeros y des-
 cargar una parte de su carga en uno de los aeropuertos desig--
 nados como puerto de entrada de algún otro Estado contratante
 y continuar hasta algún otro aerpueto o aeropuertos de dicho
 Estado para desembarcar los pasajeros restantes y la carga ---
 destinada a un Estado o Estados extranjeros, siempre que cum--
 pla los requisitos que deben ser los mismos para las aerona--
 ves nacionales y extranjeras dedieadas al tráfico internacio--
 nal.

Es decir que no se permite a los Estados contratantes --
 subordinar a su previa autorización el funcionamiento de lf---
 neas comerciales internacionales regulares de otros Estados --
 contratantes.

Este Convenio que hasta 1944 había obtenido 11 ratifica-
 ciones, perdió validez al entrar en vigencia el CONVENIO DE --
 CHICAGO en 1947, cuyo artículo 80 impuso a los Estados contra-
 tantes la obligación de denunciar el CONVENIO DE PARIS de 1919

o el PANAMERICANO DE LA HABANA DE 1928 si fueren partes del -- uno o del otro disponiendo además que, entre los Estados con-- tratantes, el CONVENIO DE CHICAGO deroga los Convenios de PA-- RIS y de la HABANA.

2. CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Chicago 1944).

El texto del CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL en el idioma inglés firmado en Chicago el 7 de Diciembre de -- 1944, y el texto de dicho Convenio en los idiomas español y -- francés anexo al protocolo sobre el texto auténtico trilingüe del CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (Chicago 1944) que fue firmado en Buenos Aires el 24 de septiembre de 1968 y entró en vigor, en los Estados que lo firmaron sin reserva de aceptación el 24 de Octubre de 1968 (este protocolo sería mencionado en adelante como el "PROTOCOLO DE BUENOS AIRES").

La Asamblea en su 22 período de sesiones, adoptó otra -- enmienda del Convenio para sustituir el texto actual del párra fo por un nuevo texto auténtico del Convenio en idioma ruso. Dicha enmienda no se ha incluido en el presente documento por no haber entrado aún en vigor.

(20). "PREAMBULO DEL CONVENIO.

Considerando: Que el desarrollo futuro de la aviación -- civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y

(20). Convenio sobre Aviación Civil Internacional, P.P. 8 y 9
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
Sexta Edición. México, 1980.

pueblos del mundo, mientras que el abuso puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; considerando que es deseable evitar toda tensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo; por consiguiente, los gobiernos que suscribe, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico".

El CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL, consta de cuatro partes que son las siguientes:

Primera parte: NAVEGACION AEREA.

Segunda parte: LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL.

Tercera parte: TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL.

Cuarta parte: DISPOSICIONES FINALES.

El artículo 12 de este Convenio hace mención a las Marcas de Nacionalidad de las Aeronaves ya que establece: que todos los Estados contratantes se comprometen a adoptar medidas de seguridad para las aeronaves que lleven las Marcas de su Nacionalidad donde quiera que se encuentren.

Del artículo 17 al artículo 21 de este Convenio son referentes a las Marcas de Nacionalidad y Matrícula de las Aeronaves. Establecen que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas.

La matrícula de una aeronave puede cambiarse de un Estado a otro; pero no podrá estar matriculada en más de un Estado.

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves se harán conforme a las leyes y reglamentos de los Estados contratantes.

Toda aeronave utilizada en la navegación aérea internacional deberá llevar las Marcas de Nacionalidad y Matrícula correspondientes.

Los Estados contratantes se comprometen a dar información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave a los Estados o a la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL. Además todo Estado contratante proporcionará la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL informes sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional.

Considero muy importante señalar cuáles son los documentos que deben llevar las aeronaves, el artículo 29 de este Convenio dice lo siguiente al respecto:

(21). "Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación aérea internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones preescritas en el presente Convenio:

a) Certificado de Matrícula.

(21). OPUS CIT. P.P.8 y 9

- b) Certificado de Aeronavegabilidad.
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación.
- d) Diario de abordó.
- e) Si está provista de aparatos de radios, la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- f) Si transporta carga, un manifiesto y declaración detallada de la carga".

El artículo 37 indica que la ORGANIZACION DE AVIACION - CIVIL INTERNACIONAL adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de matrícula o identificación de la aeronave.

Ahora quisiera hablar de la ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, la cual está compuesta de una Asamblea, un Consejo, la Comisión de Aeronavegación y demás órganos que -- estime necesarios.

Dicha Organización Civil Internacional tiene como objetivos:

- Desarrollar en forma segura y ordenada la aviación -- civil internacional en todo el mundo.
- Fomentar técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e -

instalaciones y servicios de navegación aérea internacional.

- Lograr un transporte aéreo seguro, regular y económico.

- Asegurar que se respeten los derechos de los Estados contratantes.

- Evitar discriminación entre Estados contratantes.

- Promover la seguridad del vuelo en la navegación internacional.

FACULTADES Y DEBERES DE LA ASAMBLEA.

- Elegir en cada reunión a su presidente y otros dignatarios.

- Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo.

- Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste sometá a su consideración.

- Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente.

- Aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización.

- Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Orga--

nización.

- A su discreción referir al Consejo, a las comisiones - auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté - dentro de su esfera de acción.

- Delegar en el Consejo las facultades y facultad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal - delegación de autoridad.

- Considerar las propuestas de modificación o enmienda - de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes.

- Entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

FUNCIONES OBLIGATORIAS DEL CONSEJO:

- Someter informes anuales a la Asamblea.

- Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir - con los deberes que le asigne el presente Convenio.

- Determinar su organización y reglamento interno.

- Nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité.

- Establecer una Comisión de aeronavegación.
- Administrar los fondos de la Organización.
- Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo.
- Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptará medidas para el nombramiento del personal necesario.
- Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas.
- Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo.
- Comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción.
- Adoptar normas y métodos recomendados internacionalmente, designándolos, por razones de conveniencia, como anexos del presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas.
- Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos.

- Examinar todo lo relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

FUNCIONES FACULTATIVAS DEL CONSEJO.

El Consejo puede:

- Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los otros fines del presente Convenio.

- Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación.

- Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea.

- Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones.

- Investigar a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional, y después de -- tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

OBLIGACIONES DE LA COMISION DE AERONAVEGACION.

- Considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los Anexos del presente Convenio.

- Establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea.

- Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

CAPITULO III.

1.- ANEXO 7 AL CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL,
SOBRE MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA.

La Marca de Nacionalidad precederá a la de Matrícula, -- cuando la Marca de Matrícula use letras, la Marca de Nacionalidad irá precedida de guión.

La Marca de Nacionalidad se selecciona de la serie de -- símbolos de nacionalidad, incluidas en las señales de llamada por radio que la Unión Internacional de Telecomunicaciones --- atribuye al estado de matrícula. Las Marcas de Nacionalidad -- que fueron seleccionadas se notificarán a la ORGANIZACION DE - AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.

La Marca de Matrícula consiste en letras, números o una - combinación de ambos y se asigna por el estado de matrícula,

Cuando la Marca de Matrícula consiste en letras, no debe rán usarse combinaciones que puedan confundirse con los grupos de cinco letras usados en la segunda parte del CODIGO INTERNA- CIONAL DE SEÑALES.

La Marca de Nacionalidad y Matrícula se pintará sobre la aeronave o se fijarán en la misma de cualquier otra forma que las de una permanencia similar.

Las marcas deben aparecer limpias y visibles en todo momento; las letras y números de cada grupo aislado de marcas se se

rán de la misma altura; las letras son de tipo romano, mayúsculas y sin adornos. Los números serán arábigos y sin adornos.

El ancho de cada uno de los caracteres (excepto la letra "I" y el número "1" y la longitud de los guiones, es dos tercios de la altura de los caracteres; los caracteres y guiones están constituidos por líneas llenas y de un color que contrasta claramente con el fondo. El ancho de las líneas es igual a una sexta parte de la altura de los caracteres.

Cada uno de los caracteres está separado, del que inmediatamente le siga, por un espacio igual a la cuarta parte de la anchura de un carácter, por esto el guión se considera como una letra.

Todos los Estados contratantes tienen un registro en el que aparecen, con respecto de las aeronaves matriculadas por el Estado, los detalles contenidos en el Certificado de Matrícula, que por cierto éste, siempre debe llevarse en la aeronave.

