

881209

UNIVERSIDAD ANAHUAC 4

ESCUELA DE DERECHO

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

2ij



Vince In Bono Malum

**CONSIDERACIONES JURIDICAS SOBRE
LA NACIONALIDAD DE LAS
AERONAVES EXTRANJERAS
SUJETAS A ARRENDAMIENTO
EN MEXICO.**

**TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
ALEJANDRA BERUMEN CANTU**

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



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.

INDICE

	PAG.
INTRODUCCION.....	1
CAPITULO I	
CONSIDERACIONES JURIDICAS EN TORNO A LAS AERONAVES	
1.1 Definición de Derecho Aeronáutico.....	3
1.2 Terminología.....	4
1.3 Concepto de Aeronave.....	6
1.3.1 En el Derecho Internacional.....	6
1.3.1.1 Convenio Internacional de Navegación Aérea.....	6
1.3.1.2 Convenio de Chicago.....	7
1.3.1.3 Convenio de Ginebra de 1948.....	7
1.3.2 En el Derecho Mexicano.....	8
1.4 Clasificación.....	9
1.4.1 De Acuerdo al Aspecto Técnico.....	9
1.4.2 De Acuerdo al Aspecto Jurídico.....	10
1.5 Naturaleza Jurídica.....	11
1.6 La Nacionalidad de las Aeronaves.....	15
1.6.1 Concepto y Generalidades Sobre la Nacionalidad..	15
1.6.2 Justificación de la Atribución de la Nacionalidad a las Aeronaves.....	16
1.6.3 Criterios para Establecer la Nacionalidad.....	17
1.6.3.1 Nacionalidad de las Personas Relacionadas con la Aeronave.....	18
1.6.3.1.1 Nacionalidad del Comandante.....	18

	PAG.	
1.6.3.1.2	Nacionalidad del Domicilio del Propietario.....	19
1.6.3.1.3	Nacionalidad del Propietario.....	19
1.6.3.1.4	Nacionalidad de la Tripulación.....	20
1.6.3.2	Nacionalidad Sustentada en Carácteres Propios de la Aeronave.....	20
1.6.3.2.1	Lugar de Construcción de la Máquina..	21
1.6.3.2.2	Residencia Permanente de la Aeronave.	21
1.6.3.2.3.	País de la Matrícula.....	21
1.6.3.3	Nacionalidad Mixta.....	21
1.6.4	En el Derecho Positivo Internacional.....	22
1.6.5	Teoría Aceptada por la Legislación Mexicana.....	23
1.6.6	Pérdida de la Nacionalidad.....	23
1.7	Relación Jurídica Entre la Aeronave y su Nacionalidad..	24
1.8	Los Efectos de la Nacionalidad en los Actos Jurídicos Realizados a bordo de las Aeronaves.....	26
1.8.1	Nacimientos.....	27
1.8.2	Defunciones.....	28
1.8.3	Testamentos.....	29
1.8.4	La Legislación Penal.....	29

CAPITULO II

MATRICULACION DE LAS AERONAVES

2.1	Generalidades.....	31
2.1.1	Concepto e Importancia.....	32
2.1.2	Principios Internacionales.....	34
2.1.3	La Matrícula en la Legislación Mexicana.....	35
2.1.4	El Certificado de Matrícula.....	36

	PAG.
2.1.5 Cancelación de la Matrícula.....	37
2.2 Marca de Nacionalidad.....	37
2.2.1 Asignación.....	37
2.2.2 La Marca de Nacionalidad de las Aeronaves Mexicanas.....	37
2.2.3 Consecuencias Jurídicas.....	39
2.3 Certificado de Aeronavegabilidad.....	40
2.4 Diferencias Entre Marca de Nacionalidad, Matrícula y Certificado de Aeronavegabilidad.....	42
2.5 Registro Aeronáutico Mexicano.....	43
2.6 El Abanderamiento de Aeronaves.....	50
2.6.1 Consecuencias Jurídicas del Abanderamiento.....	52
2.7 La Aeronave como Territorio Nacional.....	53

CAPITULO III

CONSIDERACIONES JURIDICAS ACERCA DE LA EXPLOTACION DE AERONAVES POR EMPRESAS MEXICANAS DE TRANSPORTE AEREO

3.1 El Explotador de Aeronaves.....	58
3.1.1 Naturaleza Jurídica.....	58
3.1.2 Concepto.....	60
3.1.3 La Nacionalidad.....	62
3.2 Principios Internacionales que Regulan la Explotación de Aeronaves.....	63
3.3 Facultad del Explotador para Celebrar Contratos.....	65
3.3.1 En el Derecho Civil.....	65
3.3.2 En la Ley de Vías Generales de Comunicación.....	68
3.4 Los Contratos de Utilización de Aeronaves.....	68

	PAG.
3.4.1 Causas por las que las Aeronaves son Objeto de Estos Contratos.....	70
3.4.2 Ventajas de estos Contratos.....	
3.4.3 Generalidades Sobre el Arrendamiento de Aeronaves.....	71
3.4.3.1 Clases de Arrendamiento.....	72
3.4.3.1.1 Arrendamiento "Rerurm" o Seco.....	72
3.4.3.1.2 Arrendamiento "Personarum" o Mojado..	73

CAPITULO IV

EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

4.1 Definición y Clasificación.....	74
4.2 Especies.....	75
4.3 Figuras Afines.....	75
4.3.1 Contrato de Compraventa.....	75
4.3.2 Contrato de Arrendamiento -venta o "Leasing"....	76
4.3.3 Contrato de Ventas a Plazos o en Abonos.....	76
4.3.4 Contrato de Fletamento.....	76
4.3.5 El Intercambio de Aeronaves.....	82
4.4 Elementos Personales.....	85
4.5 Elementos Reales.....	86
4.5.1 La Aeronave.....	86
4.5.2 El Precio.....	87
4.5.3 El Tiempo.....	88
4.6 Elementos Formales.....	88
4.7 Efectos del Contrato.....	90
4.8 Obligaciones de las Partes.....	93

	PAG.
4.8.1 Obligaciones del Arrendador.....	93
4.8.2 Obligaciones del Arrendatario.....	98
4.9 Modos de Terminación del Arrendamiento.....	101
4.10 Ley Jurídica Aplicable.....	103
4.10.1 Teorías.....	103
4.10.1.1 Ley del País Sobrevolado.....	103
4.10.1.2 Ley del Pabellón.....	104
4.10.1.3 Ley del Lugar de Aterrizaje.....	104
4.10.1.4 Sistema Ecléctico.....	105
4.10.2 Ley Aplicable para el Caso de Arrendamiento.....	106
CONCLUSIONES.....	108
BIBLIOGRAFIA.....	115

INTRODUCCION

La aviación comercial se ha desarrollado en gran medida en -- las últimas décadas, generando fenómenos jurídicos, que se refle-- jan en el ámbito civil, mercantil, internacional y en el derecho en general.

Asimismo la aviación constituye un importante factor en la poten-- cialidad económica, política y de seguridad nacional del Estado -- por lo que para que una aeronave pueda volar fuera de las fronte-- ras nacionales es imprescindible que posea una nacionalidad con el fin de que los gobiernos se hagan responsables de su conducta en - el extranjero, de que se respeten sus derechos y de que se determi-- ne en algunos casos la ley competente para regir los hechos produ-- cidos a bordo de las mismas, a través de una matrícula que las in-- dividualice e identifique.

El incremento en la demanda de este servicio público ocasiona que las empresas de transporte aéreo se vean en la necesidad de au-- mentar su capacidad, sin embargo el elevado costo de las aeronaves y su constante necesidad de renovar la flota, ocasiona que dichas-- empresas se provean de aeronaves por contratos de arrendamiento en los cuales frecuentemente el arrendatario o explotador adquiere de-- rechos sobre las aeronaves de diferente nacionalidad.

Nuestra ley confiere la nacionalidad mexicana a las aeronaves inscritas en el Registro Aeronáutico Mexicano y éstas deberán por-- tar la insignia nacional, sin embargo, se analizará en el presente

trabajo la responsabilidad y competencia del estado mexicano como arrendatario o explotador de una aeronave extranjera cuando ésta conserva la matrícula del estado propietario.

Para tal efecto se estudiarán los principios en nuestra legislación así como la naturaleza y forma de los actos que el ejercicio del arrendamiento de una aeronave extranjera puede ocasionar, incluyendo un análisis de la naturaleza jurídica de las aeronaves, la propia del explotador, y la de su matriculación así como las responsabilidades del arrendatario mexicano y la forma y fondo del contrato de arrendamiento.

CAPITULO I

CONSIDERACIONES JURIDICAS EN TORNO A LAS AERONAVES

La definición de Derecho Aeronáutico y la exacta caracterización del concepto de aeronave son de fundamental importancia para el concreto desarrollo de los análisis de los problemas jurídicos que, la aparición en la vida moderna de ambos, ha traído consigo, como lo es precisamente el objeto de este estudio.

1.1 Definición de Derecho Aeronáutico.

Ambrosini lo define como aquella rama del Derecho que estudia todos los factores esenciales a la navegación aérea, es decir el ambiente (atmósfera y superficie) en el que se organiza y desenvuelve la aeronave y las relaciones jurídicas públicas y privadas nacionales e internacionales a las cuales da lugar. (1)

Lemoine opta por definirlo como:

La rama del Derecho que determina y estudia las leyes y reglas jurídicas que reglamentan la circulación y utilización de las aeronaves así como las relaciones que aquellas engendran. (2)

Sin embargo considero que la primera definición no obstante que introduce un nuevo concepto como lo son los factores esenciales de la navegación, refiriéndose al medio ambiente, atmósfera, superficie, etc, éstos no son trascendentales en una definición jurídica.

-
- 1 LUIS TAPIA SALINAS: Curso de Derecho Aeronáutico; (s,e), Bosch, Madrid, 1944, p. 10.
 - 2 MAURICE LEMOINE: Traité de Droit Aérien; (s,e), Recueil Sirey Paris, 1947, p. 3.

En mi opinión la más completa es la de el jurista Videla Escalada:

Conjunto de principios y normas de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella. (3)

1.2 Terminología.

Desde el globo creado por los hermanos Montgolfier y la ascensión de Pilatre de Rogier y el marqués de Orlandes hasta nuestros días la evolución técnica de las aeronaves ha sido extraordinaria.

En el lapso transcurrido desde entonces se han elevado y surcado en el espacio aparatos de distintas formas y pesos basados en diversos principios técnicos y destinados a diferentes fines. Todos ellos interesan al Derecho Aeronáutico por lo que son o han sido fuerza potencial o efectiva de problemas jurídicos; sin embargo, este se ocupa esencialmente de las aeronaves.

Desde el punto de vista mecánico se puede aceptar como una máquina provista de motores que la impulsan a desplazarse en el medio atmosférico; este punto de vista físico le interesa al jurista para que al tomar en cuenta los problemas del Derecho Aeronáutico, le dé vida jurídica.

Por otra parte vemos que en las legislaciones de diversos países han utilizado para denominar a las naves aéreas las siguientes traducciones:

3 LUIS TAPIA SALINAS: Op. Cit. p. 11.

En Francia se utiliza la palabra "Aeronef", como vocablo equivalente a aeronave; en Inglaterra "Aircraft" y "Airship" para denominar a la misma como navío aéreo o buque aéreo, en Alemania "Luft fharzug" se refiere a la máquina aérea es decir aire y nave, embarcación o aparato de locomoción aérea; en Italia "Aeromobile" tiene un significado análogo expresa más bien el concepto de movilidad o movimiento en el aire, caracterizándose de la misma forma por su contenido amplio y general.

En las leyes mexicanas se le denomina aeroplano, avión, o aeronave, es decir todo vehículo aéreo, término que resulta de la capacidad para desplazarse en la atmósfera y para transportar personas o cosas, aunque cada uno tiene un significado diferente: aeroplano vehículo aéreo más pesado que el aire y avión vehículo aéreo más pesado que el aire de sustentación aerodinámica, es decir vehículo que ofrece muy poca resistencia al aire.

Sin embargo, esta acepción no es ni suficiente ni exacta ya que además del factor traslativo, básico en este aspecto se presentan otros de forma de sostenimiento en el aire, propulsión, dirección, etcétera que intervienen de una manera notable delimitando o ampliando dicho concepto.

En efecto no se puede considerar como aeronave al paracaídas que en sentido vertical pero por la vía aérea transporta personas o cosas, ni al dirigible que es menos pesado que el aire y que por la fuerza ascensional del gas se eleva y se mantiene durante la --

marcha por sustentación mecánica.

Análogas dudas tendríamos al intentar aplicar el término aeronave a los proyectiles dirigidos, cometas, planeadores, en algunos casos aparatos sin pilotos, globos sonda, etc.

1.3 Concepto de Aeronave.

Por todo lo anterior hemos de recurrir al derecho positivo internacional como a la legislación interior para obtener el concepto preciso de aeronave.

Asimismo forma parte principal del contenido de la legislación aérea, la internacional: en los tratados y convenciones internacionales sobre navegación aérea que el gobierno mexicano haya -- suscrito y ratificado constitucionalmente y la interior en sus aspectos administrativo y civil.

1.3.1 En el Derecho Internacional.

En todo el mundo han surgido debates acerca de la forma de denominar a las naves que se trasladan de un lugar a otro a través del espacio aéreo llegando a múltiples posturas.

Los principales Convenios Internacionales sobre navegación aérea que han tratado la determinación y concepto de la aeronave son los siguientes:

1.3.1.1 Convenio Internacional de Navegación Aérea.

Firmado en París el 3 de octubre de 1919, define a la aeronave

ve como todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera a merced de la reacción del aire, y que a nuestro juicio es muy general por que no los diferencia de los aparatos que no transportan personas ni cosas, ni de los que utilizan la sustentación estática del aire. (4)

1.3.1.2 Convenio de Chicago.

El anexo 7 denominado "Marcas de Nacionalidad y Matrículas" - del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, define a la aeronave como:

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera -- por reacciones del mismo contra la superficie de la tierra. (5)

Análoga a la anterior definición más por cuanto en ella se -- comprenden las reacciones estáticas como las de los globos o aérostatos y las dinámicas como de las aeronaves o aerodinos, pero no se incluyen las que se pueden denominar como neumáticas en las que estaría comprendido el denominado "Hoovercraft" o colchón de aire.

1.3.1.3 Convenio de Ginebra de 1948.

Aunque se refiere tan sólo a los derechos reales sobre las aeronaves estipuló que la expresión aeronave comprende la célula, -- los motores, hélices, aparatos de radio y todas las piezas destina

4 LUIS TAPIA SALINAS: Ibidem. p. 133.

5 ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, "Aircraft Nationality and Registration Marks", Anexo 7 a la Convención de -- Aviación Civil Internacional. p. 7.

das al servicio de la aeronave que estén unidas o permanezcan temporalmente separadas. (6)

Se establece así un criterio acumulativo técnico de unión de partes cuyo todo forma la aeronave.

1.3.2 En el Derecho Mexicano.

En nuestro sistema jurídico de acuerdo a lo establecido en el artículo 73 Fr. XVII de la Constitución es facultad del Congreso de la Unión dictar leyes sobre vías generales de comunicación. -- Con base en ello decretó la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940 y en la que se consignó la siguiente idea sobre aeronave:

Para los efectos de esta ley se considera aeronave -- cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire. (7)

Dicho concepto contiene la palabra vehículo que significa aparato que se desliza transportando personas o cosas.

La ley del Registro Federal de Vehículos la cual fue abrogada, por su parte establece:

Para los efectos de esta ley son vehículos los automóviles, omnibuses, camiones, tractores agrícolas tipo, de quinta rueda, motocicletas aeronaves y embarcaciones. (8)

6 Cfr. L. TAPIA: Op. Cit. p. 133.

7 Art. 311 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 14 ed., Porrúa, México, 1985. p. 140.

8 Art. 2 Ley del Registro Federal de Vehículos, Leyes de Comunicaciones y Transportes. "Tomo I, Andrade, 1943. p. 284. 120-20.

El Reglamento de dicha ley mismo que también fue abrogado, - por otra parte preve:

De conformidad con el artículo 2 de la Ley, las clases de vehículos son las siguientes:
VIII.- Aeronaves.- Vehículo automotor susceptible de sostenerse en el aire. (9)

De esta forma se puede deducir que a los globos sondas y a -- los aparatos de aerodelismo, no les son aplicables las disposi-- ciones generales sobre las aeronaves.

1.4 Clasificación.

Las leyes de los distintos Estados no concuerdan en un criterio uniforme relativo a la clasificación de las aeronaves; numerosas han sido las que se han hecho, sin embargo pueden reunirse en dos grupos: bajo el aspecto técnico y bajo el aspecto jurídico.

1.4.1 De Acuerdo al Aspecto Técnico.

Desde este punto de vista, se han dado múltiples clasificaciones. Unas aluden a la forma de sustentación otras a la forma de - propulsión, otras a la elevación al tamaño, etc. Esta clasificación nos interesa en la medida que produce efectos jurídicos. El organismo OACI, en su anexo No. 7 donde se alude a las normas y métodos recomendados sobre marcas de nacionalidad y matrículas de -- las aeronaves, establece la siguiente clasificación:

- Más ligeras que el aire o aerostatos.
- Más pesadas que el aire o aerodinos. (10)

9 Art. 4 Reglamento de la Ley Federal del Registro de Vehículos Leyes de Comunicaciones y Transportes; "Tomo I". Andrade, 1943. p. 284-120-34-6.

10 OACI. Anexo 7 a la Convención de la OACI; Op. cit. p. 8.

Entre las primeras figuran los globos libres y los dirigibles entre las segundas los aviones, hidroaviones, planeadores, autogiros y helicópteros.

1.4.2 De Acuerdo al Aspecto Jurídico.

La clasificación más importante fue la que hicieron la Convención de París de 1919 y la Convención de Chicago de 1944, al dividir las aeronaves en públicas y privadas. Así esta última Convención establece en el artículo 3°. que el Convenio se aplicará solamente a aeronaves civiles y no a aeronaves de estado, Considerando que éstas últimas serán las utilizadas en servicios militares de aduanas o de policía.

Esta clasificación tiene trascendencia jurídica para la distinción entre aeronaves del Estado y privadas, en las diferentes legislaciones más no hay uniformidad entre ellas para denominar y diferenciar unas de otras. En efecto la terminología que usualmente emplean para referirse a las aeronaves públicas no es idéntica, al contrario se emplean diversas denominaciones tales como públicas, del estado, oficiales, de servicio público entre otras.

Si bien todos concuerdan en la división en cita y no en la terminología tampoco existe uniformidad en lo que respecta a la diferencia que pueda caracterizar unas de otras. En algunos Estados la separación está en razón de quien es su propietario, si es el estado son públicas si son del particular son privadas. Otros se basan en la naturaleza del servicio que prestan: del estado o particular. De aquí que afirmemos que no existe un punto de vista ho

mogéneo que permita separar en forma categórica a las aeronaves -- del estado de las privadas, en todos los países.

Sus diferencias son tantas que existen aviones militares, no-militares, de aduana, de policía, de correo y comerciales del estado.

Sobre el particular la Ley de Vías Generales de Comunicación en el artículo 311 dispone que:

Serán aeronaves de Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados de los municipios o de los organismos públicos descentralizados; en tanto que los restantes se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado, sin embargo - las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de estado se consideran aeronaves de estado. (11)

Bajo el punto de vista de la matrícula las aeronaves se pueden clasificar en nacionales y extranjeras. Las nacionales comprenderán las máquinas matriculadas en los registros del país al cual pertenecen. Las extranjeras son aquellas que están inscritas en otros registros no pertenecientes al Estado en el cual cumplen su actividad.

1.5 Naturaleza Jurídica.

Difícil problema para el Estado fue el determinar la naturaleza jurídica y carácter de la aeronave, muy especialmente al pretender - incluirlo en alguno de los dos grandes grupos de bienes muebles o inmuebles.