Toda aeronave lleva una placa de identificación en las que están inscritas, por lo menos su Marca de Nacionalidad y su Matrícula; esta placa es de metal incombustible y se fijará en lugar visible, de preferencia cerca de la entrada.

NORMAS INTERNACIONALES

**MARCAS DE NACIONALIDAD Y DE
MATRÍCULA DE LAS AERONAVES**

**ANEXO 7
AL CONVENIO SOBRE
AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

CUARTA EDICIÓN — JULIO DE 1981

Esta edición incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo hasta el 31 de marzo de 1981 y reemplaza desde el 26 de noviembre de 1981, todas las ediciones anteriores del Anexo 7.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las Normas.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ÍNDICE

PREÁMBULO.....	5	4.— Dimensiones de las marcas de nacionalidad, de las marcas comunes y de las de matrícula....	8
NORMAS INTERNACIONALES.....	7	4.1.— Aeróstatos.....	8
1.— Definiciones.....	7	4.2.— Aerodinos.....	8
2.— Marcas de nacionalidad, marcas comunes y de matrícula que han de usarse.....	7	5.— Tipo de los caracteres empleados para las marcas de nacionalidad, las marcas comunes y las de matrícula.....	8
3.— Colocación de las marcas de nacionalidad, de las marcas comunes y de las de matrícula.....	8	6.— Inscripción de las marcas de nacionalidad, de las marcas comunes y de las de matrícula.....	9
3.1.— Generalidades.....	8	7.— Certificado de matrícula.....	9
3.2.— Aeróstatos.....	8	8.— Placa de identificación.....	9
3.3.— Aerodinos.....	8	9.— Generalidades.....	9

PREÁMBULO

Antecedentes

En el Anexo 7 aparecen normas adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional como normas mínimas aplicables a las marcas distintivas apropiadas de nacionalidad y de matrícula, que se han determinado de conformidad con el Artículo 20 del Convenio. El 8 de febrero de 1949, el Consejo adoptó normas relativas a marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, de conformidad con las disposiciones del Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), y a las que designó como Anexo 7 al Convenio. Comenzaron a surtir efecto a partir del 1º de julio de 1949. Las normas se basaron en las recomendaciones de la Primera y Segunda Conferencias del Departamento de Aeronavegabilidad, celebradas en marzo de 1946 y en febrero de 1947, respectivamente.

En la Tabla A se indica el origen de las enmiendas subsiguientes, junto con una lista de los temas principales a que se refieren y las fechas en que el Consejo adoptó o aprobó el Anexo y las enmiendas, las fechas en que surtieron efecto y las de aplicación.

Medidas que han de tomar los Estados contratantes

Notificación de diferencias. Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en este Anexo y en las enmiendas del mismo. Además, se invita a los Estados contratantes a que mantengan a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda de este Anexo, se enviará a los Estados contratantes una solicitud específica para la notificación de diferencias.

También se solicita la atención de los Estados sobre las disposiciones del Anexo 15 relativas a la publicación de diferencias entre sus reglamentos y métodos nacionales y las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI, por medio del servicio de información aeronáutica, además de la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio.

Promulgación e información. El establecimiento, supresión o cambios de instalaciones, servicios y procedimientos que afecten a las operaciones de aeronaves — proporcionados de conformidad con las normas que se especifican en este Anexo — deberían notificarse y efectuarse de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 15.

Carácter de cada una de las partes componentes del Anexo

Los Anexos constituyen generalmente de las siguientes partes, aunque no necesariamente, y cada una de ellas tiene el carácter que se indica:

1.— Texto que constituye el Anexo propiamente dicho:

- a) *Normas y Métodos recomendados* que el Consejo ha adoptado de conformidad con las disposiciones del Convenio. Su definición es la siguiente:

Norma: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera necesaria para la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional y a la que, de acuerdo con el Convenio, se ajustarán los Estados contratantes. En el caso de que sea imposible su cumplimiento, el Artículo 38 del Convenio estipula que es obligatorio hacer la correspondiente notificación al Consejo.

Método recomendado: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

- b) *Apéndices* con texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados que ha adoptado el Consejo.
- c) *Definiciones* de la terminología empleada en las normas y métodos recomendados, que no es explícita porque no tiene el significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente, pero son parte esencial de cada una de las normas y métodos recomendados en que se usa el término, ya que cualquier cambio en el significado de éste afectaría la disposición.
- d) *Tablas y Figuras* que aclaran o ilustran una norma o método recomendado y a las cuales éstos hacen referencia, forman parte de la norma o método recomendado correspondiente y tienen el mismo carácter.

2.— Texto aprobado por el Consejo para su publicación en relación con las normas y métodos recomendados:

- a) *Preámbulos* que comprenden antecedentes históricos y textos explicativos basados en las medidas del Consejo, y que incluyen una explicación de las obligaciones de los Estados, dimanantes del Convenio y de las resoluciones de adopción, en

cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

- b) *Introducciones* que contienen texto explicativo al principio de las partes, capítulos y secciones de los Anexos a fin de facilitar la comprensión de la aplicación del texto.
- c) *Notas* intercaladas en el texto, cuando corresponde, que proporcionan datos o referencia acerca de las normas o métodos recomendados de que se trata, sin formar parte de tales normas o métodos recomendados.
- d) *Adjuntos* que comprenden textos que suplementan los de las normas y métodos recomendados, o incluidos como orientación para su aplicación.

Elección de idioma

Este Anexo se ha adoptado en cuatro idiomas — español, francés, inglés y ruso. Se pide a cada uno de los Estados

contratantes que elija uno de esos textos para los fines de aplicación nacional y demás efectos previstos en el Convenio, ya sea para utilizarlo directamente o mediante traducción a su propio idioma, y que notifique su preferencia a la Organización.

Presentación editorial

Para facilitar la lectura e indicar su condición respectiva, las *Normas* aparecen en tipo corriente y las *Notas* en letra bastardilla precedidas de la palabra *Nota*. El Anexo 7 no contiene *Métodos recomendados*.

Toda referencia hecha a cualquier parte de este documento, identificada por un número, un título o ambos, comprende todas las subdivisiones de dicha parte.

Tabla A — Enmiendas del Anexo 7

Enmienda	Origen(es)	Tema	Adoptada Surió efecto Aplicable
1a. edición	Primera (1946) y Segunda (1947) Reuniones del Departamento de Aeronavegabilidad		8 de febrero de 1949 1º de julio de 1949 1º de noviembre de 1949
1 (2a. edición)	Quinta Reunión del Comité de Aeronavegabilidad (1962)	Colocación y tamaño de las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves	12 de noviembre de 1963 1º de abril de 1964 1º de agosto de 1964
2	Estudio (1967) de la Comisión de Aeronavegación	Redefinición del término "aeronave" en el sentido de que ninguno de los vehículos del tipo de cojón de aire, tales como aerodeslizadores ("hovercraft") y vehículos de efecto del suelo, deben clasificarse como aeronaves.	8 de noviembre de 1967 8 de marzo de 1968 8 de julio de 1968
3 (3a. edición)	Estudio del Consejo (1969)	La enmienda introduce las definiciones de las expresiones "Autoridad de registro de marca común", "Marca común" y "Organismo internacional de explotación", y las disposiciones pertinentes para permitir que las aeronaves de los organismos internacionales de explotación de la clase prevista en el Artículo 77 del Convenio, pudieran matricularse sobre una base que no fuera nacional.	23 de enero de 1969 23 de mayo de 1969 18 de septiembre de 1969
4 (4a. edición)	Estudio de la Comisión de Aeronavegación (1980), Reunión del Comité sobre el ruido producido por las aeronaves (1979)	Globos libres no tripulados. Modificación de la definición de "helicóptero".	30 de marzo de 1981 30 de julio de 1981 26 de noviembre de 1981

NORMAS INTERNACIONALES

1. — DEFINICIONES

Cuando los términos y expresiones indicados a continuación se emplean en las normas para marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, tienen los significados siguientes:

Aerodino. Toda aeronave que, principalmente, se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra. (Véase la clasificación de aeronaves en la Tabla I.)

Aeróstato. Toda aeronave que, principalmente, se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional.

Autoridad de registro de marca común. La autoridad que mantiene el registro no nacional o, cuando sea apropiado, la parte del mismo en la que se inscriben las aeronaves de un organismo internacional de explotación.

Avión o aeroplano. Aerodino propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Dirigible. Aeróstato propulsado mecánicamente.

Estado de matrícula. El Estado en cuyo registro está inscrita la aeronave.

Girovión. Aerodino propulsado mecánicamente, que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores.

Giroplano. Aerodino que se mantiene en vuelo en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores, que giran libremente alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Globo. Aeróstato no propulsado mecánicamente.

Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Marca común. Marca asignada por la Organización de Aviación Civil Internacional a la Autoridad de registro de marca común, cuando ésta matricula aeronaves de un organismo internacional de explotación sobre una base que no sea nacional.

Nota. — Todas las aeronaves de un organismo internacional de explotación que están matriculadas sobre una base que no sea nacional llevan la misma marca común.

Material incombustible. Material capaz de resistir el calor tan bien como el acero o mejor que éste, cuando las dimensiones en ambos casos son apropiadas para un fin determinado.

Organismo internacional de explotación. Organismo del tipo previsto en el Artículo 77 del Convenio.

Ornitóptero. Aerodino que, principalmente, se mantiene en vuelo en virtud de las reacciones que ejerce el aire sobre planos a los cuales se imparte un movimiento de batimiento.

Planador. Aerodino no propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

2. — MARCAS DE NACIONALIDAD, MARCAS COMUNES Y DE MATRÍCULA QUE HAN DE USARSE

2.1 La marca de nacionalidad o la marca común y la de matrícula constarán de un grupo de caracteres.

2.2 La marca de nacionalidad o la marca común precederá a la de matrícula. Cuando el primer carácter de la marca de matrícula sea una letra, ésta irá precedida de un guión.

2.3 La marca de nacionalidad se seleccionará de la serie de símbolos de nacionalidad, incluida en las señales de llamada por radio que la Unión Internacional de Telecomunicaciones atribuye al Estado de matrícula. Las marcas de nacionalidad seleccionadas se notificarán a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2.4 La marca común se seleccionará de la serie de símbolos incluidos en los distintivos de llamada por radio atribuidos a la Organización de Aviación Civil Internacional por la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Nota. — La asignación de la marca común a una Autoridad de registro de marca común la hará la Organización de Aviación Civil Internacional.

2.5 La marca de matrícula consistirá en letras, números o en una combinación de ambos, y será la asignada por el Estado de matrícula o la Autoridad de registro de marca común.

2.6 Cuando la marca de matrícula consista en letras, no deberán usarse combinaciones que puedan confundirse con los grupos de cinco letras usados en la segunda parte del Código Internacional de Señales, con las combinaciones de

tres letras que, comenzando con Q, se usan en el Código Q, ni con la señal de auxilio SOS, u otras señales de urgencia similares, como XXX, PAN y TTT.

Nota. — Como referencia a dichos códigos, véase el vigente Reglamento Internacional de Telecomunicaciones.

3. — COLOCACIÓN DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD, DE LAS MARCAS COMUNES Y DE LAS DE MATRÍCULA

3.1. — Generalidades

La marca de nacionalidad o la marca común y la de matrícula se pintarán sobre la aeronave o se fijarán a la misma de cualquier otra forma que les dé una permanencia similar. Las marcas deberán aparecer limpias y visibles en todo momento.

3.2. — Aerostatos

3.2.1 *Dirigibles.* Las marcas de todo dirigible se colocarán bien sea en la envoltura o en los planos estabilizadores. En el primer caso se orientarán a lo largo, a uno y otro lado del dirigible, y también se colocarán en la parte superior, sobre el eje de simetría. En el segundo caso irán en los estabilizadores horizontal y vertical. El estabilizador horizontal llevará las marcas en la cara superior del lado derecho y en la cara inferior del lado izquierdo, con la parte superior de las letras y números hacia el borde de ataque. El estabilizador vertical llevará las marcas en ambas caras de la mitad inferior, de modo que las letras y los números se lean horizontalmente.

3.2.2 *Globos esféricos (que no sean globos libres no tripulados).* Las marcas deberán aparecer en dos lugares diametralmente opuestos, y colocarse cerca del ecuador del globo.

3.2.3 *Globos no esféricos (que no sean globos libres no tripulados).* Las marcas deberán aparecer en cada lado, y deberán colocarse cerca de la máxima sección transversal del globo, por encima de la banda de cordaje o de los puntos de conexión de los cables de suspensión de la barquilla y lo más cerca posible de los mismos.

3.2.4 *Aerostatos (que no sean globos libres no tripulados).* Las marcas laterales deberán ser visibles desde los lados y desde el suelo.

3.2.5 *Globos libres no tripulados.* Las marcas aparecerán en la placa de identificación (véase Sección 8).

3.3. — Aerodinos

3.3.1 *Alas.* Los aerodinos ostentarán, una sola vez, las marcas en el intradós del ala. Se colocarán en la mitad izquierda del intradós del ala, a no ser que se extiendan sobre la totalidad de dicho intradós. Las marcas se colocarán, siempre que sea posible, a igual distancia de los bordes de ataque y de salida de las alas. La parte superior de las letras y números deberá orientarse hacia el borde de ataque del ala.

3.3.2 *Fuselaje (o estructura equivalente) y superficies verticales de cola.* En los aerodinos, las marcas deberán aparecer a cada lado del fuselaje (o estructura equivalente) entre las alas y las superficies de la cola, o en las mitades superiores de las superficies verticales de cola. Cuando se coloquen en una sola superficie vertical de cola, deberán aparecer en ambos lados; y si hay más de un plano vertical de cola, deberán aparecer en la cara de afuera de los planos exteriores.

3.3.3 *Casos especiales.* Si un aerodino no posee las partes correspondientes a las mencionadas en 3.3.1 y 3.3.2, las marcas deberán aparecer en forma tal que permitan identificar fácilmente a la aeronave.

4. — DIMENSIONES DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD, DE LAS MARCAS COMUNES Y DE LAS DE MATRÍCULA

Las letras y números de cada grupo aislado de marcas serán de la misma altura.

4.1. — Aerostatos

4.1.1 La altura de las marcas en los aerostatos que no sean globos libres no tripulados será, por lo menos, de 50 cm.

4.1.2 Las dimensiones de las marcas relativas a los globos libres no tripulados se determinarán por parte del Estado de matrícula, teniendo en cuenta la magnitud de la carga útil a la que se fije la placa de identificación.

4.2. — Aerodinos

4.2.1 *Alas.* La altura de las marcas en las alas de los aerodinos será, por lo menos, de 50 cm.

4.2.2 *Fuselaje (o estructura equivalente) y superficies verticales de cola.* La altura de las marcas en el fuselaje (o estructura equivalente) y en las superficies verticales de cola de los aerodinos será, por lo menos, de 30 cm.

4.2.3 *Casos especiales.* Si un aerodino no posee las partes correspondientes a las mencionadas en 4.2.1 y 4.2.2, las marcas deberán colocarse de tal modo que la aeronave pueda identificarse fácilmente.

5. — TIPO DE LOS CARACTERES EMPLEADOS PARA LAS MARCAS DE NACIONALIDAD, LAS MARCAS COMUNES Y LAS DE MATRÍCULA

5.1 Las letras serán mayúsculas, de tipo romano, sin adornos. Los números serán arábigos, sin adornos.

Normas internacionales

5.2 La anchura de cada uno de los caracteres (excepto la letra l y el número 1) y la longitud de los guiones, serán dos tercios de la altura de los caracteres.

5.3 Los caracteres y guiones estarán constituidos por líneas llenas y serán de un color que contraste claramente con el fondo. La anchura de las líneas será igual a una sexta parte de la altura de cualquiera de los caracteres.

5.4 Cada uno de los caracteres estará separado, del que inmediatamente le preceda o siga, por un espacio por lo menos igual a la cuarta parte de la anchura de un carácter. A este fin, el guión se considerará como una letra.

6. — INSCRIPCIÓN DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD, DE LAS MARCAS COMUNES Y DE LAS DE MATRÍCULA

Todo Estado contratante o Autoridad de registro de marca común mantendrá al día un registro en el que aparezcan, con

Anexo 7 — Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves

respecto a cada una de las aeronaves matriculadas por el Estado o por la Autoridad de registro de marca común interesados, los detalles contenidos en el certificado de matrícula (véase Sección 7). El registro de globos libres no tripulados deberá contener la fecha, hora y lugar de lanzamiento, el tipo de globo y el nombre del explotador.