Si atendemos tan sólo al criterio jurídico concepto del término, entendiendo por muebles aquellas cosas que careciendo de situación fija, pueden ser desplazadas de un lugar a otro sin detrimento de su naturaleza, no cabe duda que podemos estimar a la aeronave como un bien de ese carácter. (12).

En el Código Civil se establece que las embarcaciones de todo tipo son bienes muebles. (13). Este principio se puede aplicar por analogía a las aeronaves en virtud de su naturaleza.

Igualmente, si admitimos, que toda aeronave debe poseer una determinada nacionalidad, contando de la correspondiente matrícula siendo obligatoria su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano en el que se anotan los nombres de los propietarios y los sucesivos cambios y gravámenes que experimenten, no podemos por menos considerar que tales requisitos son característicos y exclusivos de los bienes inmuebles. (14).

Por otra parte también se plantea la interrogante de si la aeronave es objeto o sujeto del derecho. El hecho de que algunos autores nos hablen de los derechos y obligaciones de la aeronave, no quiere decir que haya que considerarla como substracto de la relación jurídica aeronáutica sino tan sólo es debido a un empleo de terminología inexacta, ya que lo que quiere darse a entender con --

12 CFR. ART. 753 Del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal (actualizado concordado y con jurisprudencia obligatoria); Sa. -- ed. Ed. Porrúa, México, 1984. p. 147

13 ART. 756 C.C. Ibidem.

14 CFR. Art. 371 fr. I inc. a LVGC. Op. Cit. p. 169

ello es simplemente el conjunto de derechos y obligaciones que posee el titular de la aeronave (tanto si es propietario como poseedor, usuario, arrendatario, etc.), en relación con ella misma con el uso y con la navegación aérea a que se destina.

De aquí que pueda afirmarse que sólo puede ser cosa objeto -- del derecho y esto cualquiera que sea la concepción jurídica aceptada, la aeronave reúne todos aquellos requisitos generalmente exigidos para la susceptibilidad jurídica de las cosas: utilidad, por cuanto puede constituirse sobre su valor de uso o de cambio cualquier derecho real, apropiabilidad, claramente puesta de manifiesto y sustantividad, revelada a través de su matrícula que la identifica, separa e independiza.

Fragalli citado por Lena Paz, critica la opinión de considerar la aeronave como sujeto del derecho, sostiene que esta doctrina será inconciliable con la admisión de un derecho. Lena Paz la considera una cosa mueble de naturaleza compleja, compuesta por un conjunto de cosas simples, que están unidas orgánicamente con una finalidad común, que unas concurren a integrar la estructura física de la aeronave, en forma que, faltando alguna de ellas, la misma no puede sostenerse en el aire (como por ejemplo las alas, los motores, etc.) en tanto que otras, destinadas permanentemente al uso de la aeronave, no son técnicamente indispensables a la realización del vuelo pero contribuyen a su mayor seguridad o comodidad (equipos de radiocomunicaciones, paracaídas, etc.). Las primeras son las partes constitutivas o integrantes de la aeronave; las segundas son accesorios de la aeronave, y ambas categorías constituyen una nueva cosas que tie

ne la individualidad jurídica y un valor económico distinto de los elementos que la forman. (15)

Igualmente Foglia sostiene que la aeronave es una cosa que está en el comercio que no es fungible, que es compuesta, que es mueble y que es registrable. (16)

Está en el comercio ya que puede ser enajenada libremente, sujeta a las características del mercado común regular sin que ello obste para afirmar que está sometida a las limitaciones y condiciones administrativas o reglamentarias. Igualmente, estima este autor que son un bien no fungible, debido a que tiene su individualidad propia en relación a sus congéneres. Posee nacionalidad y marca que vienen a ser su personalidad exclusiva y es compuesta porque es una integración de modalidades mecánicas que forman un todo orgánico que a su vez constituye un todo jurídico de una máquina - aérea.

Nuestro Código Civil para el Distrito Federal, aplicable en toda la República en materia federal, estatuye que serán bienes muebles los que puedan trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por fuerza exterior. Asimismo especifica que -- las embarcaciones de todo género se considerarán como tales. (17)

La Ley de Vías Generales de Comunicación por su parte estable

-
- 15 CFR. JUAN ANTONIO LENA PAZ: Compendio de Derecho Aeronáutico; 2a. ed. Bibliografía Argentina, Buenos Aires, 1959. p. 96.
- 16 RICARDO A. FOGLIA Y ANGEL MERCADO R.: Derecho Aeronáutico; - (s.e.) Apello-Perrot, Buenos Aires, 1963. p. 89.
- 17 CFR. Art. 753 del C.C. Op. Cit. p. 147.

ce que en el Registro Aeronáutico Mexicano se inscribirán los títulos por los cuales se adquiera, trasmita, modifique, grave o extinga, el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquiler sobre las aeronaves mexicanas. (18)

En resumen podemos considerar que las aeronaves son bienes -- muebles registrables, compuestos, que no son fungibles y que están en el comercio.

1.6 La Nacionalidad de las Aeronaves.

1.6.1 Concepto y Generalidades Sobre la Nacionalidad.

Desde los primeros tiempos de la navegación aérea, la doctrina y la legislación han reconocido la importancia de atribuir nacionalidad a las aeronaves con el fin de individualizarlas, como -- principio de reconocimiento internacional para seguridad de las -- personas y los países.

Eduardo Trigueros la define como:

El atributo que señala a los individuos como integrantes dentro del Estado del elemento social denominado -- pueblo. (19)

Henry Batiffol nos da otra definición:

Pertenencia jurídica de una persona a la población -- constitutiva de un estado. (20)

18 CFR. Art. 371 de la LVGC. Op. Cit. p. 169

19 LEONEL PEREZ NIETO CASTRO: Derecho Internacional Privado; -- HARLA; México, 1980; p. 34.35.

20. Op. Cit. p. 36.

Esta definición no toma en cuenta los elementos culturales, sociales, -- históricos, lingüísticos, para afirmar que el jurídico es el único elemento suficiente y necesario para establecer el vínculo individuo - estado sin embargo considero que todos los elementos se pueden reunir, en la siguiente definición- de LEREBOURS PIGIEONNIERE

Calidad de una persona en razón de su nexo político y jurídico que la une a un estado del cual ella es uno de los elementos constitutivos. (21)

o como en la de NIBOYET que me parece concisa y completa.

"Vínculo jurídico y político de un individuo con un estado". (22)

Este mismo autor se plantea la cuestión de si la nacionalidad es un atributo de las personas físicas no puede por lo tanto existir un vínculo entre un estado y una cosa y resuelve dicha disyuntiva al justificar que la aeronave debe llevar un pabellón, es decir enarbolar la bandera de su estado por lo tanto se les atribuye una nacionalidad, que él considera como pseudonacionalidad de acuerdo a la naturaleza de ésta.

1.6.2 Justificación de la Atribución de la Nacionalidad a las Aeronaves.

El primero en tratar este problema fue Fauchille en 1901, sostuvo que las máquinas aéreas debían gozar de nacionalidad. Añadió que una aeronave sin nacionalidad sería una aeronave pirata. (23)

Varias son las razones que justifican la atribución de nacionalidad a las aeronaves.

- La aviación constituye un importante factor de la potencialidad económica y política del estado, y en consecuencia, debe reconocerse entre éste y las aeronaves que forman parte del patrimonio.

21 Ibidem.

22 CARLOS ARELLANO GARCIA: Derecho Internacional Privado; Ed. Porrúa; México, 1979. p. 210.

23 CFR. R.A. FOGLIA. Op. Cit. p. 48.

nio nacional, la existencia de un vínculo de nacionalidad que permita a los gobiernos protegerlas internacionalmente, en la misma forma que a sus ciudadanos.

-La nacionalidad es condición imprescindible para volar fuera de las fronteras nacionales puesto que la aeronave es un objeto de transporte internacional por excelencia, y por ende es menester -- que los gobiernos se hagan responsables de su conducta en el extranjero y al mismo tiempo aseguren el respeto de sus derechos.

-Dese el punto de vista del derecho privado, la atribución de una nacionalidad permite determinar en algunos casos la Ley competente para regir los hechos y actos jurídicos producidos a bordo de las aeronaves.

La atribución de una nacionalidad importa tanto desde el punto de vista público como desde el punto de vista privado, sin embargo sólo el estado puede atribuirle las marcas de grandes series por ser la autoridad que ha creado el registro competente para el efecto.

1.6.3 Criterios para Establecer la Nacionalidad.

Admitida así la conveniencia de que las aeronaves tengan una nacionalidad surgieron en la doctrina diversas teorías para establecerla mismas que pueden agruparse en tres sistemas: 1.- Nacionalidad de las personas relacionadas con la aeronave. 2.- Nacionalidad basada en las circunstancias propias de las máquinas y 3.- Nacionalidad mixta.

1.6.3.1 Nacionalidad de las Personas Relacionadas con la Aeronave.

Se tiene en cuenta la nacionalidad del comandante del avión; domicilio del propietario; nacionalidad del propietario y nacionalidad de la tripulación.

1.6.3.1.1 Nacionalidad del Comandante.

Es la base fundamental para establecer la nacionalidad de la máquina. Sostenida por Coüanier, quien afirmaba que la función -- principal en una aeronave la tiene quien la conduce. Por ello la nacionalidad de ésta debe basarse en la nacionalidad del conductor.

Así un país puede ser objeto de reclamaciones, demandas de da ños y perjuicios, sanciones penales, etc. por lo cual conviene -- que la máquina esté a relación con la de su capitán en cuanto a su nacionalidad. Sostiene que la atribución de la nacionalidad es un acto de autoridad del cual las modalidades dependen únicamente del Estado que asegure la responsabilidad de su puesta en servicio.

Asimismo, opina que debido a que no existe ningún derecho anterior ni por encima del estado soberano y por otra parte puede -- ser objeto de algunas reclamaciones, por daños causados, o de sanciones penales por los actos cometidos por la aeronave que enarbo-la su marca de nacionalidad y que no tiene el poder real y perma-- nente más que sobre sus nacionales, conviene que la nacionalidad - aplicable a la aeronave sea aquella que tiene el comandante por la necesidad de tener en cuenta el papel que juega el elemento humano

en el transporte aéreo. (24)

En la actualidad esta teoría cayó en desuso ya que el progreso técnico ha logrado que las aeronaves puedan dirigirse por sí mismas por lo que la intervención del conductor no es suficiente para atribuir su nacionalidad.

1.6.3.1.2 Nacionalidad del Domicilio del Propietario.

El domicilio del propietario es el del lugar en donde éste reside, desarrolla su actividad en forma continua, donde tiene el asiento de sus negocios o de sus funciones. El establece el centro mercantil de una máquina aérea. Es el punto donde ésta tiene su vida económica. Pero de estos principios surgen inconvenientes de índole prácticos y políticos, en el primer caso, el domicilio es variable a voluntad de las partes, y en el segundo, se puede mudar para eludir la jurisdicción de un estado y someter el avión a la soberanía de otro país, con propósitos de defensa nacional de postulados políticos.

1.6.3.1.3 Nacionalidad del Propietario.

La nacionalidad del dueño determina la nacionalidad de la máquina. Tiene dos ventajas con relación a la anterior. Primero, el estado únicamente puede conceder la nacionalidad del avión a sus nacionales y segundo el país tiene derecho a conceder su pabellón a las máquinas aun cuando residan en nación extranjera inte-

24 CFR. HENRY ANDRE COUANNIER: Eléments Createurs de Droit - - Aerien, Per Orbem, Paris, 1929. p. 174.

grándose una defensa de la nación en el sentido en que el pabellón nacional no lo lleven más que las aeronaves pertenecientes a nacionales.

En caso de guerra un estado, puede movilizar a todas las aeronaves a las cuales les haya conferido su nacionalidad, pero si las que opera son propiedad de extranjeros y éstos se convierten en -- enemigos despegaría dicha flota aérea a hacer guardia en su país. Por otra parte es más frecuente que las aeronaves pertenezcan a sociedades, el hecho de exigir que dicha sociedad se constituya conforme a las leyes de un estado en su territorio, o el hecho de exigir que el presidente o un porcentaje de los administradores sean nacionales no ofrece garantías suficientes para atribuir a una aeronave la nacionalidad.

1.6.3.1.4 Nacionalidad de la Tripulación.

Es la que se funda en que la nacionalidad de la aeronave debe asentarse en la nacionalidad de su tripulación. Sostenida en los primeros tiempos, hoy no tiene razón de ser. Las tripulaciones se forman en la mayor parte de los casos con individuos de distintas nacionalidades.

1.6.3.2 Nacionalidad Sustentada en Carácteres Propios de la Aeronave.

Se sienta en tres principios: lugar de construcción de la máquina, lugar de estacionamiento continuo de la máquina y país de la matrícula de la máquina.

1.6.3.2.1 Lugar de Construcción de la Máquina.

Para esta posición la nacionalidad se sustenta en el lugar de construcción de la aeronave. No es posible aceptar que un elemento accidental construcción del avión sea quien determine la nacionalidad, requisito fundamental de una máquina.

1.6.3.2.2 Residencia Permanente de la Aeronave.

Quienes postulan este principio, se basan en la norma que de ahí parten en vuelo las máquinas y es el punto donde retornan a su regreso. Luego ahí funciona su nacionalidad. Se refuta en tanto que pueden ser varios los sitios de los cuales salen en vuelo los aviones. Entonces ¿cuál de ellos es el que determina su nacionalidad? Además sería inconducente que una aeronave tenga forzosamente que poseer el pabellón del Estado en el cual reside.

1.6.3.2.3 País de la Matrícula.

Sus adeptos atribuyen a las aeronaves la nacionalidad del estado donde se encuentran matriculadas. Tampoco es aceptada, un -- ciudadano podría matricular su máquina en otro país para evitar acciones del primer estado. Ello reportaría un perjuicio para este último.

1.6.3.3 Nacionalidad Mixta.

Como resultado de los problemas que sustentaban las posiciones antes mencionadas, se propuso una tercera posición que no vendría a ser sino una conjugación de las dos teorías anteriores; es decir la máquina posee la nacionalidad del Estado en el cual se ha

ya matriculada y solo la podrán matricular los nacionales de ese mismo estado. Como efecto los otros países no pueden aceptar una matrícula a no ser que se refiera a máquinas de pertenencia de sus súbditos. Propugnada por Von Bar es la más factible. Con ella se eliminan los defectos de las anteriores.

1.6.4 En el Derecho Positivo Internacional.

En el Congreso Internacional para la Reglamentación de la Aeronavegación realizado en Verona en 1910, así como en el primer -- Congreso convocado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación (París 1911) ya se llegó a la conclusión que toda aeronave de bía tener una nacionalidad y solo una, en virtud del elemento móvil de la misma que le permite entrar, circular y salir de los estados, es decir su facilidad para cruzar las fronteras de los países y los mares.

Tal postulado fue consagrado en la Convención de París (1919) cuyo artículo 6º, dispone que las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro han sido matriculadas y en el artículo 18 del mismo instrumento se prohíbe a las aeronaves que se matriculen en más de un Estado.

A su vez la Convención de Chicago de 1944 contiene una norma similar en el artículo 17 el cual establece que las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas. Con el propósito de evitar problemas igualmente han establecido que ningu na aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, pe-

ro su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro. (25)

1.6.5 Teoría Aceptada por la Legislación Mexicana.

En el sistema jurídico mexicano, las aeronaves civiles tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas y sólo ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas podrán inscribir en el Registro Aeronáutico Mexicano y matricular aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo o a servicio privado de trabajos aéreos de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos. (26)

1.6.6 Pérdida de la Nacionalidad.

Aceptada la existencia de una nacionalidad para la máquina aérea, en sentido opuesto tenemos el principio de la pérdida de nacionalidad.

Las leyes de los países establecen las causas o motivos principales por los que pierde la nacionalidad el avión. Pueden agruparse en:

-Enajenación de la aeronave a persona extranjera. En este supuesto, el propietario del bien deja de ser súbdito del país donde está registrada la aeronave es decir la transfiere a otro sujeto no domiciliado allí.

25 Cfr. LUIS MIGUEL DIAZ: Instrumentos Administrativos Fundamentales de Organizaciones Internacionales; la. ed. UNAM México, 1958, p. 258.

26 Cfr. LVGC. Op. Cit. p. 141 y 142 Arts. 312 y 313.

-Matriculación de la máquina en estado extranjero. Se ajusta a lo establecido en el artículo 18 de la Convención de Chicago de 1944 que dispone que ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro. Aquí la voluntad del propietario del avión somete a éste a otra legislación destinada a la que regía al ser matriculada.

-Cambio de nacionalidad de su dueño. En este caso la aeronave pierde la nacionalidad en el mismo supuesto en que lo hace su propietario cuando adquiere la nacionalidad del otro país.

-Destrucción del avión. Cuando por decisión del propietario fuera sometida a desahucio, cuando por causa de accidente de aviación quedara destruida totalmente, o bien hubiera desaparecido sin tenerse noticias de ella o sin dejar rastros por un tiempo más o menos prolongado, que varía de legislación en legislación.

En la legislación mexicana la nacionalidad de las aeronaves se pierde al perder la matrícula mexicana, sin embargo al establecer que sólo los mexicanos podrán inscribirlas en el Registro Aero náutico Mexicano, también se perderá si el propietario siendo un ciudadano mexicano pierde su nacionalidad. (27)

1.7 Relación Jurídica Entre la Aeronave y su Nacionalidad.

A diferencia de la nacionalidad de las personas físicas y de la nacionalidad de las personas morales, el vínculo jurídico en la

nacionalidad de las cosas no se establece, como es lógico deducirlo, entre la cosa a la que se asigna la nacionalidad y el Estado - de que se trate, ya que una relación no puede establecerse entre una persona y una cosa. Las relaciones jurídicas surgen siempre entre personas. En consecuencia, la nacionalidad de las cosas es constitutiva también de vinculaciones jurídicas entre personas. De esta manera, cuando a una cosa se le fija una nacionalidad, la vinculación jurídica nace entre el Estado que otorga la nacionalidad y la persona o personas que deriven derechos y obligaciones por habersele otorgado nacionalidad a esa cosa. Un ejemplo ilustrará estas reflexiones. El artículo 30 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos prevee en el inciso A) fracción III - que son mexicanos por nacimiento los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas sean de guerra o mercantes. (28)

Aquí la atribución de nacionalidad mexicana a las embarcaciones o aeronaves mexicanas engendró una vinculación jurídica entre las personas nacidas en dichas embarcaciones y aeronaves y el Estado Mexicano. Esta relación jurídica está establecida en función de la nacionalidad de dichas cosas.

En otros términos, en México, la atribución de la nacionalidad a los buques y aeronaves tiene trascendencia excepcional conforme al artículo 30 inciso A fracción III antes citado, en virtud de que son mexicanos por nacimiento los que nazcan a bordo de em--

28 Cfr. Art. 30 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 74. ed., Ed. Porrúa, México, 1983. p. 38.

barcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes. Es decir, las aeronaves y embarcaciones mexicanas se consideran como territorio mexicano.

1.8 Los efectos de la Nacionalidad en los Actos Jurídicos Realizados a Bordo de las Aeronaves.

Considerando que el carácter internacional es uno de los más trascendentales en el Derecho Aeronáutico, forzoso será dotarlo de todo sistema para la resolución de cuantos problemas referentes a conflictos de leyes puedan presentarse en el ejercicio de la navegación aérea. El caso de una aeronave con una nacionalidad distinta a la de su bandera es hoy en día tan frecuente y normal que podemos decir que gran parte del tráfico aéreo se desarrolla en estas condiciones.