7. — CERTIFICADO DE MATRÍCULA

7.1 El certificado de matrícula deberá ser, tanto en la redacción como en la forma, un duplicado del modelo siguiente (véase más abajo).

Nota. — El tamaño del modelo queda a discreción del Estado de matrícula o de la Autoridad de registro de marca común.

7.2 El certificado de matrícula deberá llevarse siempre en la aeronave.

*	ESTADO o AUTORIDAD DE REGISTRO DE MARCA COMÚN MINISTERIO DEPARTAMENTO o SERVICIO	*
CERTIFICADO DE MATRÍCULA		
1. La marca de nacionalidad, o la marca común, y la marca de matrícula 	2. Fabricante y designación de la aeronave dada por el fabricante 	3. Núm. de serie de la aeronave
4. Nombre del propietario		
5. Domicilio del propietario		
6. Se certifica por el presente que la aeronave arriba descrita ha sido debidamente inscrita en el de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional, (nombre del registro) de fecha 7 de diciembre de 1944, y con el (†)		
(Firma)		
Fecha de expedición		
(†) Insértese cualquier referencia relativa a los reglamentos aplicables.		
*		

*Para uso exclusivo del Estado de matrícula o de la Autoridad de registro de marca común.

8. — PLACA DE IDENTIFICACIÓN

Toda aeronave llevará una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos, su marca de nacionalidad, o su marca común, y la marca de matrícula. La placa en cuestión será de metal incombustible o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas, y se fijará a la aeronave en lugar visible, cerca de la entrada principal, o, en el caso de un globo libre no

tripulado, se fijará, de modo que sea visible, en la parte exterior de la carga útil.

9. — GENERALIDADES

Las disposiciones de este Anexo no se aplicarán ni a los globos piloto meteorológicos, utilizados exclusivamente para fines meteorológicos, ni a los globos libres no tripulados que no lleven carga útil.

Tabla I. — CLASIFICACIÓN DE LAS AERONAVES

AERONAVES	Aerostatos	Sin motor: globo	Globo libre	{	Globo libre esférico			
					Globo libre no esférico			
		Con motor	Globo cautivo	{	Globo cautivo esférico			
					Globo cautivo no esférico ¹			
	Aerodinos	Sin motor	{	Planeador	{	Planeador terrestre		
				Cometa ⁴		Planeador acuático ²		
		Con motor	Avión	{	Avión terrestre ³			
					Hidroavión ²			
			Giroavión	{	Giroplano	{	Giroplano terrestre ³	
							Giroplano acuático ²	
Ornitóptero	{	Helicóptero	{	Helicóptero terrestre ³				
				Helicóptero acuático ²				
				Helicóptero anfíbio ²				
				Ornitóptero terrestre ¹				
				Ornitóptero acuático ²				
				Ornitóptero anfíbio ²				

¹ Generalmente conocido por "globo cometa".

² Pueden añadirse, según proceda, las palabras "flotador" o "casco".

³ Incluso aeronaves equipadas con tren de aterrizaje con esqui (sustituyase la palabra "terrestre" por "esquí").

⁴ Solamente con el fin de suministrar información completa.

— FIN —

CAPITULO IV

Aspecto Nacional.

1.- Naturaleza Jurídica de las Aeronaves.

Al igual que el buque, la aeronave es una cosa mueble de naturaleza compleja, compuesta por un conjunto de cosas simples orgánica y funcionalmente con una finalidad común.

Unas concurren a integrar la estructura física de la aeronave, en forma que, faltando una de ellas, la misma no podría sostenerse en el aire, ejemplo: la planta propulsora, en tanto que otras, destinadas permanentemente al uso de la aeronave, si bien no son técnicamente necesarias para la realización del vuelo, contribuyen a su mayor seguridad o comodidad (equipos de radiocomunicaciones, radar, paracaídas, etc.).

Las primeras son parte constitutivas o integrantes de la aeronave, la segunda son accesorios de la misma y, juntas, ambas categorías constituyen una cosa nueva que tiene una individualidad jurídica y un valor económico distinto de los elementos que la componen.

Pese a tratarse de un bien mueble ya que puede trasladarse de un lugar a otro por efecto de una fuerza exterior, la aeronave se encuentra sometida a ciertas reglas legales propias de los inmuebles, tales como la publicidad de los derechos reales de que sea objeto, la posibilidad de constituir hipoteca sobre la misma, etc.

La aeronave pertenece a una categoría especial de bienes respecto a los cuales se ha dejado sentir la convivencia de someterlos a un régimen de publicidad y control, sin que ello implique desconocer la calidad esencial de bien mueble por naturaleza.

Por tal motivo, la aeronave viene a integrar la categoría denominada "bienes muebles registrables" quedando así establecida su naturaleza jurídica.

(22). Nuestro Código Civil establece en los artículos 752, 753, 754 y 756 lo siguiente: "Los bienes son muebles por su naturaleza, los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por efecto de una fuerza exterior.

Son bienes muebles por determinación de la Ley, las obligaciones y los derechos y acciones que tienen por objeto cosas muebles o cantidades exigibles en virtud de acción personal. Las embarcaciones de todo género son bienes muebles".

2.- Registro Aeronáutico Mexicano.

Antes de señalar lo que es en sí el Registro Aeronáutico Mexicano, quiero dar una breve referencia de lo que es el Registro en general.

El Registro nace de la necesidad de llevar una cuenta a -

(22). Código Civil para el Distrito Federal. P.181.
3a. Ed. Editorial Porrúa, S.A. México, 1984.

cada titular; es decir, que en un principio tuvo una finalidad meramente administrativa sin el propósito de la publicidad.

La necesidad de la publicidad se vió clara cuando la --- clandestinidad de las cargas y los gravámenes que recaían sobre los inmuebles fue tal que se hacía imposible conocer la verdadera situación de éstos. Entonces aquel Registro que nació por una razón administrativa con miras a llevar una cuenta a cada titular, se convirtió en un Registro con miras a la publicidad; y así puede decirse que el Registro nació como un medio de seguridad del tráfico jurídico.

El Registro es un organismo administrativo, con la idea de garantizar la seguridad de los derechos adquiridos, es decir, la seguridad del tráfico.

El Estado organiza una actividad administrativa destinada a dar publicidad (aparición), a las constituciones y transformaciones de ciertas situaciones jurídicas, esa organización es la publicidad registral.

La publicidad registral es creación germana.

Ahora pasaré de lleno al Registro Aeronáutico Mexicano. La oficina de dicho Registro tiene a su cargo el registro de títulos por los cuales se adquiere, transmite, modifique, ---- grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre: las -- aeronaves mexicanas; los aeródromos civiles; las instalaciones

aeronáuticas, aerofaros, radiogufas, estaciones radiogonimétricas, radiolocalizadores y demás ayudas auxiliares a la navegación aérea; los motores de las aeronaves.

También se encarga de las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifiquen o extingan.

Las licencias del personal aeronáutico mexicano.

La Oficina del Registro Aeronáutico Mexicano consta de cuatro secciones cada una de las cuales tiene a su cargo las inscripciones que de acuerdo a su reglamento se les asigne.

Los libros del Registro Aeronáutico Mexicano tienen cincuenta centímetros de largo por treinta y cinco de ancho; cada página tiene un espacio marginal izquierdo de veinte centímetros y derecho dos, al centro un espacio de veintiocho centímetros. Los libros están empastados, forrados de tela y protegidos por esquinas metálicas, selladas en cada una de sus hojas, foliados y autorizados previamente por el Jefe del Departamento de Aeronáutica Civil, actualmente Director General de Aeronáutica Civil.

Cada libro tiene en la portada la serie y la sección a que corresponde y el número del tomo. El espacio a la izquierda de cada plana de los libros destinada al registro de aeronaves y motores, se destina únicamente para las anotaciones marginales que se hacen en forma sucinta; el espacio centro se --

destinará para las inscripciones. Las quince últimas fojas de cada libro son destinadas para continuar las anotaciones marginales que no pudieron asentarse al margen de las inscripciones correspondientes.

Cuando en un libro sólo quedan sin ocupar las quince fojas de que trata el artículo anterior, se pondrá una razón de cierre que autoriza el Director General de Aeronáutica Civil y que contiene la serie que corresponda o número de tomo, el número de inscripciones que contenga, la fecha y el sello de la Dirección.

Los oficios que se reciben y que tienen relación con los documentos que se inscriben en los libros, las solicitudes de certificaciones, etc., se colecciona originales y se empastan de manera que formen un libro los correspondientes a cada volumen.

3.- Inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano y Otorgamiento de la Marca de Nacionalidad y Matrícula.

Para los efectos de inscripción de los títulos por los cuales se adquiriera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión así como los arrendamientos o alquileres sobre: las aeronaves mexicanas, y los motores de las aeronaves.

Las concesiones y permisos que amparen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifiquen o extingan.

La Sección Primera lleva los siguientes libros:

- I.- Serie A, aeronaves de Estado. Sigla XC
- II.- Serie B, motores de aeronaves.
- III.- Serie C, aeronaves. Sigla XA.
- IV.- Serie D, aeronaves. Sigla XB.
- V.- Serie E, concesionarios del servicio público de --
transporte aéreo nacional e internacional.
- VI.- Serie F, permisionarios al servicio público y pri-
vado aéreo, mexicano y extranjero.

En los libros relativos a aeronaves de Estado, se anota si la aeronave pertenece, a una entidad federativa, a un municipio, o a un organismo público descentralizado, las características de la aeronave y las demás anotaciones pertinentes.

En los libros correspondientes a la serie B, se anotan las características de los motores de las aeronaves y los derechos reales constituidos sobre ellos.

Las inscripciones en los libros correspondientes a las series C y D, relativas a las aeronaves siglas XA y XB, contienen detalladamente, las características de la aeronave, su propietario, arrendatario, o poseedor de cualquier título, y los gravámenes, haciendo las anotaciones marginales exigidas por la Ley, en el espacio destinado a tal efecto. Dichas anotaciones se refieren a las Marcas de Nacionalidad y Matrícula, certificado de aeronavegabilidad, pólizas de seguro y sus modificaciones posteriores, como lo señala nuestra Ley de Vías Gene-

rales de Comunicación en su artículo 371 en la fracción II --- inciso a), b) y c).

Respecto a la serie E en los libros se anotará en la siguiente forma: en la letra a) las concesiones que amparen el servicio público nacional de transporte de pasajeros y carga. En la letra b) se anotarán las concesiones otorgadas para el servicio público mexicano internacional regular.

En los libros correspondientes a la letra F, se anotarán los permisos que amparen el transporte aéreo nacional y extranjero, clasificándose dichos libros en la siguiente forma:

Letra a) servicios aéreos privados, en este libro se anotarán los permisos dados a aeronaves destinadas únicamente a recreo y asuntos privados del propietario.

Letra b) servicios aéreos comerciales. Aquí se anota los permisos otorgados para aeronaves que se dediquen a trabajos aéreos, al servicio particular de una empresa y a aplicaciones científicas de la aviación civil.

Letra c) permisos otorgados para el servicio público nacional de transporte no regular.

Letra d) permisionarios del servicio mexicano internacional no regular.

Letra e) permisos y autorizaciones para el servicio de transporte público extranjero internacional, regular y no regular.

Son inscritos en la Sección Segunda: Los aeródromos civiles; las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, aerogufas, estaciones radiogonométricas, radiolocalizadores y demás ayudas a la localización aérea; las licencias del personal aeronáutico, y sociedades mercantiles dedicadas al transporte aéreo.

En esta Sección se llevan los siguientes libros:

I.- Serie G, letra a) aeropuertos, con las anotaciones referentes a la concesión otorgada para construirlos, explotarlos, administrarlos u operarlos, y letra b) aeródromos de servicio privado, con indicaciones del permiso otorgado para su construcción u operación.

II.- Serie H, instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radiogufas, estaciones, radiogonométricas, radiolocalizadores y demás ayudas a la navegación aérea.

III.- Serie I, licencias del personal aeronáutico, y sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones.

IV.- Serie J, sociedades mercantiles que explóten vías de comunicación aérea, cuyas bases constitutivas hayan sido aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con el artículo 86 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano, de los actos y contratos a que se refiere el artículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación sólo puede exigirse por

el que tiene interés legal en asegurar el derecho que se va a registrar, o por el notario que haya registrado la escritura de que se trate.

Sólo pueden inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano, los actos y contratos que por disposición legal deban -- constar en escritura pública y los previstos en el artículo 371 de la ley en materia, así como las sentencias y providencias judiciales certificadas legalmente que se refieran a ellos.

Son inscritos en el Registro Aeronáutico Mexicano los actos ejecutados, los contratos otorgados y las resoluciones judiciales pronunciadas en país extranjero, si concurren las circunstancias previstas en el artículo 3005 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales. Los documentos en que consten dichos actos, contratos o resoluciones, si están escritos en otro idioma distinto al español deben ser traducidos -- por un perito autorizado legalmente.

Los actos ejecutados o los contratos otorgados en otra entidad federativa, sólo se inscriben si reúnen las firmas exigidas por las leyes del lugar de su otorgamiento.

El interesado presenta el título que va a ser registrado junto con la solicitud respectiva y el registrador ordena si se debe inscribir, en caso contrario, devolverá el título sin registrar, expresándole la razón de dicha medida, siendo necesaria la disposición judicial para que se haga el registro.

El registrador no hará inscripción cuando no aparezca com

probada legalmente la capacidad de los otorgantes, o de la representación del que celebre el contrato o ejecute el acto a nombre de otro.

Cuando el documento es inscribible, el registrador notifica al interesado los derechos que se causen, expidiéndole -- la boleta respectiva para que proceda el pago.

Si a juicio del registrador concurre alguna circunstancia por la que legalmente no debe practicarse la inscripción lo hará saber a la autoridad respectiva.

Todas las inscripciones serán inscritas con claridad, -- sin abreviaturas, guarismos ni correcciones. Si hay una equivocación y se advierte antes de firmar la inscripción, se hacen las entrerregionaduras necesarias y se pasará una línea delgada sobre las palabras equivocadas, de modo que se pueda leer, y antes de la firma se salvará lo testado, con la expresión de que no valen. Después de firmada una inscripción por el registrador, los errores materiales o de concepto que en ella se hubiere cometido sólo podrá corregirse en forma y términos indicados en el Capítulo Segundo del Reglamento.

Toda inscripción que se haga en el Registro expresará -- los elementos siguientes:

I.- La naturaleza, extensión, condición y cargas del derecho que se constituya, trasmita, modifique o extinga.

II.- La naturaleza del acto o contrato.

III.- Tratándose de hipotecas, la época en que podrá exi--

girise el pago del capital garantizado, y si causare réditos, - la tasa o monto de éstos y la fecha desde que deben correr.

IV. Los nombres, edades, domicilios y profesiones de las personas que por sí mismas o por medio de representantes, hu-- bieren celebrado el contrato o ejecutado el acto sujeto a ins-- cripción. Las personas morales se designarán por su razón so-- cial o su nombre comercial.

V. La fecha del título y el funcionario que lo haya rea-- lizado.

VI. El día y la hora de la presentación del título en el Registro.

VII. Las características de las aeronaves mexicanas, con anotaciones en las Marcas de Nacionalidad y Matrícula, así como sus cancelaciones y modificaciones; los certificados de -- aeronavegabilidad y sus renovaciones y cancelaciones.

VIII. Los motores de las aeronaves, con excepción de sus - características y derechos reales que pesen sobre ellos.

IX. Las pólizas de seguros que se otorguen por los pro-- pietarios de aeronaves y concesionarios y permisionarios de -- líneas aéreas, conforme al capítulo XIII del Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

X. Tratándose de concesiones para la explotación de --- vías generales de comunicación aérea, la fecha, término y condiciones con que fue otorgada, así como las garantías dadas -- por el concesionario para los efectos del Capítulo XIII del -- Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

XI. Tratándose de concesión o permiso para operar aero--

puertos o aeródromos, la fecha en que fueron otorgados, término y demás condiciones fijadas en la concesión o permiso.

XII. Tratándose de instalaciones aeronáuticas y demás -- ayudas a la navegación aérea, la fecha y condiciones contenidas en el permiso o concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a la empresa o empresas autorizadas para establecer ese servicio en el país.

XIII. Refiriéndonos a permisos para el transporte aéreo, la fecha de su otorgamiento, clase de permiso, plazo por el que se concede y condiciones contenidas en el mismo, así como las -- garantías otorgadas conforme al Capítulo XIII del Libro Cuarto ya citado anteriormente.