Por ello mismo y dada la duración de estos vuelos internacionales, es perfectamente presumible la realización a bordo de la aeronave de determinados actos con repercusiones jurídicas que han de estar reguladas por una norma, cuya nacionalidad debe ser fijada "a priori" o con anterioridad, con el objeto de buscar una cierta estabilidad y homogeneidad a aquella situación. Interesan además en este trabajo los factores que influyen para tal situación en el caso de arrendamiento de aeronaves. Por lo que la Ley aplicable a los hechos o actos realizados a bordo de una aeronave podrá depender de cierto modo de la voluntad de los factores, de la nacionalidad de la aeronave del estado sobrevolado, punto de partida, domicilio, lugar de destino pero sea una u otra la solución que se adopte no deberá variar ésta por la causal concurrencia de otros factores (aterrizaje imprevisto, etc.).

Creemos por tanto que la determinación de la Ley a aplicar debe ser considerada como primordial y se encuentra regulada en el art. 309 de la Ley de Vías Generales de Comunicación:

Se someterán a las leyes mexicanas:

I Los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves mexicanas durante el vuelo. (29)

Para ello aunque los factores mencionados incluyen la Ley del pabellón prevalecerá en la realización de los actos y hechos que realicen dentro de ella, sin embargo en el arrendamiento el explotador será quien determine la Ley que prevalecerá en los actos realizados a bordo de ella.

1.8.1 Nacimientos.

El nacimiento a bordo de una aeronave, hecho que si bien no es frecuente se ha producido en diferentes ocasiones y se encuentra al fin y al cabo dentro de los límites de la posibilidad.

Aparte de la colisión normal en Derecho Internacional Privado entre el "jus sanguinis" o derecho adquirido por la sangre y el "jus soli" o derecho adquirido por el suelo, en la determinación de este último con respecto a la Ley del territorio a aplicar, se presenta el problema cuando se trata de una aeronave en vuelo que tiene la nacionalidad de su matrícula y es explotada por una empresa de otra nacionalidad.

Es un principio generalmente admitido en nuestra legislación,

que los nacidos a bordo de aeronaves mexicanas serán mexicanos de acuerdo a nuestra Constitución:

La nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o por naturalización.

Son mexicanos por nacimiento:

III.- Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas sean de guerra o mercantes. (30)

Si tomamos en cuenta la aeronave, que por matrícula sea de otra nacionalidad y que enarbola la bandera mexicana, los nacimientos a bordo de una aeronave de tal característica serán mexicanos, o cuando menos considerados como nacidos en territorio mexicano.

El Código Civil a su vez estipula:

Si el nacimiento ocurriese a bordo de un buque nacional, los interesados harán extender una constancia del acto en que aparezcan las circunstancias del mismo, y en su caso solicitar que la autorice el capitán o patrón de la embarcación o dos testigos que se encuentren a bordo expresándose si no los hay, esta circunstancia. (31)

Aunque no especifica que será también en las aeronaves, se puede aplicar por analogía a las aeronaves.

1.8.2 Defunciones.

En una aeronave mexicana el interés jurídico que puede presentar la muerte a bordo de una aeronave es en realidad escaso en cuanto se refiere a diferencias fundamentales tales como la acaecida en otros lugares.

30 Art. 30 de la Constitución. Op. Cit. p. 38

31 Art. del Código Civil. Op. Cit. p. 25.

Lo que si está regulado, es la intervención del comandante de la aeronave con su carácter de actividad administrativa para los trámites de esta índole.

1.8.3 Testamentos.

Pueden llevarse a cabo dentro de una aeronave con bandera mexicana un testamento, tomando en cuenta por analogía el testamento marítimo establecido en el artículo 1583 del Código Civil:

Los que se encuentran en altamar a bordo de navíos de la Marina Nacional, sea de guerra o mercante, pueden testar, sujetándose al Código. (32)

El comandante de la aeronave dará constancia oficial, sin embargo, consideramos necesaria la adición de un testamento aéreo.

1.8.4 La Legislación Penal.

El artículo 5 fracción IV del Código Penal para el Distrito Federal, da las bases para aplicar la legislación penal a bordo de una aeronave arrendada por un explotador mexicano ya que se puede considerar como si el delito se ejecutara en territorio de la República y es al mismo tiempo extraterritorial en cuanto se establece la presunción de que los delitos son cometidos en territorio, atmósfera o aguas territoriales extranjeras. (33)

De lo anterior se puede deducir que la legislación penal básicamente es territorial pero que su aplicación extraterritorial se-

32 Ibidem. p. 250.

33 Cfr. SEPULVEDA. Op. Cit. p. 602.

funda en la nacionalidad mexicana de la aeronave que le otorgó el explotador.

Por tanto debemos entender que la atribución de nacionalidad a buques y aeronaves produce el efecto adicional de extender jurídicamente el ámbito espacial de vigencia de las normas constitucionales y penales antes referidas.

CAPITULO II

LA MATRICULACION DE LAS AERONAVES

2.1 Generalidades.

Los estados precisan conocer y proteger su territorio, su soberanía y su espacio aéreo en cuanto a la circulación por aviones se refiere, por ello legislan en el campo de la aeronáutica para regular el transporte y el recorrido de las máquinas, así como para preservar los derechos del público usuario. Por este motivo sus legislaciones contienen normas específicas que determinan la individualidad de las aeronaves mientras se hallan en el ámbito del país sobrevolado o trafican en él.

La individualidad de los aviones antes mencionada es también primordial desde el punto de vista del derecho aéreo internacional, pues el propio carácter de aquel medio de movilidad que pasa a través de las fronteras, lleva a las naciones a la necesidad del control del aparato y de su especificación mediante el conocimiento de su nacionalidad. A su vez y con base en los principios de nacionalidad de las aeronaves se impone la necesidad de proceder a la individualización e identidad de las mismas. De la misma forma y por las mismas razones que expusimos en el capítulo anterior acerca de la justificación de la nacionalidad es preciso concretar y determinar en todo momento a la aeronave y sólo se consigue proveyéndola de los correspondientes números o inscripciones que la identifiquen y que permitan, en consecuencia, conocer al propietario o responsable de la misma, ya que ésta no bas-

ta por limitarse a indicarnos a que estado pertenece su propietario o en que registro está inscrita la aeronave.

2.1.1 Concepto e Importancia.

Con este vocablo derivado del latín se entiende como registro la lista o catálogo de personas o cosas que se asientan para un fin determinado por las leyes o reglamentos, pero en sentido estrictamente jurídico puede decirse que es:

La inscripción que en un registro se hace de personas cosas, actos o circunstancias que asignan, a lo que se matricula, una eficiencia determinada que ha de producir efectos ulteriores. (34)

También se considera como el medio por el que el estado conoce el nombre y la clase de aeronaves privadas en su territorio sobre las cuales él ejercerá eventualmente su derecho de requisición y se sujetarán a sus leyes locales.

Al mismo tiempo, dicho estado podrá gracias a los datos que obtenga de otra información (marcas individuales, declaraciones de itinerario), conocer todas las particularidades de los aparatos y de sus propietarios.

Como ya se mencionó todas las aeronaves deben tener una marca de nacionalidad y matrícula la cual le puede otorgar el país de su nacionalidad por la autoridad competente de dicho estado. Cuando vuelan sobre territorio extranjero, su estancia es temporal, no hay necesidad por lo tanto de matriculación y por consiguiente

existen dos situaciones que deben ser previstas: la matriculación de aeronaves que circulan en el interior del país permanentemente y la no matriculación para las aeronaves provenientes del extranjero por un viaje definido.

Para Tapia Salinas la matrícula es la institución e instrumento de carácter obligatorio que cumple una doble función. Por un lado, anotar y expedir las correspondientes matriculaciones y certificaciones que las aeronaves deben poseer y por otro, constituir el auténtico medio de información pública con las garantías de fidelidad y veracidad de la situación y estado de la aeronave. (35)-

Para Lena Paz la matriculación equivale a una verdadera acta de nacimiento, desde que la existencia jurídica de la aeronave como tal, sólo comienza desde el momento de su inscripción en el registro, que es cuando recibe un nombre o un número seriado que la identifica (con excepción del cambio de nacionalidad). (36)

De lo anterior se desprende que la matrícula constituye el nacimiento de una situación jurídica cuyos efectos deberán regularse de acuerdo con la Ley, como ocurre en las distintas clases de matrículas, tales como la de propiedad inmueble, matrícula de comercio, de vehículos, automotores, aeronaves, etcétera.

Algunas legislaciones como la francesa han acogido el vocablo inmatriculación, concibiéndola como la representación de un inmueble de la hoja especial donde figuran los derechos reales de que -

35 Cfr. TAPIA SALINAS: Op. Cit. p. 140

36 Cfr. LENA PAZ: Op. Cit. p. 98

sea objeto. Como puede verse este vocablo sólo ha querido usarse por los autores para referirse con él a la matrícula de los bienes inmuebles.

2.1.2 Principios Internacionales.

El vínculo entre la matriculación y la nacionalidad se basa en un principio fundamental definido en el artículo 17 de la Convención de Chicago: las aeronaves tienen la nacionalidad del estado en el cual están matriculadas, pero una aeronave no puede estar matriculada simultáneamente en dos estados y por lo tanto no puede tener más que una nacionalidad (art 18); una aeronave, sin embargo no puede cambiar de nacionalidad por el cambio de matrícula para otro estado (arts. 18 y 19).

Lo anterior se justifica toda vez que con la matrícula que resulta de la inscripción de esta misma en el registro de cada estado, y en específico de los signos de esta matrícula, se prueba la nacionalidad y la ley aplicable a la aeronave.

Los principios y bases generales están dados en dicha Convención pero corresponde a la legislación y reglamentación de cada estado precisar las modalidades de aplicación conformadas en el anexo # 7 del mencionado Convenio como sigue: la nacionalidad o marca de nacionalidad y matrícula consistirán en un grupo de distintivos y la primera presidirá a la segunda. asimismo cuando regula que el primer distintivo será una letra y se separará por medio de un guión establece que se fijará por cualquier medio que asegure su permanencia en la aeronave. Dichas marcas deberán permanecer -

limpias y visibles en cualquier momento, las letras deberán ser mayúsculas y con escritura romana, los números serán arábigos y sin ninguna ornamentación. (37)

En los suplementos al anexo en cuestión se señalan las letras que correspondan a los distintos países, estableciendo los siguientes requisitos:

-Deben fijarse en la superficie superior e inferior de las alas a ambos lados del fuselaje y de la cola, en medidas perfectamente visibles, no menores de cincuenta centímetros.

-Se deberá exhibir una marca en la superficie superior de las alas y otra en la superficie inferior de las mismas, así como de cada lado del fuselaje.

-Cerca de la puerta del aparato debe fijarse una placa material no combustible que contenga por lo menos las marcas de nacionalidad y de matrícula.

2.1.3 La Matrícula en la Legislación Mexicana.

Para nuestra legislación, sólo podrán inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano las aeronaves que pertenezcan en propiedad a los ciudadanos mexicanos o a las personas jurídicas mexicanas. Por lo tanto, una aeronave podrá estar matriculada en México a menos que no esté matriculada en el extranjero, toda vez que su inscripción en el citado registro y el otorgamiento de la-

37 Cfr. OACI "Aircraft Nationality and Registration Marks" - Annex 7 Op. Cit. p. 7 y 8.

matrícula le confieren la nacionalidad mexicana. Así la Secretaría de Comunicaciones y Transportes asignará a cada aeronave una matrícula la cual junto con la de nacionalidad se fijará en la aeronave en la forma y características que determine el reglamento respectivo. (38)

2.1.4 El Certificado de Matrícula.

El certificado de matrícula reviste el carácter de documento público entre los estados firmantes de los convenios internacionales de admisión de vuelo de máquinas extranjeras. Su contenido hace plena fe de que la máquina se encuentra inscrita en el registro del país a que pertenece su propietario y determina fehacientemente su identidad, así como el derecho de volar por el espacio aéreo de los estados contratantes, configurando el elemento esencial de la personalidad del avión.

El anexo número 7 de la Convención de Chicago, ya citado preve que el certificado de matrícula debe llevarse siempre en la aeronave, debiendo constar en él las marcas de nacionalidad y de matrícula; el nombre del fabricante y designación dada por éste a la aeronave; el nombre del propietario y la certificación hecha por la autoridad competente del país de matrícula de que la aeronave está inscrita en sus registros de conformidad con las normas de la convención.

Inscrita la aeronave se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionali-

dad y matrícula que la identificará y probará su inscripción. (39)

2.1.5 Cancelación de la Matrícula.

La matriculación se cancelará a solicitud del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula, por orden de la autoridad competente; en caso de destrucción o pérdida de la aeronave; cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias; por vencimiento del plazo; cuando está sujeta a término la vigencia de la matrícula respectiva, por abandono de la aeronave o por cualquier otra causa que señalen los reglamentos.

2.2 Marca de Nacionalidad.

2.2.1 Asignación.

La marca de nacionalidad será asignada por la OACI quien a su vez la determinará por una serie de símbolos nacionales incluidos en las señales de radio establecidas por la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

La marca de nacionalidad estará compuesta por letras, números o una combinación de letras y números y será asignada por la autoridad de registro de cada estado.

2.2.2 La Marca de Nacionalidad en las Aeronaves Mexicanas.

La ley de Vías Generales de Comunicación establece en el ar-

título 315 que toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siglas XA para las del servicio público, XB para las del servicio privado y XC para las del estado. Este ordenamiento considera como aeronaves del estado las que son de propiedad de la federación, de los estados, de los municipios o de los organismos públicos descentralizados. Las demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o de servicio privado. Las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de estado se consideran como aeronaves de estado. (40)

Bajo esta perspectiva en enero de 1988 se tenían matriculadas como mexicanas 502 aeronaves de servicio público de transporte aéreo (Aeroméxico 34, Mexicana 38, Aero California 9, Taxis Aéreos de Sinaloa 5 etc.) 3739 para servicio privado y 689 para el servicio del estado. (41)

Internacionalmente las marcas de nacionalidad y de matrícula se constituyen por un grupo de cinco letras, la marca de nacionalidad está indicada por las dos primeras del grupo. Por ejemplo, Alemania se identifica con la letra D, Noruega con LN, Rusia CCCP Estados Unidos N, Senegal 6V y 6W y son precedidas por la matrícula.

40 Cfr. Art. 315 de la LVGC p. 142.

41 Cfr. Reporte de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.2.3 Consecuencias Jurídicas.

Toda aeronave que sobrevuele un estado extranjero deberá portar su marca de nacionalidad ya que dicho estado está encargado de proteger la vida y los bienes de sus súbditos garantizando la navegabilidad de los aparatos que atraviesan su atmósfera, porque estos aparatos portarán la marca de un estado con el cual una Convención que se haya llevado a cabo entre ellos reglamentará el paso de dichas aeronaves. El vuelo de otras aeronaves estará prohibido y se verán obligadas a aterrizar.

La marca de nacionalidad permite al estado sobrevolado perseguir ante los estados donde las aeronaves son admitidas para penetrar en su atmósfera, la reparación de daños cometidos por ellas. Si se identifica será fácil obtener las reparaciones necesarias. Si las aeronaves no tuvieran nacionalidad el estado sería sometido a peligros constantes y no podría protegerse. Sería más conveniente prohibir el paso a las aeronaves piratas.

Por otro lado la nacionalidad de las aeronaves permite a éste estar protegido por las convenciones y hacer valer sus derechos en ciertas circunstancias. Sin ella no tiene valor, revestida por una nacionalidad, goza de todas las garantías del estado que la protege.

Cabe señalar que la identificación de una aeronave debe estar por delante de todo nacional y de signos privados de identificación (sería en todos los casos insuficiente).

Cada aeronave tiene que tener un signo distintivo particular

por lo tanto se deben crear marcas de grandes series y no hay más que aquellas de los estados que pueden satisfacer esta condición. De aquí debe entenderse que la aeronave está inscrita en los registros, domiciliada en un lugar determinado y que está sometida antes de su partida a las leyes de su país.

2.3 Certificado de Aeronavegabilidad.

El documento que acredita la aptitud de un aparato para la navegación aérea es el certificado de aeronavegabilidad.

Este certificado es expedido por la unidad técnico-aeronáutica del estado donde está matriculada la aeronave.

Los estados signatarios del Convenio de Chicago para otorgar un certificado deben ajustar el procedimiento de inspección de la aeronave a las disposiciones del Anexo 8, que se ocupa de la aeronavegabilidad y tener en cuenta las normas y métodos recomendados por la OACI para el caso.

En México, conforme a los reglamentos vigentes el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves civiles nacionales es otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil previo informe del departamento técnico de dicho organismo dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a quien le compete:

Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país. (42)

42 Art. 36 Fr. 1 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; Libros Económicos; México, 1982, p. 43.

El certificado es de carácter obligatorio constituyendo uno de los documentos fundamentales de la aeronave. El Convenio de - Chicago dispone que:

Toda aeronave que se dedique a la navegación aérea - internacional deberá estar ahí provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado - por el estado donde está matriculada la aeronave. (43)

En el certificado se hace constar: las marcas de nacionalidad y de matrícula de la aeronave, el nombre del fabricante, la - designación del aparato, el número de serie y la categoría a que - corresponde la aeronave. Además debe constar la fecha de vencimiento del certificado.

Los certificados de aeronavegabilidad expedidos por el estado donde esté matriculada la aeronave son reconocidos por los demás países, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan otorgado sean iguales o superiores a las normas mínimas establecidas por la OACI.

La pérdida o extravío del certificado de aeronavegabilidad - obliga al propietario o explotador de una aeronave a dar aviso inmediato a la autoridad aeronáutica correspondiente y no debe esperarse hasta la fecha de inspección reglamentaria para su reposición. La operación de una aeronave sin el certificado de aeronavegabilidad es una violación a lo dispuesto en la Ley de Vías Generales de Comunicación como sigue:

43 Art. 31 Del Convenio de Chicago; DIAZ LUIS MIGUEL: Op. Cit. p. 345.

Se impondrá multa de doscientos cincuenta a cincuenta mil pesos al propietario, poseedor u operador de aeronaves Civiles en los siguientes casos:

- 1) Por permitir que la aeronave transite
- b) Sin certificado de aeronavegabilidad o certificado de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos o sean falsos. (44)

2.4 Diferencias Entre Marca de Nacionalidad, Matrícula y Certificado de Aeronavegabilidad.

De lo anterior se puede deducir lo siguiente:

-La marca de nacionalidad generalmente se indica con letras y la matrícula con letras o números o con una combinación de ambos.

-La marca de nacionalidad indica a que estado pertenece una aeronave y por su parte la matrícula la individualiza.

-La marca de nacionalidad precede a la de matrícula y los grupos que las forman van separados por un guión si el primero de los caracteres del grupo es número.

-La matrícula es fijada por cada país en cambio que la de la nacionalidad es asignada por la Tabla de Marcas de Nacionalidad de Aeronaves confeccionada por la OACI, conforme a las señales de radio establecidas por la Unión Internacional de Comunicaciones.

-El certificado de aeronavegabilidad es un documento que acredita la aptitud de volar; la matrícula y la marca de nacionalidad son un registro.

-Para obtener el certificado de aeronavegabilidad se necesita hacer constar que la aeronave posee las marcas de nacionalidad y matrícula.

De todo lo anterior podemos inferir que la matriculación es el género y la marca de nacionalidad y número de matrícula las especies, la primera le otorga una nacionalidad y la segunda solamente la identifica, mientras que el certificado de aeronavegabilidad, es un documento de naturaleza completamente diferente a las dos anteriores.

2.5 Registro Aeronáutico Mexicano.

Según hemos venido mencionando la matriculación de las aeronaves le otorga la nacionalidad a la misma, haciendo preciso que ésta se lleve a cabo en registros destinados a esos fines, que tienen por objeto darle publicidad oficial a las aeronaves como garantía de su nacionalidad de modo que esa entidad no es sino una institución pública organizada para servir de inscripción a las máquinas aéreas, como una protección a los terceros y a la publicidad de los derechos de cada una.

La palabra registro tiene diferentes acepciones entre las que se encuentran: oficina pública dedicada a la inscripción en los libros preparados al efecto de determinados actos y contratos para asegurar principalmente su publicidad; libro o matrícula en que se hace constar quienes son las personas habilitadas para alguna acción; reconocimiento de las personas que pasan por una aduana o registro fiscal y como una anotación en un libro o regis

tro. (45)

El registro de aeronaves tiene dos principios uno público y otro privado. El primero tiende a establecer la nacionalidad de la máquina que se inscribe en él, el segundo se encamina a proteger a los terceros y dar publicidad de los derechos de cada uno y de todos para asegurar su cuidado.

Si bien es el consenso general en este aspecto, es muy difícil separar completamente lo privado de lo público en esta materia como para una diferenciación completa. Así las leyes de varios estados colocan ambos conceptos en un mismo registro, como Argentina y Venezuela mientras que otros los hacen en registros separados como en España. A pesar de esto, en los últimos tiempos se ha notado, en la legislación aeronáutica de ciertos países una tendencia a un registro de carácter público únicamente (como lo es el caso de Suiza en su Ley de Navegación Aérea).

El sistema de registro, a su vez, puede ser único o doble: será único cuando constituya un registro nacional en el que se inscriban tanto la aeronave en sí misma como todas sus características técnicas y situación administrativa y aeronáutica, e igualmente un total valor jurídico en relación con las vicisitudes que afectan al derecho privado y aplicable a la misma (propiedad, gravámenes, hipotecas y demás derechos reales, embargos, transmisiones de propiedad, arrendamientos, etc.) como se lleva a cabo en México.

En los países de doble registro, las atribuciones suelen estar bien definidas, tanto en sus datos como en sus consecuencias. Una de ellas podríamos denominarla gubernativa llevada en general por la administración aeronáutica, la otra sería de tipo jurídico y en la mayoría de los casos formaría parte, bien del denominado registro de la propiedad o bien del llamado registro mercantil, - según la importancia y relación que quiera otorgársele con la aeronave como objeto de derecho de naturaleza mueble, o con su actividad comercial como instrumento de transporte.

Quizá el ideal legislativo fuera recoger en un registro único tanto el aspecto público como el privado de los hechos y fenómenos que a la aeronave afectan. En algunos países como Uruguay, es ésta la orientación del derecho positivo, pero es evidente que tal sistema puede entrañar dificultades técnicas al someter a una misma autoridad el cumplimiento de principios y normas y la calificación consiguiente, de índole tan distinta como son las públicas (administrativas y políticas) y las privadas (civiles y mercantiles). Para la Ley Federal de Registro de Vehículos la cual fue abrogada, las aeronaves eran consideradas vehículos.

Los propietarios o poseedores de vehículos de origen extranjero están obligados a solicitar la inscripción en el Registro y a dar los avisos que esta Ley establece. (46)

Sin embargo no era un doble registro ya que la Ley y el Reglamento respectivos establecían que para la aplicación de la Ley y --

del Reglamento, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público se -- coordinaría con el Registro Aeronáutico Mexicano. (47)

Contradictoriamente y para reafirmar el concepto de registro único el artículo 8° de dicho reglamento ex cluye de la obligación de inscribir a los vehículos importados temporalmente y las embarcaciones y aeronaves que presten servicio público extranjero de -- transporte internacional. (48)

El Registro Aeronáutico Mexicano está reglamentado por el ar tículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, del 30 de diciembre de 1939, y publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940.

De conformidad con este precepto dicho registro depende de - la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a su vez de la Di rección General de Aeronáutica Civil a la cual según el reglamento interior de la mencionada secretaría publicado en el Diario -- Oficial de la Federación el día 15 de diciembre de 1980 le compe - te, entre otras funciones, programar, coordinar y controlar la -- prestación de los servicios públicos y privados de transporte aé - reo nacional e internacional de los servicios auxiliares y de sus instalaciones; llevar el Registro Aeronáutico Mexicano; asignar - marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles y au - torizar dentro del marco de sus facultades legales, los permisos - de importación de aeronaves.

El registro mencionado tiene el carácter público ya que todo

47 Cfr. ART. 5° Reglamento de la LFRV Op. Cit. p. 284-120-34-7

48 Cfr. ART. 7° LFRV Op. Cit. p. 284-120-22.

interesado puede obtener copia de lo inscrito en él. Se trata de un registro distinto del administrativo y está destinado a hacer constar toda la vida jurídica de la aeronave en lo que se refiere a su creación, vicisitudes, gravámenes e incluso desaparición. Además de la función informativa cumple con una finalidad constitutiva ya que los actos jurídicos relacionados con las aeronaves no quedan perfeccionados entre las partes ni producen efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano.

La matriculación de una aeronave da lugar a la inscripción en el registro y a la constancia de éste en un certificado de matrícula; para tales efectos el registro y la certificación deben contener: las marcas de nacionalidad y matrícula, la fecha de matriculación, la descripción de la aeronave (constructor, serie, clase) nombre y domicilio del propietario, número de inscripción en el registro.

Esta inscripción produce efectos diferentes que en derecho civil: la inscripción en el registro equivale al título de propiedad y la cesión de propiedad de una aeronave no produce efectos a terceros mas que por la inscripción en el registro.

Todos los actos, toda traslación por destrucción, toda sentencia traslativa, constitutiva o declarativa de propiedad debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.

La Ley de Vías Generales de Comunicación estatuye que se inscribirán los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modi-

fique, grave o extinga el dominio de los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquiler sobre las aeronaves mexicanas y deberán anotarse al margen de la inscripción las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones, los certificados de aeronavegabilidad sus renovaciones y cancelaciones.

Los documentos que deban inscribirse y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no contra terceros, quienes si podrán aprovecharlos en cuanto le fuesen favorables; sin embargo, si la inscripción debiere efectuarse también - en el Registro Público de la Propiedad conforme a esta ley y las disposiciones relativas al Código Civil para el Distrito Federal, se estará a lo dispuesto en el propio Código. (49)

Con el propósito de evitar cuestiones nacidas de la duplicidad de inscripciones de las aeronaves partiendo de la base de que le otorguen la nacionalidad y de que no pueden estar matriculadas en más de un estado, es preciso que sean conocidas por los otros estados, para lo cual es necesaria la publicidad oficial que se requiere a los países como condición indispensable. Por tal motivo el artículo 21 de la Convención de Chicago establece que cada uno de los estados contratantes se compromete a transmitir a cualquier otro estado contratante o al Organismo Internacional de la Aviación Civil, a solicitud, informes relativos a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave particular matriculada en el esta

49 Cfr. Arts. 371 y 372 de la LVGC Op. Cit. p. 169

do, además cada uno de los estados contratantes transmitirá a la OACI de conformidad con los reglamentos que éste dicte cuantos in formes detallados puedan transmitirse respecto a la propiedad y - dirección de aeronaves matriculadas en el estado que se dediquen regularmente a la navegación aérea internacional.

El Organismo Internacional de la Aviación Civil transmitirá a solicitud de los otros estados contratantes, los detalles así - obtenidos.

Por otra parte toda operación que se pretenda inscribir en - el registro, deberá constar en documento público y privado, según proceda y requerirá la presentación simultánea del título de propiedad, a fin de relacionar en éste el asiento practicado.

De lo anterior se deduce que nuestra ley no reglamenta la na turalza de los actos por medio de los cuales se adquiere una aeronave, se modifica su propiedad o se constituye cualquier derecho real, sino que para ello remite a la legislación común, limitándose a reglamentar la inscripción de tales actos con arreglo a los documentos en los que deben realizarse ambos en el reglamento del registro, por cuanto se refiere a las normas sobre los actos - y documentos inscribibles, requisitos, forma y efectos de la inscripción y modo de llevar el registro.

Así como cada estado dictará sus propias leyes en cuanto a - registro, las autoridades competentes de cada estado contratante - tendrán el derecho de registro en las aeronaves de los demás esta dos contratantes, a su entrada o a su salida y el de examinar los

certificados y otros documentos prescritos por la Convención. La legislación argentina por ejemplo, hasta que una aeronave permanezca en el territorio más de cuatro meses será obligatoria su inscripción en el registro, con lo que adquiere la nacionalidad argentina y según el Código ruso es posible la inscripción en el registro aeronáutico de aparatos pertenecientes a extranjeros.

2.6 El Abanderamiento de Aeronaves.

Las aeronaves mexicanas que se utilicen en el servicio público de transporte internacional, deberán ostentar, en la forma reglamentaria, la insignia nacional. (50)

En efecto, el derecho de enarbolar el pabellón nacional no es más que una consecuencia del otorgamiento de la nacionalidad a la aeronave. El abanderamiento es, pues, un signo distintivo de la nacionalidad y constituye una exteriorización de la misma. -- Por el hecho de enarbolar el pabellón se presume que la aeronave tiene la nacionalidad del estado al que pertenece dicho pabellón. Sin embargo, el pabellón no es prueba decisiva de la nacionalidad puesto que ésta se comprueba únicamente por la matrícula y certificado de nacionalidad de la aeronave.

En general el uso indebido y no autorizado del pabellón se castiga severamente, incluso con la confiscación de la aeronave, con fundamento en los convenios internacionales que los países -- pertenecientes a la Organización de Aviación Civil Internacional

han firmado sobre nacionalidad, delitos cometidos por la aeronave etc.

En vista de lo anterior, se puede afirmar que cuando la aeronave pierde la nacionalidad se extingue correlativamente el derecho de ostentar el pabellón, el retiro de la bandera no significa otra cosa que la desnacionalización de la nave, por lo que la función que desempeña la bandera es de innegable utilidad ya que - - trae como consecuencia la atribución de una serie de derechos y - obligaciones al responsable de la aeronave, según la nacionalidad que ostente.

El pabellón permite que le sea otorgada protección en casos de guerra o en tiempo de paz y ayuda a la represión de la piratería, ya que se presume que una nave es pirata cuando navega sin pabellón y no puede demostrar una determinada nacionalidad.

La ostentación del pabellón por la aeronaves es una verdadera necesidad de la vida del aire y una medida de policía en cuanto a tal derecho que tienen sobre las naves de guerra y las mercantes para verificar el pabellón.

Existe también otra consecuencia importante, y es que el pabellón determina la Ley aplicable, pues la nacionalidad indica -- una relación entre la aeronave y la ley del estado cuya bandera -- enarbola.

Puede afirmarse que la aeronave lleva consigo el signo claro e inequívoco de la ley de que depende su régimen jurídico, especie de estatuto personal creado para certeza de los derechos de --

los terceros.

2.6.1 Consecuencias Jurídicas del Abanderamiento.

Tomando como base que toda aeronave debe poseer una nacionalidad se puede comparar con una persona física. La nacionalidad de una persona física es la relación entre ésta y un estado. Lo mismo sucede con las aeronaves que tienen una relación con un estado y por consiguiente la nacionalidad del mismo.

Para los que no puede existir una relación entre el estado y una cosa se trata de una peculiar situación jurídica de protección, en virtud de la cual las aeronaves, aún cuando no sean propiedad estatal, están sometidas a las leyes y, en general a la soberanía del estado cuyo pabellón están autorizadas a enarbolar, lo que trae como consecuencia el disfrute de una serie de derechos y el cumplimiento de ciertas obligaciones. Sin embargo, no teniendo las aeronaves personalidad jurídica, falta un elemento básico de esa relación vinculatoria que es la nacionalidad.

El concepto de pabellón puede ser suficiente para denotar esa particular situación de dependencia, puesto que el pabellón significa que la aeronave está matriculada en un país, el cual le otorga el derecho de invocar la protección del estado y la intervención diplomática.

El análisis comparativo de los principios de la nacionalidad de las aeronaves frente a la de los individuos revela a primera vista notorias diferencias. Así por ejemplo mientras que una per

sona física puede no tener nacionalidad y se le considera apátrida, la aeronave que carezca de ella será considerada como pirata o enemigo común.

De la misma manera, mientras que en los individuos es usual encontrar casos de doble nacionalidad, en relación con las aeronaves se consideraría una situación altamente irregular que presupondría la comisión de cualquier acto ilícito.

En efecto una aeronave sujeta a doble nacionalidad, tendría dos situaciones jurídicas simultáneas que le permitirán violar la ley de uno de los países o escudarse con la nacionalidad que más le favoreciera. Este principio es relevante en el caso del arrendamiento de una aeronave extranjera, que nos ocupa en este trabajo, debido a que la nacionalidad de la aeronave que le otorga el propietario, no es la misma a la que le otorga por medio del arrendamiento, un explotador.

2.7 La Aeronave Como Territorio Nacional.

Los estados como tales poseen elementos constitutivos existenciales como con pueblo, territorio y gobierno.

Para González Uribe el territorio abarca no solamente la superficie, con sus campos, montañas, ríos y lagos sino también el subsuelo, con sus minerales, el espacio atmosférico y las costas y litorales, en su extensión. Las características de cada uno de estos elementos, así como las fronteras o límites del estado, están fijados por la constitución política del propio estado y los tratados internacionales celebrados con sus vecinos e igualmente

por las convenciones internacionales multilaterales. Al señalar al estado sus límites, sus fronteras, delimita el ámbito espacial de validez de sus leyes y órdenes. (51)

El territorio, en efecto permite al estado realizar sus funciones de control y vigilancia sobre la población, por medio de las oficinas aduanales y de migración; de averiguar las entradas y salidas de extranjeros y evitar las que sean nocivas para el país y ser privado de su existencia misma como unidad soberana e independiente.

Así resulta un elemento imprescindible para el estado, sin él no puede cumplir sus funciones y debe tener un derecho sobre el mismo, el cual no puede ser un derecho personal porque no se ejerce sobre personas sino sobre cosas.

La soberanía se ejerce sobre los seres humanos que habitan en un territorio pero no sobre el territorio mismo.

El territorio no es más que un medio o instrumento para el servicio del fin del estado. (52)

Para Jellineck el territorio es:

El espacio en que el poder del estado puede desenvolver su actividad específica o sea la del poder público. (53)

-
- 51 HECTOR GONZALEZ URIBE: Teoría Política; 3a. ed. Porrúa, México, 1980. p. 296.
- 52 GONZALEZ URIBE: *Ibidem* p. 298.
- 53 GEORG JELLINECK: Teoría General del Estado; (trad. alemán por Fernando de los RÍOS); s.e., Albatros, Buenos Aires, 1980, p. 295.

Dicho poder es limitado por la propiedad o posesión que tengan los particulares sobre el mismo la cual puede substraerse en ciertos casos como por ejemplo la expropiación por lo que se deduce que dicho poder no es un dominio sobre el territorio mismo sino un "imperium" o poder de mando.

Las aeronaves al ser abandonadas y tener nacionalidad son -- consideradas como parte del territorio de ese mismo estado aunque se encuentren en otra nación.

Al dejar internar una aeronave se permite que se lleven a cabo ciertos actos de soberanía del otro estado en su territorio autolimitando su poder, pero con base en actos tácitos unilaterales o bilaterales y en voluntad del propio estado, no aminora su soberanía. El estado autorizado a entrar en territorio ajeno, mandan en fuerza de un derecho propio. De ahí que las aeronaves al relacionarse de modo tan evidente e inmediato con la soberanía del estado y de tal manera afectan a su ejercicio, que el carácter territorial de las leyes aplicables a ellos es de suma importancia, por lo que es necesario aclarar la situación jurídica de ellas, cuando tienen una marca de nacionalidad de determinado estado, sin embargo a través de un arrendamiento se abandera con otro pabellón y no se aplican las leyes de la cual la aeronave es nacional.

Sobre el particular, Romero del Prado expone que las leyes relativas a las aeronaves deben dividirse en dos categorías: las que sirven para conservar el principio político económico y constitucional del estado y la organización de la propiedad y las que

favorecen al interés privado del propietario. (54)

El territorio en este sentido también es el supuesto necesario del ejercicio del poder del estado sobre los ciudadanos del mismo que viven en otros países. Estos sólo pueden quedar sometidos al poder de su estado hasta que las consecuencias jurídicas de su sometimiento puedan realizarse en el territorio, le faltarían igualmente por completo los medios de autoridad sobre sus miembros domiciliados en el extranjero.

La aeronave como territorio es fundamento espacial para que el estado pueda desplegar su autoridad sobre todos los hombres que viajen en ella ya sean ciudadanos propios o de un país extraño.

Todo acto de mando solamente puede alcanzar su plenitud dentro del propio territorio o en territorio extraño en virtud de la extensión que permita el Derecho Internacional al propio poder.

La adquisición del derecho de soberanía por parte de un estado sobre el espacio aéreo que domina sus territorios y aguas jurisdiccionales, se produce de modo originario y como lógica consecuencia de la relación inmediata y directa que existen entre tal espacio y el territorio geográficamente delimitado.

El territorio de un estado no obstante la etimología de la palabra, comprende no sólo el territorio propiamente dicho, inclu

54 ALDO ARMANDO COCCA: Boletín de la Facultad de Derecho y - - Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Córdoba (Argentina) Enero Junio Octubre y Diciembre 1 2 y 4 Año XVI.

so el subsuelo, lagos, ríos etc, sino también el espacio atmosférico situado sobre el territorio mismo, así como aquellos territorios que, aunque físicamente separados de dicho estado se hallan en una relación de dependencia con la misma.

Así para que la aeronave se considere como territorio se necesita que el estado tenga la vigencia de su soberanía territorial, es decir el dominio en el ámbito del derecho público sobre las personas y las cosas que están comprendidas en la aeronave.

CAPITULO III

CONSIDERACIONES JURIDICAS ACERCA DE LA EXPLOTACION DE AERONAVES POR EMPRESAS MEXICANAS DE TRANSPORTE AEREO

Como ha quedado asentado y es de explorado derecho que las aeronaves no pueden ser titulares de concesiones para la prestación del servicio, aparece entonces el explotador como figura importante que en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación será el concesionario o el permisionario para realizar dicha actividad.

En este contexto se enuncian y analizan los principios jurídicos internacionales que regulan dicha explotación, la figura del explotador así como los contratos de utilización de aeronaves que celebra para el efecto.

3.1 El Explotador de Aeronaves.

3.1.1 Naturaleza Jurídica.

La denominación de explotador fue empleada por primera vez en su aspecto jurídico en la ley francesa del 31 de mayo de 1924 (se aludía a la explotación de una aeronave). Algunos tratados internacionales en cambio aceptaban como más acorde con la función que desempeña el explotador, la palabra operador para significar aquella actividad, palabra ésta de raigambre sajona, en cambio la jurisprudencia norteamericana ha denominado a aquel con el nombre de "manager".

La legislación mexicana regula, en la disposición mencionada

en el párrafo primero a las sociedades que exploten las vías generales de comunicación, por lo que emplearemos el vocablo explotador.

Tales empresas, de acuerdo a la misma ley, para construir, - establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier - clase de servicios conexos a estos necesitarán tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal.

Pero cualquiera que sea el aspecto que se aplique, éste se encuentra vinculado a quien tiene el control técnico de la explotación de una máquina aérea. Por ello en la doctrina se enumeran - las siguientes características a las que puede estar ligado un explotador:

-Propietario de la aeronave.- Es quien explota directamente - la máquina, además tiene el uso goce y disfrute. Aquel que usa - la aeronave por cuenta de otro, no puede considerarse como explotador.

-Tener el uso de la aeronave para el transporte aéreo.- Si - el sujeto utiliza una máquina para el transporte, tiene forzosa-- mente que dedicarla a la actividad del transporte aéreo. En caso contrario no sería explotador.

-Lograr un provecho.- No es preciso que sea económico.

Puede ser gratuito y sin embargo ser beneficioso para el explotador.

-Poseer la facultad de dirección del bien.- Es una de las ca

racterísticas principales de la condición de explotador el poseer la dirección técnica y económica del transporte aéreo.