XIV. En cuanto a licencias al personal aeronáutico, la fecha de su expedición, clase y demás características de las mismas.

El registrador que haga una inscripción sin cumplir con los elementos ya señalados, es responsable de los daños y perjuicios que cause a los interesados y sufrirá una suspensión -- de empleo por tres meses. El registro producirá sus efectos -- desde el día y la hora en que el documento se hubiere presentado en la oficina registradora.

Efectuado el registro, los documentos que al efecto se -- exhibieren serán devueltos al interesado con una nota en estos términos: "Registro bajo el número... del libro... de la Sección... y se pagó... por derechos conforme a boleta número ... lugar, fecha y... firma entera del Jefe de la Sección y media firma del Jefe de la Oficina.

4.- MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA EN LA LEGISLACION AVIATORIA MEXICANA.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Libro --- Cuarto, Capítulo Tercero se refiere a las Marcas de Nacionalidad y Matrícula en las aeronaves y el artículo 315 contiene disposiciones en el sentido de que toda aeronave civil deberá llevar marcas que distingan su nacionalidad y su matrícula.

Las marcas de nacionalidad para nuestras aeronaves se -- identifican con la letra "X" equis, después de ésta, va una -- letra, XA para las aeronaves de servicio público; XB para las de servicio privado y XC para las aeronaves al servicio del Estado.

La Secretaría de Comunicaciones asigna a cada aeronave su marca de matrícula por medio de Certificado de Nacionalidad y Matrícula.

La matrícula y la insignia se colocan en los costados de la aeronave, en las dos terceras partes del fuselaje, una en la parte inferior y la otra en la parte posterior.

Las aeronaves mexicanas que son utilizadas en los servicios públicos de transporte internacional deberán ostentar la insignia Nacional.

5. CANCELACION DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA

(23). La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 373 establece lo siguiente: "El registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse:

- 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 sujeta 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 gravamen sin el consentimiento del acreedor.

Para los efectos de este artículo se observan estas reglas:

I.- Si la cancelación se solicita por el propietario de una aeronave o por el titular del certificado de matrícula, la Dirección General de Aeronáutica Civil se cerciorará de la autenticidad de las firmas que cancelen la solicitud respectiva. Si la cancelación se solicita por medio de un representante

(23). Ley de Vías Generales de Comunicación. P. 170.
15a. Ed. Editorial Porrúa, S.A. México, 1986.

te esté legalmente acreditada.

II.- Si la cancelación de una inscripción se debe a orden de autoridad competente, el Departamento de Aeronáutica--Civil se cerciorará de la autenticidad de la orden, observándose en su caso lo previsto.

III.- En caso de cancelación por destrucción o pérdida de una aeronave, se anotará la resolución que sobre el particular dicte la Dirección General de Aeronáutica Civil.(24).

6.- SITUACION JURIDICA DE LAS AERONAVES PERDIDAS Y DE --
LAS AERONAVES ABANDONADAS,

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 360, indica en forma clara y concreta los casos en que una --- aeronave se considera perdida y son los siguientes:

I.- Por declaración del propietario o poseedor, bajo protesta de decir verdad, sujeta a comprobación por parte de la -- Secretaría de Comunicaciones.

II.- Cuando transcurridos tres meses desde la fecha en -- que tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de -- la aeronave, se ignore su paradero.

En estos dos casos la Secretaría de Comunicaciones declara la pérdida y cancela las inscripciones correspondientes.

El artículo 361 del Ordenamiento ya citado, señala que la Secretaría de Comunicaciones hará la declaración de abandono -- y con intervención de las demás autoridades competentes determinará la disposición de la aeronave y los efectos que en ella se encuentren.

Se considera abandonada una aeronave:

I.- Cuando así lo declare el propietario o poseedor ante la Secretaría de Comunicaciones.

II.- Cuando por un término de noventa días permanezca en un aeródromo sin efectuar operaciones y no se halle bajo el -- cuidado, directa o indirectamente, de su propietario o posee--

dor.

III.-Cuando carezca de matrícula y se ignore el nombre -
del propietario y el lugar de procedencia.

CAPITULO V.

1.- Otros Ordenamientos Jurídicos relacionados con la inscripción de Marcas de Nacionalidad y Matrícula.

a) Ley del Registro Federal de Vehículos.

La Ley del Registro Federal de Vehículos tiene por objeto el control fiscal y el registro de vehículos que se encuentren en territorio nacional. Son vehículos los automóviles, ómnibus, camiones, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, - aeronaves y embarcaciones. Se consideran en el mismo concepto los remolques, semirremolques y chasis. No quedan comprendidos los vehículos de tracción humana o animal, los demás que - no sean automotores, así como las aeronaves, embarcaciones y - los vehículos de naturaleza militar de la Secretaría de la Defensa Nacional y Marina.

Se excluye de la obligación de inscribir a: los vehículos importados temporalmente y las embarcaciones y aeronaves que - presenten servicio público extranjero de transporte internacional y los vehículos fabricados o ensamblados en el país para - ser exportados.

La inscripción de los vehículos en el Registro podrá ser definitiva, provisional o zonal.

Quedan sujetos a inscripción definitiva, los vehículos - siguientes:

1.- Los importados en franquicia; y

2.- Los importados provisionalmente a las franjas fronte

rizas, respecto de los cuales se hayan cumplido las reglas de carácter general que al efecto dicte la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Son sujetos a inscripción zonal los vehículos importados para permanecer definitivamente en las franjas fronterizas y zonas libres del país de conformidad con las reglas de carácter general que al efecto expida la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Los vehículos importados en franquicia podrán ser inscritos definitivamente, cuando en su caso, se cubran los impuestos de importación.

Los propietarios o legítimos poseedores de vehículos -- inscritos con carácter definitivo, provisional o zonal, así como los que iniciaron el trámite correspondiente, están obligados a dar, dentro de los 15 días siguientes a la fecha de realización del supuesto de que se trate, los avisos que a -- continuación se indican:

I.- De cambio de:

- a) Propietario.
- b) Denominación o razón social de la sociedad o asociación propietaria.
- c) Domicilio.
- d) Motor.
- e) Chasis o bastidor.
- f) Carrocería total

- g) Servicio.
- h) Tipo.
- i) Clase.
- j) Capacidad.
- k) Todas las partes que modifiquen substancialmente su estructura original.

II. De Robo.

III. De recuperación de vehículo robado.

IV. De pérdida, destrucción o inutilización total o parcial, de los comprobantes de inscripción en el Registro.

V. De baja por:

- a) Destrucción.
- b) Exportación definitiva.

El enajenante deberá manifestar el cambio de propietario dentro del plazo citado.

Para acreditar la inscripción en el Registro y la legal estancia de los vehículos en el país solamente serán válidos los comprobantes que al efecto expida la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Los comprobantes consisten en un certificado y una calcomanía. Para los vehículos inscritos definitivamente se expedirá además una placa metálica.

En caso de pérdida, destrucción o inutilización parcial o total, de los comprobantes de inscripción, se procederá a su reposición, previa solicitud de la persona a cuyo nombre se encuentre inscrito el vehículo.

La solicitud de inscripción en el Registro y las de reposición de documentos, representadas ante y selladas por autoridad competente, harán las veces de comprobante por el término de 2 meses, prorrogables, en tanto la autoridad resuelva sobre su procedencia.

Los extranjeros que se internen al país, en calidad de turistas, transmigrantes, visitantes locales y distinguidos, estudiantes e inmigrantes rentistas podrán importar vehículos por igual plazo al que se les autorice para permanecer en el país, siempre que satisfagan los requisitos que señalan las disposiciones legales.

Cuando se prorrogue el plazo de permanencia en el país a los extranjeros, previa solicitud, se podrá ampliar por igual término la importación temporal de los vehículos:

Los nacionales residentes en el extranjero, podrán importar vehículos por seis meses improrrogables.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público autoriza, cuando lo juzga conveniente, la importación temporal de vehículos pertenecientes a organismos internacionales, a sus funcionarios y técnicos, por seis meses prorrogables.

Importación temporal es la entrada de vehículos de procedencia extranjera a territorio nacional, excepto cuando se trate de aeronaves y embarcaciones extranjeras que cuenten con -- autorización para prestar servicio público de transporte nacional.

Internación Temporal es la introducción al resto del -- país, por tiempo limitado, de vehículos sujetos a inscripción zonal o provisional para franjas fronterizas, y es autorizada por un plazo improrrogable de tres meses dentro de un período de un año.