3.1.2 Concepto.

A pesar de la disparidad de criterios Tapia Salinas ha definido al explotador como:

Toda persona que teniendo el uso legítimo de una aeronave y el poder de dirección sobre la misma, la utilice por cuenta y provecho propio a los fines del transporte aéreo. (55)

En mi opinión, la denominación de explotador se otorga cuando se reúnen los siguientes extremos legales: que sea una persona que utilice la aeronave en forma legítima (ya sea propietario o legítimo poseedor), por cuenta propia y que la destine al transporte aéreo para lograr un provecho.

Para Lena Paz el explotador de aeronave es:

Aquella persona que la utiliza por cuenta propia aun sin fines de lucro. (56)

No existe una definición expresa en nuestra legislación de explotador, sin embargo las anteriores concepciones, concuerdan con la nuestra.

En los conceptos anteriores quedan comprendidos un propietario que la emplea directamente o por medio de sus dependientes en el transporte de personas o cosas; un arrendatario de la aeronave

55 FOGLIA, Op. Cit. p. 129

56 LENA PAZ Op. Cit. p. 133

ya que de acuerdo con el respectivo contrato adquiere la tenencia de la misma que queda sometida a su autoridad; un socio de un aeroclub que utiliza el material de la institución, puesto que de acuerdo con las reglamentaciones tiene derecho a usar y disfrutar de ese material, convirtiéndose por ello también temporalmente, - por espacio de horas o minutos, en tenedor de la aeronave.

En cambio, no podría ser considerado explotador, el fletador de una aeronave, desde que el contrato de fletamento no le atribuye la tenencia de la misma ni poderes de dirección, sino tan sólo la facultad de dar instrucciones al comandante en lo que respecta a la utilización comercial de la aeronave.

Si se entendiera que explotador es cualquier usuario de aeronaves, se llegaría al extremo de poner a cargo del fletador la -- responsabilidad por daños causados a terceros en la superficie, - lo cual sería injusto, dado que el fletador es ajeno a la conducción y manejo de la aeronave, que son ejercidos por la tripulación en nombre y representación del fletante.

Es lógico entonces que los riesgos recaigan sobre quien ha - puesto en actividad la aeronave conservando el control de su navegación, y por ello concluimos que el fletador no puede ser considerado como explotador.

Cabe asimismo destacar que la Convención de Roma de 1952 sobre daños a terceros en la superficie considera explotador al que habiendo conferido directa o indirectamente el derecho de utilizar la aeronave, se ha reservado la dirección de su navega-

ción. (57)

Como puede observarse, el elemento que la Convención toma en cuenta para atribuir la calidad de explotador no es tanto el uso de la aeronave como las facultades de dirección de la misma.

3.1.3 La Nacionalidad.

De los dos capítulos anteriores hemos concluido que las aernaves deben tener una nacionalidad y que las matriculadas en el - Registro Aeronáutico Mexicano serán mexicanas.

Por otra parte encontramos también el elemento nacionalidad - vinculado al explotador ya que la ley establece:

Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a éstos, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los de esta ley y sus reglamentos. (58)

Las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación, - sólo se otorgarán a mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país. Cuando se trate de sociedades, se establecerá en la escritura respectiva que para el caso de que tuvieren o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, - obligándosele a no invocar, por lo que a ello se refiere la protección de sus gobiernos, bajo la pena de perder si lo hicieren, en beneficio de la nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar vías generales de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión. (59)

57 Convención de Roma sobre daños a terceros; Publicación de la Organización de Aviación Civil Internacional.

58 Art. 18 LVGC p. 15

59 Art. 12 LVGC p. 16

De lo anterior se desprende que las empresas a las que se -- les otorgue la concesión para operar aeronaves deberán ser mexicanas (constituídas bajo nuestra legislación y por lo tanto les será lícito matricular como nacionales a las mismas).

En la misma ley se estipula que dichas concesiones caducarán porque el explotador cambie su nacionalidad. (60)

Sin embargo el explotador podrá realizar sus actividades con juntamente con otras empresas nacionales o extranjeras celebrando al efecto los arreglos o convenios necesarios que se someterán a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones. (61)

Por otra parte el servicio de transporte aéreo extranjero de o hacia el territorio mexicano se efectuará de acuerdo con permiso, que otorgado por la Secretaría mencionada en el párrafo anterior, contenga obligaciones iguales a las impuestas por empresas mexicanas. (62)

3.2 Principios Internacionales que regulan la Explotación de Aeronaves.

En los últimos años, los estados han buscado asegurar su do minio sobre las aeronaves registradas y matriculadas bajo sus res pectivas leyes, por la ventaja que esto tiene en cuanto al control sobre el tránsito aéreo internacional y en caso de guerra, -

60 Cfr. Art. 29 fr. VII LVGC p. 23

61 Cfr. Art. 54 LVGC p. 35.

62 Cfr. Art. 337 Fr. III LVGC p. 153.

sobre otras naciones, pues las aeronaves civiles podrían reforzar su parque bélico. Es decir, el concepto de aeronaves, visto de ese modo se relaciona con la seguridad nacional.

Por otra parte ya se ha establecido en el capítulo anterior que las aeronaves son consideradas como territorio nacional y tomando en cuenta que circulan por el espacio aéreo de diferentes estados y se internan en los mismos se ha regulado esta situación a través de Convenios Internacionales. Cabe señalar al respecto que en nuestra Carta Magna se preve:

Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma celebrados y que se celebren por el Presidente de la República con aprobación del Senado serán la Ley Suprema de la Nación. (63)

Al reconocer carácter de ley suprema a todos los tratados celebrados por el ejecutivo con aprobación del senado el estado mexicano se compromete a su cumplimiento, por sí mismo como estado o por sus ciudadanos, dependiendo de la materia de que se trate.

En el caso de la actividad aérea, el Convenio sobre transporte aéreo, firmado en Chicago en 1944, establece los compromisos políticos de los estados firmantes, entre ellos México.

De él derivan otros compromisos que los propios estados reconocen para incorporar a sus legislaciones internas las disposiciones de carácter técnico, normativo y jurídico que emanen de las decisiones de la Organización de Aviación Civil Internacional (or

gano reconocido por los estados firmantes del Convenio de Chicago como competente en la materia aeronáutica) o de otros convenios internacionales custodiados por la propia organización. Tomando en cuenta lo anterior y en relación a la explotación de aeronaves por medio del contrato de arrendamiento la asamblea de la OACI -- aprobó el texto de enmienda al Convenio de Chicago para integrar el artículo 83 bis que contempla la responsabilidad y competencia del estado del arrendatario de la aeronave en lo referente a la aeronavegabilidad y explotación de la misma.

Por lo tanto será competencia del estado mexicano el legislar sobre las aeronaves arrendadas y por ende se aplicarán las reglas del derecho común a dichos contratos.

3.3 Facultad del Explotador para Celebrar Contratos.

Si tomamos como elemento válido la nacionalidad mexicana del explotador, y por consiguiente que éste se registrará por nuestra legislación, para explotar vías generales de comunicación y medios de transporte, también encontramos válido reconocer los contratos que celebre para poder llevar a cabo el objeto de sus concesiones o permisos: la prestación del servicio de transporte aéreo, situación prevista en nuestro derecho común y en la legislación en la materia.

3.3.1 En el Derecho Civil.

Partiendo de lo anterior y en el caso de arrendamiento de una aeronave extranjera que se celebre en el extranjero registrarán los siguientes principios:

El Código Civil para el Distrito Federal, textualmente establece:

Los efectos jurídicos de actos y contratos celebrados en el extranjero, que deban ser ejecutados en el territorio de la República, se regirán por las disposiciones de este Código. (64)

Es un precepto de gran amplitud en cuanto se refiere a las consecuencias de actos y contratos que han de producirse en el país, aunque el contrato se celebre en el extranjero. Por lo tanto dentro de la libre contratación no cabe que las partes se sometan a la ejecución del contrato a la legislación extranjera, puesto que los efectos se han de regir por las disposiciones legales contenidas en el propio Código Civil.

No permite la disposición que se comenta que los efectos jurídicos a producirse en México de contratos celebrados en el extranjero se sometan a un precepto extraño.

Si un contrato o acto jurídico celebrado en el extranjero produce consecuencias jurídicas en el extranjero y en México, la legislación mexicana únicamente regulará los efectos producidos en México.

Igualmente todas las aeronaves que se encuentran en territorio mexicano se regirán por las disposiciones legales mexicanas. La territorialidad de este precepto no admite refutación ya que la doctrina tradicional y la legislación de todos los estados con

cuerdan en establecer la aplicación de la ley en donde se encuentra la cosa "lex rei sitae", para los bienes inmuebles. Respecto de los muebles la mayoría de las legislaciones y de la doctrina moderna, admiten la competencia de la ley de la situación.

La justificación de la aplicación territorial legislativa en materia de bienes inmuebles y muebles está en la admisión del poder soberano que se ejerce sobre el territorio de un país. Aún y cuando fuera otro sistema de solución de conflictos de leyes el que adoptará nuestro país en forma general, tratándose de bienes, tendrá que regir este principio especial de tipo territorial.

Por ello admitimos plenamente la regla "Lex rei sitae" o ley del lugar, aplicada a muebles e inmuebles.

Por otra parte y reforzando lo anteriormente expuesto, cabe señalar el siguiente precepto:

Los bienes inmuebles, sitios en el Distrito Federal, y los bienes muebles que en ellos se encuentran, se regirán por las disposiciones de este Código aún cuando los dueños sean extranjeros. (65)

De lo anterior se desprende que las aeronaves aunque conserven un propietario de nacionalidad diferente a la mexicana, si ésta se encuentra en territorio mexicano se regirá por nuestra legislación y se le asignará una matrícula mexicana.

Como otra observación al precepto anterior, me permito señalar que el Código Civil debiera, en materia de conflictos interna

cionales, referirse a la situación de los bienes en cualquier lugar de la República y no sólo en el Distrito Federal.

3.3.2 En la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por su parte la ley de la materia preve que los concesionarios o permisionarios que exploten vías generales de comunicación y medios de transporte podrán, con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y sujetos a las restricciones que establece la misma celebrar todos los contratos directamente relacionados con los objetos de la concesión o permiso los que no surtirán efectos mientras no se lleve a cabo el requisito de aprobación.

Tratándose del servicio normal que las empresas de vías generales de comunicación, deben prestar al público, éstas pueden someter a la aprobación de la Secretaría contratos tipo que una vez aprobados se pondrán en vigor en todos los casos sin variación alguna. (66)

3.4 Los Contratos de Utilización de Aeronaves.

Cuando el propietario de una aeronave no realiza la explotación comercial de la misma, es decir, la actividad transportista, su figura pierde el carácter mercantil que caracteriza al sujeto activo del transporte aéreo y pasa a ser simplemente el titular de la relación jurídica sobre la aeronave por un lado y uno de los elementos personales del contrato que tiene por objeto la ex-

plotación mercantil realizada por otra persona.

La explotación de aeronaves es hoy en día corriente en el -- transporte aéreo y en este concepto existen diversas formas de -- contratos frecuentemente utilizadas aunque también es cierto que se ha formado un cierto confusionismo sobre ello debido a la mezcla de términos estrictamente jurídicos y tradicionales en el derecho común (civil y mercantil) como formulismos financieros incorporados, y con la especialidad que concurre en algunas situaciones en el transporte aéreo en las que los acuerdos internacionales o entre compañías de líneas aéreas y mucho más en las denominadas de vuelos "charter" o fletados permiten y aún fomentan la utilización conjunta de una aeronave, bien en su total capacidad o bien en una parte de ella especialmente reservada.

El propietario puede por varias figuras legales transferir ciertos derechos concernientes a la operación, a otras personas, situación a la que ha contribuido mucho la terminología aceptada y empleada en los ambientes aeronáuticos en los que se manejan -- términos tan definidos como arrendamiento, fletamento, etc., con otras amplísimas como "dry lease" o arrendamiento seco, "blocked-space agreement" o acuerdo de asignación de una parte del avión, "leasing" o arrendamiento financiero, intercambio de aeronaves, intercambio de tripulaciones etc. De estas figuras el alquiler o arrendamiento del aparato es de las figuras más comunes en México y de las que nos ocuparemos en el presente trabajo.

3.4.1 Causas por las que Las Aeronaves son Objeto de Estos Contratos.

-El elevado costo de las aeronaves. El mejoramiento constante de la técnica dedicada a la construcción de aeronaves y a la mayor capacidad y velocidad de ellas son causas entre otras de que sus precios se eleven de tal forma que se hacen prohibitivas a muchas empresas para su adquisición debiendo buscar fórmulas de simple utilización.

-La constante necesidad de renovar la flota. Las exigencias competitivas de la industria del transporte aéreo, obligan a las compañías aéreas a modernizar sus flotas, utilizando los tipos -- más modernos de aeronaves, muchas veces aún antes de haber amortizado las anteriores.

-Incremento ocasional del transporte aéreo. Existen determinadas situaciones unidas, por lo general, a ciertos acontecimientos que determinan una mayor demanda de transporte que no puede ser satisfecha con las existencias normales de aeronaves y que -- constituyen una necesidad esporádica.

3.4.2 Ventajas de Estos Contratos.

-Aumenta la capacidad de transporte de las empresas aéreas -- proporcionando unos medios superiores a los que normalmente poseen.

-No supone unos cuantiosos gastos en la adquisición de las aeronaves.

-Permite a las empresas cubrir necesidades de transporte de carácter permanente, atendidas con la posesión de una mayor flota.

-Favorece a ambas partes, por cuanto la propietaria obtiene unos ingresos extra y la otra resuelve sus problemas de aumento de tráfico.

-Permite a empresas cuyos recursos económicos le impiden la adquisición de las más grandes y modernas aeronaves utilizarlas.

3.4.3 Generalidades Sobre el Arrendamiento de Aeronaves.

En caso de arrendamiento de aeronaves las relaciones entre propietario y explotador son de puro derecho común, nacidas del correspondiente contrato entre ambos elementos que es ajeno al derecho aeronáutico, y a los convenios o disposiciones internacionales referentes al transporte aéreo.

Nos encontramos en la presencia de la conocida y clásica figura del arrendamiento de derecho civil, "locatio rei" o "arrendamiento de cosa". Los acuerdos de alquiler o arrendamiento varían mucho, según sean los términos y condiciones. Sin embargo, el arrendamiento internacional de aeronaves requiere la participación de los gobiernos interesados con objeto de resolver o dar forma a los problemas que pueden surgir como consecuencia de diferencias en sus legislaciones, respecto a matrícula, nacionalidad, certificado de aeronavegabilidad, licencias al personal, seguros y procedimientos de operación.

Para Verplaetse el arrendamiento es un contrato por el cual-

una persona adquiere la posesión del aparato y con ella a usarlo en su propia cuenta, es decir cuando el propietario de una aeronave no usa de ella sino que cede a otro su utilización, mediante un precio quedando el locatario en libertad de darle el destino que desee. (67)

El alquiler es bastante frecuente en la práctica de hoy. En 1957 la Sabena arrendó a la compañía privada alemana Lufttransport Unión varios aeroplanos de tipo viking para que hiciesen servicio como aviones de carga de diferentes líneas. Los aviones serían piloteados por alemanes, en tanto que el resto del personal sería belga.

3.4.3.1 Clases de Arrendamiento.

El contrato de arrendamiento en cuestión tiene por objeto a la aeronave, considerada ésta como una "universitas rerum el personarum" o unidad total con tripulación.

Sin embargo hay diferentes clases de arrendamiento atendiendo a estas características del contrato.

3.4.3.1.1 Arrendamiento "Rerum" o Seco.

Comprende a la propia aeronave y accesorios precisos para la navegación, también se le conoce como arrendamiento a casco desnudo. El equipamiento de la aeronave y su aprovechamiento así como-

67 VERPLAETSE. Op. Cit. p. 297.

la contratación de la tripulación, están a cargo del arrendatario de modo que éste asume la tenencia del aeroplano y toda su utilización, el riesgo corre por su exclusiva cuenta, pues el arrendador queda ajeno a toda cuestión de cualquier índole. Es conocida como "universitas rerum" y se ha traspasado a la moderna terminología del transporte aéreo como "dry lease" o arrendamiento seco.

3.4.3.1.2 Arrendamiento "Personarum" o Mojado.

En el arrendamiento de la aeronave para el transporte, puede ir en algunos casos comprendida la tripulación, se distingue como arrendamiento armado o equipado. Se arriendan con la tripulación completa, la cual simultáneamente es contratada por el arrendatario. Por las cláusulas del contrato pasa toda aquella al arrendatario junto con la utilización de la máquina. El arrendamiento "personarum" o personal es también denominado "wet lease" o arrendamiento mojado.

Según la OACI, el alquiler o arrendamiento de aeronaves con tripulación celebrado entre líneas aéreas para su utilización por una de ellas, puede tomar la forma de contrato o de simple acuerdo entre las partes interesadas, mientras que cuando se realiza a base de aeronaves sin tripulación, generalmente se llevan a cabo de acuerdo con los términos de un contrato formal entre compañías.

Es más común el alquiler de aviones sin tripulación, en los términos de un contrato formal durante un período de tiempo relativamente largo. Cuando se trata de un corto plazo suele hacerse por horas o en otras condiciones.

CAPITULO IV

EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

El contrato de arrendamiento de aeronaves, como hemos visto en el capítulo anterior, al enumerar las generalidades del mismo, constituye uno de los más utilizados por las empresas mexicanas de transporte aéreo.

Por lo tanto en este último capítulo desglosaremos aquellos elementos inherentes al contrato, las características esenciales del mismo, las semejanzas y diferencias con las figuras afines a él así como las teorías para la legislación aplicable en este caso.

4.1 Definición y Clasificación.

Según el Código Civil por el contrato de arrendamiento el arrendador se obliga a conceder el uso y goce temporal de una cosa al arrendatario, a cambio de un precio cierto. (68)

El contrato es bilateral, oneroso, conmutativo, principal, de tracto sucesivo y de ejecución duradera, es "intuiti personae" o personal por lo que se refiere al arrendatario, en atención a que no puede subarrendar ni ceder sus derechos a terceros. El arrendamiento es consensual cuando recae sobre muebles y formal en el caso de inmuebles. Si tomamos en cuenta lo establecido en el primer capítulo de esta tesis, que no obstante que la aeronave

68 Cfr. Art. 2398 del Código Civil. Op. Cit. p. 73.

es un bien mueble, comparte las características de los bienes inmuebles precisamente porque el contrato es formal, éste deberá celebrarse por escrito e inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.

4.2 Especies.

El arrendamiento sobre bienes muebles es civil o mercantil - según el caso, sin embargo sobre bienes inmuebles sólo existe el arrendamiento civil puesto que tradicionalmente no se considera - el arrendamiento mercantil sobre bienes raíces. La aeronave, - bien mueble-inmueble, por su carácter registral, no obstante que dicho contrato se celebra con el fin de prestar el servicio público de transporte aéreo (actividad comercial) éste será considerado, como un contrato civil.

4.3 Figuras Afines.

4.3.1 Contrato de Compraventa.

En el contrato de compraventa de aeronaves hay transmisión - del derecho real de propiedad, inmediata o diferida, a través del cambio de matrícula y pago de precio cierto precisamente en dinero.

Por otra parte en el contrato de arrendamiento hay sólo nacimiento de obligaciones, permaneciendo en propiedad de quien la matricula, o derechos de crédito y el precio cierto puede consistir en otros bienes que no sean precisamente dinero.

4.3.2 Contrato de Arrendamiento-Venta o "Leasing".

Uno de los contratantes entrega al otro una aeronave para -- que use de ella por cierto tiempo, durante el cual el que recibe debe pagar cantidades periódicas de dinero que en su cuantía exceden del precio comercial de ese uso, y con el pacto de que al cubrirse la última de tales cantidades o al pagarse además de ellas un precio adicional, se convertirá en propietario de la aeronave. En el arrendamiento al terminar el contrato debe restituirse la - aeronave y de ninguna manera podrá adquirir la propiedad de la -- misma el explotador.

4.3.3 Contrato de Ventas a Plazos o en Abonos.

Como en la compraventa simple se adquieren derechos reales - sobre la aeronave y no de crédito, sólo que el precio se paga en diferentes momentos. A diferencia del arrendamiento el comprador adquiere la propiedad de la aeronave desde un principio y no sólo el uso y goce de la misma.

4.3.4 Contrato de Fletamento.

Para Tapia Salinas el Fletamento consiste en general en poner a disposición de una persona o empresa, una aeronave para que la utilice, goce y disfrute como medio oportuno para poder conseguir el intento económico de traslación de un lugar a otro que se propone. (69)

Se trata de un contrato en el que el fletante cede al fletador el uso de la capacidad de la aeronave, siendo de cuenta del fletante el mantenimiento del aparato en condiciones de navegabilidad. Normalmente se ha venido considerando como característica de la navegación aérea, aunque hoy en día, algunos autores y la práctica de los explotadores u operadores hacen admitir la utilización parcial de la capacidad.

Este contrato se caracteriza porque no importa la transferencia al cesionario de la explotación de la máquina, ni de las responsabilidades del cedente.

Este conserva la tripulación en sus aspectos jurídicos y económicos y además la tenencia y gestión técnica de la aeronave. El fletante tiene a disposición del fletador la capacidad útil de una preestablecida máquina, así como los servicios de la tripulación, sean para un viaje determinado, sean para varios de ellos, pero siempre bajo sus órdenes, su conducción técnica y la dependencia de la tripulación.

Sin embargo el cesionario puede dar órdenes al comandante. Ello no implica que tenga autoridad sobre aquél. Su modalidad es de índole práctica. Evitar una cadena de órdenes o instrucciones, del fletador al fletante de éste al comandante.

A diferencia del arrendamiento el flete no es un concepto sobre el que se haya logrado un gran acuerdo. Es un préstamo en el Derecho Marítimo en donde a veces es sinónimo de la carga de mercancía, transporte y a veces alquiler. En la reunión undécima --

del Comité Legal de Tokio de 1957, los delegados tuvieron mucho cuidado acerca de la definición y las distinciones. La opinión dominante parece haber sido la dificultad de delinearlo, y se encontró una vía de escape al declarar que para los fines de la Convención no era necesario definirlo. Quizás esa expresión general usada por Mr. Wilberforce se acerca a lo que quiere decir el concepto: el caso en que el espacio de carga del aparato es tomado por alguno para el transporte de pasajeros y/o carga. (70)

Generalmente, el flete incluye el aeroplano con la tripulación y quizá está en conexión con un contrato de transporte, pero la esencia del flete no incluye ningún servicio.

Las diferencias que existen entre los contratos de arrendamiento y fletamento son las siguientes:

-La diferencia más acusada entre el arrendamiento y el fletamento consiste en la pérdida en el primer caso de la condición de explotador por parte del arrendador, mientras que en el segundo la conserva normalmente.

-El arrendamiento no es contrato de transporte aéreo el fletamento si lo es.

-El arrendamiento tiene lugar entre un simple propietario y un explotador, es decir entre una persona que no ejerce una actividad comercial aérea y otra cuya misión es precisamente el ejercicio de tal función; el fletamento, por el contrario, tiene lugar entre elementos personales que gozan de carácter mercantil aéreo.

-El objeto del arrendamiento es, precisamente, la aeronave - como entidad total y como cosa, el objeto del fletamento es, en - cambio, la capacidad de carga de la aeronave y no ésta.

-El arrendamiento puede realizarse sobre la base de una aeronave, equipada o no, y con tripulación o sin ella el fletamento - supone siempre una aeronave equipada y con tripulación, a cargo - del fletador o explotador.

Aunque no hay una clara línea divisoria entre alquiler y flete, ya que algunas partes del flete son meros contratos de alquiler, pudiera decirse que flete es siempre de naturaleza comercial, en tanto que alquiler no lo es necesariamente. En contraposición al arrendador, el que fleta no tiene la posesión del aparato, normalmente no compromete al personal, no es responsable y no es técnicamente el operador del aparato. El flete se distingue del contrato de transporte porque en el flete se designa al aparato mientras que en el transporte no.

El arrendador transfiere al arrendatario la tenencia de la - aeronave, desentendiéndose de la gestión técnica y comercial de - la misma, en tanto que el fletante sólo se obliga a pres--tar la navegación de la aeronave en las condiciones previstas en el contrato. En el arrendamiento la aeronave constituye el objeto de la prestación debida por el cedente, mientras que en el fletamento representa una función instrumental: es el medio de que - se vale el cedente para cumplir las obligaciones contraídas por - el convenio.

La discriminación entre arrendamiento y fletamento puede originar dificultades en el caso de aeronave ya armada y tripulada, dado que en esta hipótesis el arrendatario al igual que el fletador, tiene la disposición de una aeronave ajena y utiliza los servicios de una tripulación que no ha contraído. Sin embargo, es fácil llegar a la calificación del vínculo jurídico existente entre las partes examinando la naturaleza de las prestaciones contempladas en el convenio.

Si la obligación asumida por el cedente se limita a entregar la aeronave al cesionario, pasando la tripulación bajo la dirección y dependencia de este último, habrá arrendamiento y no fletamento. Si en cambio el cedente se ha comprometido no solamente a facilitar la aeronave sino también a hacerla viajar de acuerdo con las instrucciones del cesionario, habrá fletamento y no arrendamiento.

Carece de relevancia a los efectos de calificación de la relación contractual como fletamento, el hecho de que el convenio atribuya al fletador la facultad de impartir órdenes al comandante en lo que respecta a la utilización comercial de la aeronave, ya que la tripulación se encuentra bajo la dependencia jurídica y económica del fletante, siendo a éste en realidad a quien prestas sus servicios, en tanto que al fletador se le debe (por el fletante) el resultado útil de estos servicios.

La circunstancia de que el fletador pueda dar órdenes al comandante no significa que tenga autoridad sobre él y sólo responde a una razón de conveniencia práctica: evitar que el fletador-

tenga que impartir las instrucciones al fletante y ésta a su vez transmitir las al comandante, como sería lo normal dada la naturaleza de la prestación debida por el fletante.

La distinción entre arrendamiento y fletamento no es, como - podría creerse, una cuestión teórica y desprovista de interés - práctico, puesto que la correcta calificación de las relaciones - jurídicas existentes entre cedentes y cesionarios es de mayor importancia para determinar, cuando sea necesario, las normas legales aplicables subsidiariamente a cada tipo de relación.

El propietario se obliga a ceder a la otra parte, mediante - un precio en dinero, el uso y goce de una aeronave desarmada (en el sentido que esta expresión tiene en el Derecho Marítimo) - corriendo por cuenta del cesionario el equipamiento y aprovisionamiento de la aeronave y la contratación de la tripulación. En este caso existe un contrato de arrendamiento y el cesionario o - arrendatario adquiere la tenencia de la aeronave, realizándose - los viajes bajo su exclusiva dirección y responsabilidad. El cedente queda ajeno a la gestión técnica y comercial de la aeronave, que es efectuada en nombre y por cuenta del cesionario.

Si el propietario cede el uso de una aeronave armada, es decir equipada y tripulada, deben distinguirse dos supuestos:

1.- La tripulación pasa, en virtud de las estipulaciones de las partes, bajo la dirección y dependencia del cesionario y en esta hipótesis existe nuevamente arrendamiento de aeronave.

2.- La tripulación queda bajo la dirección y dependencia del

cedente, conservando éste la tenencia y la gestión técnica de la aeronave, sin perjuicio de los derechos del cesionario en lo que se refiere a la utilización comercial de la misma.

Aquí estamos en presencia de un contrato de fletamento en -- que el cedente (fletante) pone a disposición del cesionario (fletador) la capacidad útil de una determinada aeronave y los servicios de la tripulación, ya sea por un viaje (fletante o viaje) o por cierto tiempo (fletamento a tiempo), reservándose la conducción técnica de la aeronave y el control de la tripulación.

4.3.5 El Intercambio de Aeronaves.

Se entiende por intercambio de aeronaves, la utilización por una empresa de transporte encargada de asegurar un servicio aéreo en virtud de un acuerdo internacional o de una autorización oficial, de una aeronave extranjera y matriculada en un estado extranjero con o sin tripulación de este estado. (71)

Esta definición se confunde con la del arrendamiento desvirtuando el exacto contenido de lo que la simple utilización conjunta basada en el aprovechamiento por una empresa aérea de las aeronaves de otra, o el intercambio múltiple mediante la utilización sucesiva y alternada de un mismo material por empresas de países diferentes. El intercambio puede basarse en un libre acuerdo o en el de una autoridad oficial.

Normalmente, la tripulación no cambia con el aparato, es decir la misma tripulación servirá la nueva aerolínea y en ese caso,

la operación, es comercialmente, un flete. La ventaja es que los pasajeros no tienen que cambiar de avión y que la dirección tiene una rotación mejor de su equipo. Pero por otro lado, una compañía extranjera no autorizada puede tomar el lugar del porteador original. Por eso se ha sugerido que el intercambio de aparato debiera aprobarse por los estados en que se ejerciten tales derechos.

La Conferencia Europea de Aviación Civil da la siguiente definición de intercambio:

La palabra intercambio debiera referirse a la capacidad de un explotador, para usar otra aeronave que pertenece a una aerolínea extranjera y se haya registrada en un estado extranjero, con o sin la tripulación del aparato. (72)

Como norma se piensa que en los casos limitados a los aparatos registrados en los estados contratantes de la Convención de Chicago, el caso de intercambio sin tripulación que es comparable con el fletamento de casco no es tan sencillo.

Cabe señalar que, una transferencia de registro o una enmienda de la Convención para proveer un registro doble no es indispensable en las presentes circunstancias para la solución de los problemas que surgen de dicha Convención, sin embargo, una mayor experiencia y una mayor información pudieran requerir una enmienda de la Convención de Chicago para proveer la transferencia temporal del registro de intercambio, de tal manera que coincida con la na-

cionalidad de la aerolínea que realmente opere el aparato.

La ley aplicable será esencialmente la misma que en el alquiler y en el flete, de acuerdo con los elementos del caso, dependiendo de la transferencia de posesión.

El intercambio de aeronaves se diferencia del arrendamiento de la siguiente manera:

Podría estimarse que algunos de los problemas y ventajas que representa la utilización conjunta en general quedarían resueltos a base de la simple y conocida figura jurídica del arrendamiento de aeronaves, pero existen unas muy claras diferencias que son consecuencia de que el arrendamiento o fletamento no proporcionen la agilidad hoy en día necesaria o presenten alguna desventaja, y así:

-Un arrendamiento lleva consigo una entrega total de la aeronave por parte del arrendador para su uso por el arrendatario, -- bien proporcionando éste la tripulación y combustible, ("dry lease" o arrendamiento seco en la terminología aeronáutica anglosajona), o bien proporcionándola el arrendador, ("wet lease" o arrendamiento mojado) mientras que en el intercambio no se entrega el uso total, sino que se permite la utilización de la aeronave en una o varias rutas determinadas por una empresa aérea que no es su propietaria y en las condiciones que se estipulen.

- En el arrendamiento de aeronaves, el arrendador pierde la disponibilidad y uso de la misma, por lo que tiene que darla de baja de manera temporal (durante el plazo del contrato) en su flota con perjuicio o desasistencia quizá de algún posible servicio, mientras que por el intercambio esta aeronave sigue realizando su

actividad en una ruta determinada de la empresa propietaria, a la terminación de la cual, el avión es utilizado por la otra empresa que la hace volar en otra ruta establecida, recuperando nuevamente su control la empresa propietaria, una vez concluido este último servicio.

-El arrendamiento de aeronaves suele exigir por parte de las legislaciones nacionales: o bien periodos de tiempo mínimos pero en general elevados, o bien la inscripción de la misma en el registro de matrícula con el consiguiente cambio transitorio de su nacionalidad mientras que el intercambio puede efectuarse sin dichos requisitos.

4.4 Elementos Personales.

Las dos partes que intervienen son el arrendador o propietario quien da la aeronave en arrendamiento y el arrendatario, - - quien la recibe.

Sobre el arrendador, cabe aclarar, que debe tener legitimación sobre la aeronave que va a dar en arrendamiento a través del certificado de matrícula que haga constar que es el propietario y no debe tenerla arrendada a otra persona ni tener ninguna limitación legal para celebrar contratos de arrendamiento internacionales.

Así el Código Civil especifica las siguientes limitaciones para el arrendador:

-Cuando ya dio en arrendamiento la aeronave a una determina-

da persona física o moral, no puede volverla a dar en arrendamiento, a otra persona por el mismo tiempo.

-Cuando la aeronave arrendada está hipotecada no puede el dueño de ella darla en arrendamiento por un plazo mayor que el de la hipoteca.

-Cuando conforme a las leyes respectivas del estado donde se encuentra matriculada la aeronave se lleve a cabo un secuestro judicial del aparato.

-Cuando la aeronave pertenezca en copropiedad a varios condueños no puede uno de ellos, sin el consentimiento de la mayoría dar en arrendamiento la cosa indivisa.

-Por su parte el arrendatario tiene que tener capacidad legal para arrendar la aeronave y tener la concesión para prestar el servicio público así como el permiso necesario para arrendar determinada aeronave, que le otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4.5 Elementos Reales.

Son tres los elementos reales del contrato de arrendamiento: la aeronave, el precio y el tiempo.

4.5.1 La Aeronave.

Es un bien corpóreo que la ley no prohíbe que pueda ser dado en arrendamiento como lo hace con los ejidos, por los bienes estrictamente personales, por los bienes que son objeto de un dere-

cho real de uso y habitación o como podrían prohibirse en algunas legislaciones los bienes públicos etc.

4.5.2 El Precio.

El precio generalmente se pacta en dinero, en estos contratos y debe ser cierto y determinado en calidad y cantidad.

De acuerdo con el Código Civil puede pactarse una cantidad determinada y además una cierta participación en los frutos, productos o ingresos, pero por la naturaleza del arrendamiento de aeronaves internacional, no se hace.

Cabe señalar que no es lo mismo precio incierto que precio indeterminado. El precio incierto afecta la existencia del mismo precio, como ocurre cuando el precio depende de que una aeronave arrendada tenga utilidades y participe en ellas el arrendador en un determinado porcentaje como única renta.

La renta indeterminada, en cambio, afecta sólo a la cuantificación de la misma y por ello puede darse en el arrendamiento con tal de que sea determinable al hacerse exigible.

Así acontece en algunos arrendamientos en que las partes no fijan la renta en el mismo contrato, sino, sólo dan las bases para su determinación cada mes como ocurría con esta estipulación: cada mes se fijará la renta a base de multiplicar con número de veces el tipo oficial de cambio de la moneda extranjera vigente en ese momento.

A este respecto es necesario señalar que debe quedar estable

cido el tipo de moneda en que se harán los pagos, aclarándose el mismo, de que país y lo necesario para que se identifique el pago de la renta.

Lo anterior no se contrapone a la ley monetaria que establece que todas las operaciones deben pactarse en moneda nacional toda vez que cuando se trate de un contrato internacional y así lo demande la contraparte puede pactarse en cualquier moneda extranjera. (73)

4.5.3 El Tiempo.

Por lo que toca al tiempo en el arrendamiento, es un elemento esencial de este contrato como lo indica su carácter temporal que se menciona en la definición del punto 4.1.

En la práctica los contratos de arrendamiento se pactan por una duración de 2 a 5 años con una prórroga de 1 a 2 años.

No obstante que es un elemento esencial, si las partes omiten señalar el plazo de duración del arrendamiento nuestra ley establece normas supletorias o dispositivas en cuanto que autoriza a darlo por terminado mediante un preaviso con dos meses de anticipación. En caso que exista un conflicto de leyes y sea competente la legislación mexicana, esta se puede aplicar.

4.6 Elementos Formales.

Según se dijo en la clasificación el arrendamiento es consen

73 Cfr. Art. 8 de la Ley Monetaria.

sual cuando recae sobre bienes muebles si bien en la práctica estos contratos se celebran de ordinario por escrito, los arrendamientos sobre inmuebles sólo en teoría pueden ser consensuales, será únicamente cuando la renta no exceda de cien pesos anuales, hipótesis ya muy difícil de darse en la realidad. En consecuencia puede afirmarse que por regla general el arrendamiento es un contrato formal, cuando recae sobre bienes inmuebles, puesto que debe constar por escrito en los arrendamientos urbanos si la renta excede de cien pesos anuales, y además para que produzca efectos contra terceros se necesita que se inscriba en el Registro Público de la Propiedad.

Como ya dijimos en capítulos anteriores, la aeronave es un bien mueble-inmueble, debido a que por naturaleza es mueble pero para que puede sobrevolar el espacio aéreo internacional debe estar matriculada y enarbolar la bandera de el estado en donde está registrada o en donde es explotada ya que aún siendo un mueble en tránsito por excelencia algunas veces comparte como en materia de hipoteca, la naturaleza de los inmuebles.

Pues bien, tomando en cuenta lo anterior se colige que el contrato de arrendamiento de aeronaves será formal.

Cuando la aeronave es extranjera como en el caso que tratamos en este trabajo, conserva la matrícula del estado donde el propietario la da en arrendamiento sin embargo, la bandera cambia y la legislación aplicable será aquella del arrendatario o explotador, por tanto y de acuerdo a lo establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación en donde se establece que en el

Registro Aeronáutico Mexicano se inscribirán los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga, el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o los alquileres sobre las aeronaves mexicanas. (74)

Al respecto opino que sería conveniente se incluyera el contrato de arrendamiento sobre las aeronaves extranjeras sin limitarlo exclusivamente a las mexicanas ya que es precisamente después de esta inscripción que la aeronave con matrícula extranjera se considera como mexicana, con esta misma inscripción se pretende subsanar la laguna que existe en la Constitución:

Para pertenecer a la Fuerza Aérea y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera e insignia mercante mexicana. (75)

4.7 Efectos del Contrato.

El contrato de arrendamiento sólo genera obligaciones o un derecho de crédito, pero no da nacimiento a un derecho real.

Las obligaciones generales del arrendador y del arrendatario previstas en las leyes de cada país pueden aumentarse o modificarse por pacto expreso, salvo las obligaciones esenciales que no pueden faltar como son la entrega y uso garantizado de la cosa y el pago de la renta, las demás obligaciones pueden ser suprimi-

74 Cfr. Art. 371 de la LVGC. Op. Cit. p. 169

75 Art. 22 de la Constitución: Op. Cit. p. 39

das por voluntad de las partes. (76)

Como se mencionó en este contrato en donde el derecho al arrendatario de la aeronave es un derecho personal o de crédito y no es un derecho real, pero en el siglo pasado llegó a sostenerse en Francia por algunas resoluciones judiciales que ese derecho constituía un derecho real, en virtud de que la enajenación de la aeronave hace que el arrendatario continúe frente al adquirente con los mismos derechos que tenía con el arrendador-enajenante.

Esta teoría del derecho real aduce diversas razones.

-Al igual que los derechos reales, el arrendamiento de aeronaves se inscribe en el Registro Aeronáutico Mexicano.

-En caso de juicio sobre arrendamiento, al igual que cuando se ejercitan acciones reales se atiende al lugar de la ubicación de la cosa para fijar la competencia, sin embargo, tales razones carecen de sólido fundamento ya que la aeronave se traslada de un lugar a otro. Por lo que se fijará la competencia del estado del arrendatario.

Esto carece de fundamento en virtud de lo siguiente:

-No sólo los derechos reales se inscriben en los registros, también actos como la constitución de personas morales que explotarán las aeronaves, etc.