Las operaciones temporales deben garantizarse por fianza o depósito en efectivo. El monto de la garantía será igual al 100% de los impuestos de importación correspondiente al vehículo.

No se exige garantía a los organismos internacionales, a sus funcionarios y técnicos, ni a los extranjeros que se internen al país en calidad de visitantes locales o distinguidos turistas e inmigrantes rentistas. No podrán enajenarse los vehículos importados o internados temporalmente, ni objeto de explotación comercial; éstos sólo podrán ser conducidos por el titular del permiso o por un tercero cuando aquél se encuentre a bordo.

Los titulares de los permisos de importación o internación temporal deberán presentar, en su caso, avisos de robo, -- de recuperación y de baja por destrucción de los vehículos, --

así como de pérdida, destrucción o inutilización total o parcial, de los comprobantes de la operación. Los avisos deberán presentarse ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público dentro de los treinta días siguientes. Presentado el aviso de baja por destrucción el interesado deberá:

I. Retornar al extranjero o a la franja fronteriza o zona libre, correspondiente la totalidad de los restos del vehículo; o

II. Cubrir los impuestos y cumplir los requisitos a que esté sujeta la importación definitiva; o

III. Abandonar los restos expresamente a favor de la Hacienda Pública Federal.

Se podrá autorizar en los casos en que exista reciprocidad, la importación en franquicia de vehículos pertenecientes a:

I. Gobiernos extranjeros, en los que el Gobierno Mexicano tenga relaciones diplomáticas.

II. Embajadores extranejeros acreditados en el país.

III. Miembros del personal diplomático y consular extranjero, que no sean nacionales.

También podrá autorizarse la importación en franquicia a funcionarios y empleados del servicio exterior mexicano que hayan permanecido en el extranjero cuando menos dos años con-

tinuos.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, previo --- acuerdo con otras autoridades competentes, determinará la naturaleza, cantidad y categoría de los vehículos, así como los requisitos necesarios para su importación en franquicia y para su venta o traspaso. La enajenación libre de impuestos de esos vehículos sólo se autorizará cuando han transcurrido los plazos que en disposiciones generales, señale la Secretaría - de Hacienda y Crédito Público.

Son Infracciones:

I. No solicitar en tiempo la inscripción del vehículo - en el Registro.

II. Amparar un vehículo con solicitud de inscripción o - de reposición de documentos, que se encuentre vencida.

III. No exhibir la documentación relativa a la inscripción en el Registro, a las importaciones o internaciones temporales, cuando sea requerida por la autoridad.

IV. Hacer uso indebido a los comprobantes, permisos y demás documentos relacionados con la inscripción de vehículos -- con las importaciones o internaciones temporales.

V. Poseer o amparar vehículos con los datos de identificación alterados.

VI. Facilitar a terceros el uso de vehículos importados

o internados temporalmente, sin la autorización respectiva.

VII. Salir del país o retornar a la franja fronteriza o zona libre durante la vigencia del permiso respectivo.

VIII. Explotar comercialmente vehículos sujetos a importación o internación temporal, o darles un uso diverso al --- autorizado.

IV. Enajenar o adquirir vehículos importados o internados temporalmente.

X. Enajenar o adquirir vehículos importados en franquicia.

XI. Introducir al país, o poseer dentro del mismo, -- vehículos de procedencia extranjera, sin comprobar su legal importación o estancia.

XII. Retornar extemporáneamente al extranjero, a la --- franja fronteriza o a la zona libre, vehículos importados o internados temporalmente.

La autoridad puede realizar los actos tendientes a comprobar la legal estancia en el país y la inscripción de los -- vehículos en el Registro, así como el cumplimiento de las -- obligaciones fiscales relacionadas con los mismos.

La autoridad procederá a secuestrar los vehículos cuando existan elementos que hagan presumir fundadamente la comisión de una infracción.

Las autoridades federales, de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios, inclusive las judiciales, pondrán a disposición de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en el término de quince días a partir del momento de su detención, los vehículos que se encuentren en su poder por estar -- afectos a un procedimiento judicial o administrativo, averigua-- ción o proceso y respecto de los cuales no se hubieren cubier-- to los impuestos de importación, del timbre o sobre tenencia o uso de automóviles, así como aquellos que se encuentren ilegal-- mente en el país. En estos casos, la Secretaría dará las faci-- lidades procedentes para el desahogo de las diligencias nece-- sarias.

Cuando por cualquier causa, dichas autoridades tomen po-- sesión de vehículos de procedencia extranjera, importados o -- internados temporalmente al país, deberán comunicarlo a dicha -- Secretaría.

En ningún caso los vehículos detenidos o secuestrados po-- drán ser utilizados para fines particulares o de cualquier de-- pendencia; las autoridades adoptarán las medidas necesarias pa-- ra asegurar el interés fiscal y la conservación de los vehicu-- los y sus accesorios.

Las autoridades serán directamente responsables del mal uso que se haga de los vehículos y de los daños y perjuicios -- que se ocasionen durante la detención o secuestro, pero será -- solidariamente responsable el que los haya ocasionado.

b) - Ley Federal de Derechos.

Por los servicios relativos al Registro Aeronáutico Mexicano, se pagará el derecho de registro aeronáutico conforme a las siguientes cuotas que tendrán vigencia a partir del 1o. de enero de 1989.

I.- Por examen de todo documento que se presente al registro, para su inscripción cuando se rehuse éste por no ser inscribible o cuando se devuelva sin inscribir por causa imputable al interesado..... 40,000.00

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

a).- De aeronaves:

1.- Hasta \$ 1,000,000.00..... 399,000.00
 2.- Lo que exceda de \$ 1,000,000.00 hasta \$ 100,000,000.00 por \$ 1,000,000.00 o fracción, - una vez aplicado el subinciso anterior..... 60.00
 3.- Lo que exceda de \$ 100,000,000.00 por cada \$ 1,000.00 o fracción una vez aplicados los subincisos 1 y 2..... 45.00

b) (Se deroga)

c) De concesiones y permisos

1.- De vuelos de fletamento por programas de más

de 10 vuelos.....	120,000.00
2. De concesiones de servicios de transporte aéreo de servicios:	
Público.....	160,000.00
Su modificación.....	80,000.00
3. De permisos de servicio público de transporte aéreo.....	80,000.00
Su modificación.....	40,000.00
4. Permiso para operar aeronaves de servicio privado.....	40,000.00
5. Permisos para la operación de aeródromos.	40,000.00
d) De certificado de matrícula, cancelaciones o modificaciones.....	20,000.00
e) De la escritura constitutiva, sus modificaciones, aumento o disminución de capital social y transmisión de acciones.....	5 al millar
f) De cancelación de gravámenes.....	100,000.00
g) Poderes notariales, testimonios públicos que no mencionan cantidad o cuando el título a registrarse no mencione cantidad.....	399,000.00
h) Copias certificadas.....	12,000.00
Quando el mismo título origina dos o más -- inscripciones, los derechos se pagarán por cada una de ellas.	

III.- Expedición de certificados relativos
a las constancias en el registro:

a) Por la primera hoja.....	20,000.00
b) Por cada hoja adicional.....	10,000.00

El derecho a que se refiere este artículo no podrá exceder de la cuota de \$ 8,868,000.00 (8,867,650.00) por cada trámite.

IV. Por otros servicios prestados por el
registro..... 59,000.00

UN BREVE COMENTARIO

Aún cuando no es materia de esta tesis me siento con la obligación de hacer un comentario en la materia que tratamos, sobre los vehículos espaciales y satélites que son lanzados al espacio.

VEHICULOS ESPACIALES

Los vehículos espaciales, cosmonaves, astronaves, satélites en sus modalidades recuperables y no recuperables, carecen de marcas de nacionalidad y de matrícula hasta la fecha, en relación de ser poco numerosos respecto a las aeronaves, aviones o aeroplanos y sólo ostentan las siglas de los países de origen, es decir, de aquellos que los lanzan al espacio, identificándolos para su recuperación o las relaciones jurídicas internacionales que puedan producir por daños en la superficie terrestre de los países que forman el consorcio mundial.

Ya es un hecho que los satélites lanzados en años anteriores al espacio se aproximan a la superficie terrestre y al ser atraídos por la gravedad caerán en la tierra o en las -- aguas pudiendo producir daños en las personas y bienes, siendo responsabilidad de los países que los han lanzado al espacio hacer frente a los mismos y cubrir las correspondientes -- indemnizaciones por los daños y perjuicios provocados.