-La competencia deriva del lugar de ubicación de la cosa, es-

pecialmente en arrendamiento de aeronaves extranjeras, no determina que el arrendamiento origine un derecho de propiedad.

La oponibilidad del arrendamiento se explica a través de una subrogación legal por virtud de la cual el legislador establece que el adquirente se sustituya en los derechos y obligaciones del arrendador sin necesidad de acudir a la explicación de un derecho real. (77)

La inscripción de un contrato de arrendamiento en el Registro Aeronáutico Mexicano no cambia de personal en real el derecho del arrendatario, sino que sólo trae como consecuencia que puede oponerse frente a terceros, para el caso en que el mismo bien haya sido dado en arrendamiento separadamente a dos o más personas y por el mismo tiempo en cuyo supuesto deberá prevalecer el arrendamiento que se hubiera inscrito.

Al respecto, es importante aclarar que el Código Civil establece:

Los actos jurídicos, en todo lo relativo a su forma, registrarán por las leyes del lugar donde pasen. Sin embargo, los mexicanos o extranjeros residentes fuera del Distrito Federal, quedan en libertad de sujetarse a las formas prescritas por este Código, cuando el acto haya de tener ejecución en las mencionadas demarcaciones. (78)

La regla tradicional aplicable desde los posglosadores a la forma de los actos es la "locus regit actum" o que se registrarán por

77 SEPULVEDA: Op. Cit. p. 595.

78 Cfr. Art. 240 del Código Civil: Op. Cit. p. 88.

la ley del lugar donde pasen.

Esta es la fórmula adoptada por el transcrito artículo. Se justifica que en materia de forma, adopten los actos jurídicos, - la del país de su celebración en atención a que, si se encuentran en el extranjero ignoran los requisitos de forma que exige su ley nacional, además aún en el supuesto de que la conocieran o que -- existiera el deber de conocerla, no podrán acudir a los funcionarios ni llevar los requisitos exigidos, por su ley nacional. El mencionado artículo permite la aplicación extraterritorial de la norma jurídica extranjera en materia de forma, la cual presenta - toda la problemática que el derecho extranjero requiere de certificación de vigencia, de traducción, de prueba, etc.

En cuanto a la inscripción se refiere, el Reglamento Interior del Registro Aeronáutico Mexicano establece que ésta se llevará a cabo en los libros correspondientes y contendrá todas las características de la aeronave así como las del arrendador y -- arrendatario. El registro lo podrá pedir todo aquel que tenga interés legal en asegurar el derecho al arrendamiento previendo -- igualmente si éstos se han llevado a cabo en país extranjero. (79)

4.8 Obligaciones de las Partes.

4.8.1 Obligaciones del Arrendador.

Las obligaciones del arrendador consisten sustancialmente en

79 Cfr. Arts. 2, 11, 15, 20 y 23 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, Códigos Leyes y Reglamentos: Andrade; México, 1971, p. 752-387-9-382.

entregar la aeronave en buen estado para el uso convenido o natural de la misma, conservarla en buen estado y garantizar dicho uso.

Nuestra legislación enumera cinco obligaciones del arrendador:

a) Deber de entregar.- Es una obligación compleja, el arrendador debe entregar la aeronave con todas sus pertenencias y en estado de servir para el uso convenido o natural de la misma.

La entrega debe hacerse por el arrendador en el tiempo o fecha convenido y a falta de pacto expreso tan pronto como sea requerida por el arrendatario.

Esta entrega es esencial en el arrendamiento, dado que por regla general la renta debe pagarse por el arrendatario desde el día en que reciba la aeronave hasta el día en que la devuelva al arrendador. Si no hay entrega de la aeronave tampoco hay obligación de pagar la renta.

Dicha entrega puede ser real o virtual ya que el arrendatario puede hallarse ya en posición de la aeronave, o bien puede el mismo arrendatario, provisto de un mandato del arrendador, recuperar la aeronave que estuviera en manos de otro explotador.

Las pertenencias de la aeronave cuya entrega debe hacerse -- también pueden ser muy variables, por ejemplo: llaves, muebles integrados a la aeronave, motores, etc. En este aspecto es muy importante añadir que siempre se entregarán los manuales de opera--

ción de la misma, registros, certificados y todos los documentos necesarios incluyendo los manuales técnicos correspondientes al funcionamiento de los motores y partes de la aeronave y los instructivos de aeronavegabilidad.

Para que la entrega se lleve a cabo debe haberse cumplido -- con todas las condiciones necesarias para el efecto, como: firma del contrato, autorizaciones necesarias para que la aeronave salga del país, es decir los permisos de exportación, el pago de impuestos y gastos relativos.

Además de entregar todo lo anterior debe hallarse la aeronave en estado de servir precisamente para el uso convenido o en -- defecto de un destino pactado, para el uso que sea conforme a la naturaleza de la misma.

Por ejemplo, debe ser entregada funcionando de acuerdo al -- certificado de aeronavegabilidad, y puede corroborarse, también -- por un lapso de vuelo prueba que correrá a cargo del mismo arrendador.

b) Deber de conservar.- En el arrendamiento civil el arrendador debe conservar la aeronave en ese mismo estado, o sea en estado de servir para el uso convenido, salvo pacto en contrario. -- Por las características de la aeronave, el carácter internacional del contrato que tratamos y por cambio de matrícula, el deber de conservarla está en la mayoría de los casos en el arrendatario. Esta obligación significa que el arrendatario tiene una obligación continua y sucesiva que se renueva cada día hasta el fin del

arrendamiento y que tiene dos aspectos: uno activo y otro negativo.

1.- En sus aspectos positivo o activo la conservación de la aeronave implica el deber del arrendatario de hacer las reparaciones necesarias para que la aeronave se mantenga en funcionamiento de la aeronavegabilidad natural de la misma.

2.- En su aspecto negativo, la conservación de la aeronave impone al arrendatario la obligación de no variar la forma de la misma, esto quiere decir que ni a pretexto de reparaciones ni por otro motivo debe modificar sustancialmente la aeronave.

c) Deber de garantizar.- Tiene el arrendador obligación de garantizar al arrendatario el uso convenido o el uso normal de la aeronave, puesto que con razón se hace notar que el arrendador debe proporcionar un uso útil y garantizado de la cosa. Este deber comprende tres obligaciones:

1.- La garantía del hecho personal o sea la obligación de hecho o de derecho del arrendador a abstenerse de toda clase de perturbaciones, sobre la aeronave, que puedan impedir al arrendatario el uso convenido o el uso natural de la misma.

2.- La obligación del arrendador de garantizar el uso y goce pacífico de la aeronave por todo el tiempo del contrato lo que significa que el arrendador debe garantizar o proteger al arrendatario contra todas las perturbaciones de derecho que dimanen de terceros.

3.- La obligación del arrendador de responder por los vicios o defectos ocultos de la aeronave, sean ellos anteriores al contrato o que hubieren aparecido después sin culpa del arrendatario, pero siempre a condición de que impidan ellos el uso convenido de la aeronave o el uso sea conforme a la naturaleza de la misma.

d) Deber de reembolsar las mejoras.- Por regla general, puede el arrendatario hacer mejoras en la aeronave ya que quien tiene la facultad de usar la aeronave puede adaptar ésta a un mejor uso y hacer obras que mejoren su utilidad, pero sin perjuicio de establecer en la aeronave el estado en que la recibió, al momento de devolverla.

Sin embargo hay dos casos en que por excepción no puede el arrendatario hacer mejoras a la aeronave: cuando varíe la forma de la aeronave o cuando se haya pactado expresamente.

e) Deber de conceder al arrendatario un derecho de preferencia, en igualdad de condiciones, frente a terceras personas para el uso de venta o de nuevo arrendamiento de la aeronave.

Debido a la internacionalidad del contrato en cuestión es poco factible que el derecho de tanto se de en favor de un explotador extranjero en cuanto a la venta, pero no en cuanto a un nuevo arrendamiento ya que el derecho de tanto frente a terceros para el caso de venta es una obligación a cargo del arrendador y no de un derecho real en favor del arrendatario, y en el caso en que -- las dos legislaciones lo prevean y se hubiere pactado en el contrato, la violación de éste hace responsable al arrendador por el

pago de daños y perjuicios al arrendatario pero no es causa para que se anule la venta o el arrendamiento que sin respetar dicha preferencia hubiera celebrado con terceros el arrendador.

4.8.2 Obligaciones del Arrendatario.

Las obligaciones del arrendatario son las siguientes:

Pagar la renta, usar debidamente la aeronave, conservar la aeronave, avisar de las reparaciones necesarias y de las novedades dañosas, permitir ciertos actos al arrendador y devolver la aeronave.

a) Deber de pagar la Renta. Esta obligación debe hacerse en la forma y tiempo convenidos en el contrato. Esta obligación es la principal porque constituye ella la contraprestación fundamental para el uso de la aeronave de manera que cuando se priva de ese uso al arrendatario, se suspende también el pago de la renta.

La renta debe ser cierta y en el caso de las aeronaves generalmente consiste en dinero y en una divisa que sea sólida económicamente en el mercado internacional.

El monto de la renta puede fijarse libremente por las partes en el contrato de arrendamiento debido a que no hay límite en libertad contractual en orden a la determinación del monto de la renta.

En cuanto a la época de pago, la renta debe pagarse en el tiempo convenido, desde que se recibe la aeronave hasta que se devuelva al arrendador a falta de pacto en contrario, las rentas-

deben pagarse por periodos vencidos y no por adelantado.

En lo que se refiere al lugar en que ha de pagarse la renta debe estarse también a lo convenido, pero si no hubo pacto expreso, la renta, de acuerdo a nuestra ley debe pagarse en el domicilio del arrendatario, siguiéndose la regla general de que salvo convenio en contrario, la obligación debe pagarse en el domicilio del deudor. Acerca de ese punto, cabe aclarar que deben pactarse, las sanciones de las que será sujeto al arrendatario en caso de mora, si se probó que se cobró o interpeló al arrendatario en su domicilio y que a pesar de ello, dicho arrendatario no pagó la renta, para que se produzca la mora en dicho arrendatario.

b) Deber de usar la aeronave para el destino convenido.- En este caso será para el transporte de personas o cosas o servicio público de transporte aéreo o, en su defecto, para el que sea conforme a la naturaleza de la misma aeronave.

El arrendatario está obligado a hacer uso y no simplemente facultado a ello. En esto el arrendatario se distingue del comodatario, quien sólo está facultado y no obligado a usar de la aeronave del acreedor prendario, quien puede estar facultado, pero tampoco está obligado a usar de la aeronave y del depositario, -- quien no está facultado para usar de la aeronave.

El uso de la aeronave no debe ser irrestricto y al libre arbitrio del arrendatario, sino que debe ser conforme al destino -- convenido y en defecto de él, de acuerdo con la naturaleza de la aeronave, así por ejemplo, si se rentó una aeronave para transpor

tar pasajeros y carga, no puede usarse para el riego en la agricultura o para experimentos tecnológicos, aunque nada se haya establecido sobre el destino.

Se considera también en el Derecho Comparado, como incumplimiento a esta obligación el uso abusivo, inmoderado o deshonesto de la aeronave citándose como ejemplo el rendir la capacidad de la aeronave en un grado máximo, la falta de mantenimiento, cuidados necesarios para la misma, el agotamiento del funcionamiento de la aeronave, sin proporcionarle lo necesario para que funcione óptimamente, o la práctica de vuelos o acciones con la aeronave que se consideren delitos, permitir que causas externas destruyan la aeronave, la instalación de bienes peligrosos en la aeronave. Sin embargo estos ejemplos también se aplicarán a la siguiente obligación de conservar la cosa.

c) Deber de conservar la aeronave en buen estado y responder por los perjuicios que sufra la misma por culpa o negligencia de él o de sus representantes, la tripulación o subarrendatarios. Esta obligación implica obligaciones de hacer y no de no hacer.

A este respecto se presume que la aeronave se entregó en buen estado, salvo prueba en contrario, cuando no se hace una descripción expresa de las cosas que la componen.

Como obligaciones de hacer cabe mencionar la obligación de efectuar las reparaciones menores o locativas, como son: reposición de piezas de motores, composturas etc.

Por la peligrosidad que implica la aeronave el arrendatario-

para preservarla está obligado a asegurarla. Dicho seguro deberá amparar los daños que pueda sufrir la aeronave de los que sea responsable el arrendatario; esta obligación está estrechamente ligada a la obligación de conservarla previendo incendios, casos fortuitos, casos de fuerza mayor etc. La responsabilidad por caso de incendio para el arrendatario existe en algunas otras legislaciones, como en la Argentina en donde se exige al arrendador que pruebe el descuido o la culpa del arrendatario para reclamar de éste los daños y perjuicios.

d) Deber de poner en conocimiento del arrendador, a la breve da posible, la necesidad de las reparaciones de la que éste sea responsable y que en concreto exija la aeronave.

e) Permitir al arrendador determinados actos en la aeronave durante la duración del arrendamiento como pueden ser las inspecciones de la aeronave, de los manuales de operación o de cualquier otro documento, sin embargo el arrendador no deberá entorpecer las actividades del arrendatario dando aviso con anterioridad para que puedan realizarlas.

f) Devolver la aeronave al concluir el arrendamiento tal como la recibió, salvo lo que hubiere perecido o se hubiere menosc bado por el uso tiempo o por causa inevitable.

4.9 Modos de Terminación del Arrendamiento.

-La nulidad del contrato. Esta puede darse por diversas causas: vicios de consentimiento; falta de forma exigida por la ley mexicana como del país de la contraparte; si se hubiere arrendado

una aeronave cuyo arrendamiento en ese país esté prohibido. - - el arrendamiento de una aeronave pública; el hecho de que la aeronave ya estuviera dada en arrendamiento a otra persona física o moral de cualquier país y por el mismo plazo; si la aeronave perteneciere en copropiedad a varios conductores, hubiere sido dada -- por uno o varios de ellos pero sin el consentimiento de la mayoría.

-Vencimiento del plazo. Es la causa normal y natural de terminación del arrendamiento, por ser éste de carácter esencialmente temporal de acuerdo con su definición. Esta terminación opera de pleno derecho pues no requiere de un aviso o notificación previos para darlo por terminado.

-Rescisión del Contrato. Por ser el arrendamiento un contrato bilateral cabe la resolución del mismo en dos supuestos: por incumplimiento de las obligaciones a cargo de una de las partes o por imposibilidad objetiva de dar cumplimiento a las obligaciones de una de las partes.

-El mutuo consentimiento de ambos contratantes.

-La pérdida o destrucción total de la aeronave por caso fortuito o fuerza mayor.

-La muerte de alguno de los contratantes no es causa de terminación del arrendamiento, pero puede pactarse válidamente por las partes que tal hecho ponga fin al contrato.

4.10 Ley Jurídica Aplicable.

4.10.1 Teorías.

Las máquinas aéreas con frecuencia atraviesan las fronteras del territorio mexicano para introducirse en el espacio de otro estado, o en puntos no sometidos a soberanía alguna.

Tal circunstancia, así como la que tratamos en esta tesis -- del arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera han dado lugar al problema de resolver la ley que se aplicaría a los hechos ocurridos, actos realizados o delitos cometidos como resultado de un vuelo.

Ante ello se han sustentado criterios a este respecto:

4.10.1.1 Ley del País Sobrevolado.

Todo proceder que se lleve a cabo en el ámbito del territorio sobrevolado por la aeronave, en el cual la Nación ejerce absoluta y exclusiva jurisdicción, caería bajo el régimen de sus leyes ordinarias por afectar los intereses de la Soberanía nacional. En consecuencia aquel proceder caerá bajo los tribunales de este país que son los componentes para aplicar sus leyes e intervenir en los procedimientos que el hecho origine. No existe diferencia con los actos realizados dentro del propio territorio y con respecto a los mismos sujetos.

Su inconveniente consiste en saber que la ley que se aplicaría cuando la máquina sobrevuele el mar libre o territorio libre.

Su solución no es fácil, pues la jurisdicción se extiende hasta - donde llega la soberanía lo cual indica que la ley de este estado regirá hasta el límite de su soberanía.

4.10.1.2 Ley del Pabellón.

Fue sustentada por Fauchille en 1902. Sostiene la intervención de los territorios del estado al cual pertenece la matrícula del avión. De modo que los autores serían juzgados por las leyes de aquel país sea cual fuere la nacionalidad de los actores o víctimas. Principio aplicable mientras que la máquina vuela en te--rritorio o mar libre. No así cuando lo hace dentro de los lími--tes de otra Nación. En este supuesto se violará su soberanía al aplicar una legislación extraña a la que rige dentro de sus lími--tes.

La tesis de Fauchille sirvió para sustentar los principios - de la Convención Internacional del 13 de octubre de 1919, pero no logró que fuera introducida en su texto.

4.10.1.3 Ley del Lugar de Aterrizaje.

Partidario de ella fue Pholien. Decía que la ventaja que tenía esta tesis es dejar al lado las dudas y las discusiones relativas a la competencia. Por ello el delito será siempre sancionado. Se evitaba que el delincuente se liberara del castigo dentro del sistema de la ley del pabellón si descendía cuando la aeronave hacía escalas intermedias. No obstante poseía graves inconvenientes. Si en el estado en el cual hacía escala la máquina no - se consideraba delito dicho acto, no había sanción. O bien si --

tampoco el damnificado o el procesado eran nacionales de ese país ¿Qué ley se aplicaba? Indudablemente habría un conflicto de leyes en cuanto a su aplicación. Así un delincuente, cuyo acto la ley de la máquina estima delito y en cambio la legislación de aterrizaje no ¿Debe ser aprehendido por este país o dejarse en libertad? La solución es difícil, sin un acuerdo preciso entre los países.

4.10.1.4 Sistema Ecléctico.

Ante estas incongruencias Lapradelle presentó al Comité Jurídico Internacional de Aviación, en 1930, un proyecto mixto para regular la competencia en el territorio de la nación.

Así la Convención de Chicago dispone que cada estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que llevan la marca de nacionalidad donde quiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conforme en todo lo posible con lo que oportunamente se establezca en aplicación del convenio en cuestión. (80)

Aquí se deduce la coexistencia de la competencia de la ley del país sobrevolado y la ley del estado de la máquina en donde se ejecute la violación de la norma legal según el caso en estudio.

4.10.2 Ley Aplicable para el Caso de Arrendamiento.

En lo que se refiere a la ley aplicable a las relaciones contractuales entre arrendatario y arrendador en el caso que envuelvan elementos internacionales se sostiene que la autonomía de la parte está limitada por la naturaleza peculiar del objeto y de -- los acuerdos.

El contrato se refiere a una "Universitas" que está conectada -- muy cercanamente a la ley del pabellón.

En materia de conflicto de leyes de la "universitas" o a un -- todo que las partes puedan ser libres de escoger su relación contractu -- l siempre que no haya una modificación de la "res" o cosa.

Cuando la "jura in re" o derecho de la cosa está en juego, -- la ley del pabellón se convierte en imperativa. Esto no es cierto tan solo para la sustancia, sino también para las formalidades. No deja de ser frecuente que se haga una excepción a la norma "lo -- cus regit actum" o ley del lugar y que cualesquiera de estos con -- tratos en el extranjero debentener lugar ante las autoridades con -- sulares que aplican necesariamente las condiciones formales de su -- derecho local como medida de seguridad y policía con respecto a -- la seguridad social de la tripulación.

Otro problema es el de si el arrendatario prestatario se ha -- ya sometido a las Convenciones Internacionales que han regulado -- parte de la actividad privada aérea.

La respuesta no es segura y depende de los términos de las Conven

ciones en concreto. Por norma general el arrendatario no puede ser demandado por tales términos.

CONCLUSIONES

I.- Toda aeronave deberá contar con una nacionalidad debido a que los gobiernos necesitan protegerlas internacionalmente, de la misma forma que a sus ciudadanos y hacerse responsables de su conducta en el extranjero y al mismo tiempo asegurar el respeto de sus derechos.