Hasta el momento son pocos los casos de esta naturaleza acaecidos en el mundo, pero se prevee que en un futuro no muy lejano podrán acaecer con mayor frecuencia desatándose la llamada "lluvia de la chatarra espacial". Sin embargo, cabe la --

posibilidad debido a los avances de la ciencia y de la técnica astronáutica de pulverizarlos y destruirlos en el espacio para evitar este fenómeno, hasta la fecha no existe un convenio para obligar a los países a colocarles marcas de nacionalidad y de matrícula a todo artefacto o vehículo que se lance al espacio para su debido control, ya que la órbita geodésica situada aproximadamente a 37,000 km de distancia está saturada por las diferentes clases de satélites que se han colocado en la misma.

Por otra parte no está lejano el día en que las aeronaves, aviones y aeroplanos salgan al espacio extraterrestre, lo que provocaría una nueva modalidad en el desplazamiento de este tipo de artefactos que surcan el espacio y en previsión de ello debieran tomarse las medidas correspondientes, no por los países individualmente sino en conjunto por los países -- que no están compitiendo en esta nueva etapa de la aviación, porque tienen interés por encontrarse involucrados en la era espacial, celebrándose un convenio multilateral internacional de Derecho Aéreo y Espacial Público para la individualización y no sólo identificación de los vehículos espaciales numerados, así como los propios satélites obligándose a colocarles las marcas correspondientes en diversas partes de la estructura de los mismos a fin de poder identificar su origen.

Esta tarea corresponde legítimamente a la Organización Aeronáutica Civil Internacional (OACI) creada por el Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).

CONCLUSIONES

1.- El Derecho Aéreo es una nueva rama de las ciencias jurídicas, tiene la finalidad de introducir regulaciones normativas a las relaciones que surgen como motivo de la navegación aérea, con el fin de lograr un orden jurídico uniforme y unificado.

2.- El Derecho Aéreo tiene características propias como la internacionalidad, la politicidad y la unidad, uniformidad entre otras.

3.- La historia del Derecho Aéreo surge con la navegación aérea ya que al concluir la Primera Guerra Mundial, se firma el 13 de Octubre de 1919 el Convenio para la Reglamentación de la Navegación Aérea, en la Ciudad de París, Francia, pocos años después de que los hermanos Wright habfan volado en el sentido estricto del término. Este convenio establece el principio de la Soberanía de los Estados sobre el espacio aéreo que cubre sus territorios.

4.- La Carta Magna de la navegación aérea la constituye el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado el 7 de diciembre de 1944 en la Ciudad de Chicago, U.S.A. Dicho convenio consta de cuatro partes que son las siguientes: Navegación Aérea, Organización de Aviación Civil, Transporte Aéreo Internacional y las Disposiciones Finales, que contienen las normas que rigen la Aviación Civil Internacional y cuyo estudio y conocimiento son de relevante importancia.

5.- La Organización de Aviación Civil Internacional observa los siguientes objetivos: que se desarrolle en forma --

segura y ordenada la aviación civil internacional; fomentar - las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos; motivar el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea internacional; mantener un transporte aéreo seguro, regular y económico; asegurar se de que se respeten los derechos de los Estados contratantes; evitar discriminaciones entre éstos; promover la seguridad del vuelo en la navegación internacional. Su actividad ha sido benéfica para la aviación de los países, por lo que debiera dársele el máximo apoyo financiero, político y de cualquier otra naturaleza que sirva para incrementar sus esfuerzos.

6.- La aeronave es un bien mueble, pero a su vez se somete a ciertas reglas legales que son características de los bienes inmuebles como lo es la sujeción a registro que le da su naturaleza jurídica.

7.- El Registro Aeronáutico Mexicano se encarga del registro de las aeronaves mexicanas, inscribiéndolas en los libros correspondientes detallando las características de éstas.

La inscripción será hecha con claridad, sin abreviaturas, guarismos ni correcciones; anotando la naturaleza, extensión, condición y cargas del derecho que se constituya, transmita, modifique o extingue; la naturaleza del acto o contrato; cuando se trate de hipotecas, la época en que podrá exigirse el pago del capital garantizado; los nombres, edades, domicilios y profesiones de los propietarios, arrendatarios o poseedores, tratándose de personas morales se designa su razón so-

cial; la fecha del título y el funcionario que lo haya realizado; día y hora de la presentación del título en el Registro.

El Registro produce sus efectos desde el día en que el documento se presente en la Oficina Registradora.

8.- Las marcas de nacionalidad y matrícula son contempladas en el artículo 315 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Derecho Aviatorio Mexicano.

La Marca de nacionalidad correspondiente a las aeronaves mexicanas es la letra equis "X", después va la letra "A" tratándose de aeronaves de servicio público, "XB" para aeronaves de servicio privado y "XC" para las aeronaves al servicio del Estado; la matrícula específicamente está constituida por un grupo de siglas o letras aunque algunos países optan por números. La agrupación de estas siglas constituye la marca de nacionalidad y matrícula, la primera separada de la segunda por un guión intermedio. La marca de nacionalidad identifica a la aeronave con el país y la matrícula las individualiza.

La Secretaría de Comunicaciones por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil asigna a cada aeronave su marca de nacionalidad y de matrícula por medio del certificado correspondiente.

9.- El artículo 373 de la Ley mencionada establece que el registro de una aeronave puede cancelarse cuando el propietario de la aeronave o el titular del Certificado de nacionalidad y de matrícula lo soliciten por escrito; por orden de autoridad competente; por pérdida o destrucción de la aeronave; cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabili

dad reglamentarias; cuando se vence el plazo, si la vigencia de la matrícula está sujeta a término; por abandono de la aeronave y por cualquier otra causa que señalen los reglamentos -- respectivos.

10.- El artículo 360 de la Ley de Vías Generales de Comunicación explica los casos en que una aeronave se considera -- perdida o sea que el propietario o poseedor así lo declaren, -- siendo esta declaración comprobada por la Secretaría de Comunicaciones; cuando transcurridos tres meses desde la fecha en -- que tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave y se ignore su paradero. En estos casos la Secretaría de Comunicaciones declara la pérdida y cancela la inscripción.

11.- Una aeronave se considera abandonada cuando así lo declara el propietario o poseedor ante la Secretaría ya mencionada; cuando por más de noventa días permanezca en un aeródromo sin efectuar operaciones y no se halle bajo el cuidado de su propietario o poseedor y cuando la aeronave carezca de matrícula y se ignore el nombre del propietario y lugar de procedencia.

Existen otros ordenamientos jurídicos que están relacionados con la inscripción de marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, como ejemplo mencionaré la Ley del Registro Federal de Vehículos que tiene como objetivo el control fiscal y el registro de vehículos que se encuentren en territorio nacional y la Ley Federal de Derechos que establece las tarifas por los servicios relativos al Registro Aeronáutico Mexicano y que se debe cumplir para legitimar la operación de las aeronaves.

B I B L I O G R A F I A

- 1.- Carton, Louis. Droit Aerien. Tomo I y II. Primera Edición, Presse Universitaires de France. París, 1975.
- 2.- Le Goff, Marcel. Manuel de droit aerien. Primera Edición, Librairie Dalloz. París, 1962.
- 3.- Lena Paz, Juan A. Compendio de Derecho Aeronáutico. Cuarta Edición, Plus Ultra. Buenos Aires, 1975.
- 4.- Mattesco Matte Nicolas. Traite de droit aerien-aeronautique. Primera Edición. Editions A. Pedone. París, 1964.
- 5.- Mattesco Matte Nicolas. Droit aerospatial. Primera Edición. Editions A. Pedone. París, 1969.
- 6.- Verdross Alfred. Derecho Internacional Público. Cuarta Edición. Biblioteca Jurídica Aguilar. Viena, 1955.

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

LEGISLACION APLICADA

- 1.- Código Civil para el Distrito Federal. Quincuagésimo tercera Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1984.
- 2.- Ley de Vías Generales de Comunicación. Décimo quinta -- Edición, Editorial Porrúa, S.A., México, 1986.
- 3.- Ley Federal de Derechos. Título I, Capítulo VIII, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Sección Sexta.
- 4.- Ley del Registro Federal de Vehículos.
- 5.- Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.