II.- En los casos en que las aeronaves no pertenezcan al estado en el cual cumplen su actividad y tomando en cuenta -- que una aeronave no puede estar matriculada en dos estados es decir poseer una doble nacionalidad, se aplicará -- la legislación de este último, asignándole una nueva matrícula así como la calidad de extensión del territorio -- ejerciendo en ella su soberanía.

III.- En cuanto a la naturaleza jurídica de las aeronaves éstas son consideradas como bienes muebles atendiendo a que pueden ser desplazadas de un lugar a otro sin detrimento de su naturaleza, sin embargo comparten las características de los bienes inmuebles toda vez que deben poseer una determinada nacionalidad que conste de una matrícula por lo que se hace obligatoria su inscripción en un registro.

IV.- La aeronave es cosa objeto del derecho y no sujeto del -- mismo es un bien mueble que está en el comercio, no es -- fungible y es compuesto.

V.- La aeronave posee la nacionalidad del estado en el cual -- se haya matriculada y solo la podrán matricular los na--

cionales de ese mismo estado, evitando de esta forma que un ciudadano pueda matricular la aeronave en otro país para evitar acciones del primer estado o que en un estado se operen una gran parte de aeronaves extranjeras.

VI.- Con base en los principios de nacionalidad de las aeronaves, se impone la necesidad de individualización e identidad de las mismas por lo que es necesario proveerlas de los correspondientes números e inscripciones, las cuales solo pueden ser marcas de grandes series y no hay más que aquellas de los estados que pueden satisfacer esta condición creando un registro competente para tal efecto que constituya un auténtico medio de información pública con las garantías de fidelidad y veracidad de la situación y estado de la aeronave.

VII.- Las marcas de nacionalidad de matrícula y el certificado de aeronavegabilidad se diferencian de la siguiente manera: la marca de nacionalidad se indica con un número de letras y la matrícula con letras o números o con una combinación de ambas. La marca de nacionalidad precede a la de matrícula y los grupos que la forman van separados por un guión si el primero de los caracteres del grupo es un número la marca de nacionalidad indica a que estado pertenece una aeronave y por su parte la matrícula la individualiza.

La matrícula es fijada por cada país, en cambio la de nacionalidad es asignada por la Tabla de Marcas de Naciona-

lidad de Aeronaves confeccionada por la OACI conforme a las señales de radio establecidas por la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

El certificado de aeronavegabilidad es un documento que acredita la aptitud de volar la matrícula y la marca de nacionalidad son un registro.

VIII.- En México el registro es único ya que en el Registro Aero náutico Mexicano se inscribe tanto la aeronave en sí misma como todas sus características técnicas, situación administrativa así como gravámenes, hipotecas y demás derechos reales, embargos transmisiones de propiedad arrendamientos etc., es de carácter público y además de la función informativa cumple con una finalidad constitutiva ya que los actos jurídicos relacionados con las aeronaves no quedan perfeccionados entre las partes ni producen efectos contra terceros si no están inscritos.

IX.- Si comparamos la nacionalidad de las aeronaves frente a la de los individuos podemos deducir dos supuestos:

- A una persona física sin nacionalidad se le considera apátrida mientras que una aeronave se le considera pirata o enemigo común.
- En las personas físicas es usual encontrar casos de doble nacionalidad en las aeronaves ésto se considera acto ilícito.

- X.- Se considera explotador a aquella persona física o moral que tiene el uso legítimo de una aeronave el poder de dirección sobre la misma y la utiliza por cuenta y provecho propio a los fines del transporte aéreo. Por lo tanto se rían explotadores un propietario, un arrendatario, un socio de un aeroclub, en cambio no lo sería un fletador. - Para la Ley de Vías Generales de comunicación lo sería el concesionario o permisionario para llevar a cabo el transporte aéreo.
- XI.- Las empresas a las que se les otorgue la concesión para -- operar aeronaves deberán ser mexicanas (constituídas bajo nuestra legislación y por lo tanto les será lícito matricular como nacionales a las mismas).
- XII.- El convenio de Chicago, ratificado por México, contempla la responsabilidad y competencia del estado del arrendatario de la aeronave, por lo tanto será competencia del estado mexicano el legislar sobre las aeronaves arrendadas y por ende se aplicarán las reglas del derecho común a dichos contratos aún en el caso en que el contrato se - haya celebrado en el extranjero, ya que los actos que deban ser ejecutados en el territorio de la República Mexicana se regirán por nuestro Código Civil.
- XIII.- El elevado costo de las aeronaves, la constante necesidad de renovar la flota y el incremento ocasional del transporte aéreo ha originado varias figuras legales para - -- transferir ciertos derechos concernientes a la operación-

a otras personas, es decir contratos de utilización de aeronaves como el fletamento, intercambio de aeronaves - - arrendamiento etc.

XIV.- En el caso de arrendamiento de aeronaves las relaciones - entre propietario y explotador son de puro derecho común-nacidas del contrato entre ambos que es ajeno al derecho-aeronáutico por un lado y a los convenios o disposiciones internacionales referentes al transporte aéreo, sin embar-go el arrendamiento internacional de aeronaves requiere - la participación de los gobiernos para dar forma o solu-cionar los problemas que surjan como consecuencia de dife-rencias en sus legislaciones respecto a matrícula, nacio-nalidad, aeronavegabilidad...

XV.- Por el contrato de arrendamiento de aeronave el arrenda--dor se obliga a conceder el uso y goce temporal de una aeronave al arrendatario a cambio de un precio cierto. Es-bilateral, oneroso, conmutativo, principal, de tracto su-cesivo y de ejecución duradera, personal por lo que se refiere al arrendatario y formal.

XVI.- El contrato de arrendamiento de aeronaves se diferencia de otras figuras afines de la siguiente manera:

- En el contrato de compraventa de aeronaves hay transmi-sión real de propiedad a través del cambio de matrícula y pago de precio cierto en dinero.
- En el contrato de arrendamiento financiero el arrenda--

El arrendatario concede al arrendatario el uso de una aeronave por el precio cierto que paga en cantidades periódicas con el pacto de que al cubrirse la última y al pagar un precio adicional éste se convierte en propietario de la aeronave.

- En el contrato de compraventa a plazos o en abonos se adquieren derechos reales sobre la aeronave y no de crédito.
- En el contrato de fletamento el propietario conserva la condición de explotador; es un contrato de transporte aéreo; es un contrato en que ambas personas gozan del carácter mercantil aéreo; el objeto de la capacidad de carga de la aeronave y no ésta, y siempre supone una aeronave equipada y con tripulación a cargo del fletador o explotador quien conserva la conducción técnica de la aeronave.
- En el intercambio de aeronaves una empresa aérea se aprovecha de las aeronaves de otra, sin tener el uso total de la aeronave.

XVII.- En el arrendamiento de aeronaves el arrendatario adquiere un derecho personal y no un derecho real ya que no solo los derechos reales se inscriben en los registros y la inscripción de este contrato solo trae como consecuencia que puede oponerse frente a terceros. De la misma forma el arrendatario no tendrá un derecho real sobre la aeronave.

ve, por el hecho de que la competencia en juicios sobre arrendamiento derive del lugar de ubicación de la aeronave, característica de los contratos que generan un derecho real.

XVIII.- En el arrendamiento de aeronaves se aplicará la ley que le confiera el arrendatario la cual será la ley del pabellón que enarbole.

BIBLIOGRAFIA

- ARELLANO GARCIA: Derecho Internacional Privado; Porrúa, México - 1979.
- AGUILAR NAVARRO, MARIANO: Derecho Internacional Privado; reimp. - a la 3a ed., Artes Gráficas Benzal, Madrid, 1973.
- BAUZA ARAUJO, ALVARO: Principios de Derecho Aéreo; Martín Bianchi Altuna, Montevideo, 1955.
- BOUDER, EDWARD J: Dictionary of Selected Legal Terms and Maxims; second edition, Oceana Publications Inc. New York 1979.
- CARTOU LOUIS: Droit Aerien; Presses Universitaires de France, Co lection Themis, Paris, 1963.
- CASADO IGLESIAS EMILIANO: La responsabilidad por daños a terceros en la navegación aérea; Universidad de Salamanca, 1965.
- CONSTANTINOFF, JEAN: Le droit aérien français et étranger; Librairie de Jurisprudence Ancienne et Moderne, 1932.
- CUCHAGA TOCORNAL, MIGUEL: Derecho Internacional; 3a ed., Reus, - Madrid, 1929.
- COUANNIER AMORE HENRY: Eléments Createurs de Droit Aerien, Paris, Per Orbem, 1929.
- DE PINA VARA RAFAEL: Diccionario de Derecho; 1a. ed., Porrúa México 1981.
- DIAZ LUIS MIGUEL: Instrumentos Administrativos Fundamentales de Organizaciones Internacionales; 1a. ed., UNAM, México, 1980.
- FOGLIA RICARDO A y MERCADO ANGEL R.: Derecho Aeronáutico; Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1968.
- FRAGA GABINO: Derecho Administrativo; 9a. ed., Porrúa México, -- 1969.

FRANCOZ RIGALT ANTONIO: Principios de Derecho Aéreo; Talleres -- Gráficos del Estado, San Luis Potosí, 1939.

FRANCOZ RIGALT ANTONIO: Derecho Aeroespacial; Porrúa, México, -- 1981.

FUSTER AUGUSTO, R.: Manual de Derecho Aeronáutico, El Arte, Asunción, 1959.

GONZALEZ URIBE, HECTOR: Teoría Política; 3a. ed., Porrúa México, 1980.

JELLINEK GEORG: Teoría Genral del Estado; (trad. alemán por Fernando de los Ríos); s.e., Albatros, Buenos Aires, 1980.

LACOMBE J. et SAPORTA: Les lois de l'air; (s.e.), Les Editions Internationales, 1953.

LEMOINE MAURICE: Traité de Droit Aérien, (s.e.), Recueil Sirey, Paris, 1947.

LENA PAZ JUAN ANTONIO: Compendio de Derecho Aeronáutico; 2a. ed. Editorial Bibliográfica Argentina, Buenos Aires, 1959.

MAPELLI ENRIQUE: El apoderamiento ilícito de aeronaves; Tecnos, Madrid, 1973.

MEDINA MANUEL: Las Organizaciones Internacionales; 2a. ed., -- Alianza Editorial, Madrid, 1979.

NAWAL K. TANESA: The Commercial Airline Industry; 1a. ed., D.C. Health and Company, Lexington, Massachusetts, 1976.

PEREZNIETO CASTRO LEONEL: Derecho Internacional Privado; Harla -- México, 1980.

RODRIGUEZ JURADO AGUSTIN: Teoría y práctica del derecho aeronáutico; Depalma, Buenos Aires, 1963.

SANCHEZ MEDAL, RAMON: De los Contratos Civiles; 7a. ed., Porrúa, México, 1984.

SEARA VAZQUEZ MODESTO: Introducción al Derecho Internacional Cómico; UNAM, México, 1961.

SEPULVEDA CESAR: Derecho Internacional; 14a. ed., Porrúa, México 1984.

SORENSEN MAX: Manual de Derecho Internacional Público; 1a. reimpr. a la 1a. ed., Fondo de Cultura Económica, México, 1978.

TAPIA SALINAS LUIS: Curso de Derecho Aeronáutico; Bosch, Madrid, 1944.

VERPLAETSE JULIAN G.: Derecho Internacional Aéreo y del Espacio (Aire, Espacio Exterior, Eter); (trad. por José Ma. Bustamante) - Madrid, Atlas, Madrid, 1963.

PUBLICACIONES

Boletín de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Córdoba (Argentina) Enero, Junio y Octubre-Diciembre, Nros. 1, 2 y 4, Rep. de Argentina, 1952 Año XVI. Gravitación de la Soberanía.

Boletín del Instituto de Derecho comparado - Mayo Agosto de 1958 - No. 32 Año XI UNAM Condiciones en las cuales los estados conceden a los buques el derecho de enarbolar el pabellón nacional.

Cámara de Diputados L. Legislatura- Los Derechos del Pueblo Mexicano, México a través de sus Constituciones. Tomo X.

Finanzas y Contabilidad- Ed. Finanzas. Revista Mensual de Divulgación Financiera y Contable. Vol. XVIII. Mayo 1951.

International Civil Aviation Organization. Aircraft Nationality- And Registration Marks; Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation.

Jurídica- Revista trimestral. Año XVIII No. 122 julio-septiembre Ministerio de Industria y de Comercio. Instituto de Azúcar y de Alcohol. División Jurídica. Por José Da Silva Pacheco. -El --- Arrendamiento de Aeronaves.

International Civil Aviation Organization. Traffic Handbook 3rd. edition 1982. Revue Francais de Droit Aérien- La complémentarité etat/compagnie aérienne dans les pays en developpement- Vol. 155- N. 3 juillet-septembre 1985 pub. Trimestrale 39^e année Ed. Sirey - par Pierre Villas.

Loeza Enrique M. Configuración de Derecho de la Aviación El Pensamiento Jurídico de México en el Derecho Internacional. México, Porrúa. Ilustra y Nacional Colegio de Abogados de México 1960, - Conferencia del 28 de abril de 1960.

Organización de Aviación Civil Internacional. Convenio al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves firmado en Ginebra el 19 de junio de 1948.

Organización de Aviación Civil Internacional. Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en la Haya el 16 de diciembre de 1979.

Organización de Aviación Civil Internacional. Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves. Firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963.

Revista española de Derecho Internacional. Vol. II Núm. 1. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid 1949 Nacionalidad de los nacidos a bordo de las aeronaves. Por Luis Tapia -- Salinas.

Revue Francais de Droit Aérien. Vol. 131 No. 3 Juillet-septembre 1979. Pub. trimestrale 33^e e année Le leasing. Mode de financement dans l'aviation civile par Philippe Michaux.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Manual de Autoridades Aeronáuticas Dirección de Aeronáutica Civil. 1979.

LEGISLACION

Ley de Vías Generales de Comunicación
14 ed., Porrúa, México, 1985.

Ley del Registro Federal de Vehículos "Leyes de Comunicaciones y Transportes" Tomo I (S, e)., Andrade, México (1943, la publicación)

Reglamento de la Ley del Registro Federal de Vehículos "Leyes de-Comunicaciones y Transportes" Tomo I (s,e), Andrade, México, 1943 la publicación.

Código Civil para el Distrito Federal
Leyva Gabriel y Lisandro Cruz Ponce.- Actualizado
concordado y con jurisprudencia obligatoria.
5a ed., Porrúa, México 1984.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
74 ed., Porrúa, México, 1983.

Código Penal para el Distrito Federal. En materia de Fuero Común
y para toda la República en materia de Fuero Federal.
40 ed., Porrúa, México, 1984.

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVE

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVE QUE CELEBRAN POR UNA PARTE-
_____ EN LO SUCESIVO "EL ARRENDADOR"; Y POR OTRA
_____ EN LO SUCESIVO "EL ARRENDATARIO" AL TENOR-
DE LOS SIGUIENTES ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLAUSULAS.

ANTECEDENTES

DE "EL ARRENDADOR"

UNICO.- Que se constituyó bajo las leyes de _____
con su oficina matriz en _____, con domicilio en _____
_____, _____, _____ y bajo
el nombre de _____

O: (En caso de persona física)

UNICO.- Que es _____ de nacionalidad _____
_____ originario de _____ donde nació el _____
de _____ de _____ con domicilio en _____

DE "EL ARRENDATARIO"

UNICO.- _____, -

compañía constituida bajo las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, con su oficina matriz en _____, _____ y con domicilio en _____

O: (en caso de persona física)

UNICO.- Que es _____ de nacionalidad _____ originario de _____ donde nació el ____ de ____ de _____ con domicilio en _____

DECLARACIONES

DE "EL ARRENDADOR"

I Que tiene el derecho de propiedad sobre la aeronave, lo cual justifica con el certificado de matrícula número _____ en _____ el cual está a su nombre.

II Que de acuerdo a las leyes de _____ tiene capacidad legal para contratar.

III Que es su voluntad dar en arrendamiento la aeronave _____ de matrícula _____

IV Que justifica la personalidad que ostenta mediante el poder que le confirió su representado otorgado en escritura pública número _____ de fecha _____ otorgada ante

la fe de Notario Público No. _____ Lic. _____
inscrita en el Registro Público de Comercio bajo el número _____
el cual lo acredita para celebrar el presente convenio.

DE "EL ARRENDATARIO"

I Que es una sociedad constituida y organizada bajo las leyes de los Estados Unidos Mexicanos por lo que tiene capacidad legal para celebrar convenios y contratos.

II Que es su voluntad tomar en arrendamiento la aeronave _____ de matrícula _____ registrada en _____

III Que cuenta con la autorización de la sociedad para celebrar el presente instrumento debido a que previamente obtuvo todos los consentimientos y aprobaciones y ha dado los avisos requeridos en conexión con la forma y otorgamiento de este arrendamiento.

IV Que el señor _____ representante de _____ acredita su personalidad por escritura pública número _____ de fecha _____ otorgada ante la fe del licenciado _____ Notario Público número _____ en _____, instrumento que contiene un poder general para celebrar actos de administración.

V Que las facultades que tiene como apoderado no le han sido

revocadas ni en forma alguna modificadas.

DE "AMBAS PARTES"

UNICA: Que "EL ARRENDADOR" y "EL ARRENDATARIO" desean celebrar un contrato conforme al cual "EL ARRENDADOR" otorgara en arrendamiento una aeronave _____, con equipo completo, Número de Serie _____, con matrícula _____ No. _____, para que "EL ARRENDATARIO" la utilice en su caracter de transportista en sus rutas regulares, entrenamientos de vuelo y vuelos de fletamento, y por lo tanto otorgan las siguientes:

CLAUSULAS

PRIMERA: "DEL OBJETO". "EL ARRENDADOR" concede el uso temporal a "EL ARRENDATARIO" de la aeronave descrita en las declaraciones y en el anexo respectivo a este contrato.

SEGUNDA: "VIGENCIA". La vigencia de este contrato comenzará con la entrega de la aeronave y terminará _____ "EL ARRENDATARIO" tendrá la opción de extender el término de este arrendamiento, por un período adicional de _____ bajo los mismos términos y condiciones, esto sujeto, sin embargo, a que "EL-

ARRENDATARIO" que tiene la intención de ejercitar dicha opción.

TERCERA: "PRECIO DEL ARRENDAMIENTO". "EL ARRENDATARIO" acepta y se obliga a pagar a "EL ARRENDADOR" una renta mensual por la cantidad de \$ _____ (_____) las rentas mensuales deberán ser pagadas en _____ (moneda) y se entregará a "EL ARRENDADOR" en la siguiente forma: "EL ARRENDATARIO" enterará las mensualidades por adelantado, más un interés del _____ % diario por cualquier abono, o cualquier reserva de pago vencida con respecto a la fecha debida del pago que será el día _____ de cada mes y que sumado formará parte de la renta.

CUARTA: "MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE" "EL ARRENDADOR" se obliga a pagar reservas por gastos de motor deficiente y reparación de la aeronave misma que se llevará a cabo con la regularidad a la que las partes se ajusten, sin embargo una vez terminado este arrendamiento o cualquier extensión de éste, deberá haber un ajuste en los pagos de acuerdo a lo que convengan las partes y al programa de mantenimiento.

QUINTA: "ENTREGA DE LA AERONAVE" "EL ARRENDADOR" conviene en enviar y "EL ARRENDATARIO" en aceptar la aeronave en no antes del _____ de _____ de 199_____ en _____ de la misma forma "EL ARRENDATARIO" acuerda en enviar y "EL ARRENDADOR" acuerda en aceptar la aeronave una vez terminado este arrendado

La obligación de "EL ARRENDADOR" de enviar la aeronave a "EL ARRENDATARIO" está sujeta a que "EL ARRENDADOR" haya recibido en forma y substancia lo siguiente:

- a) Evidencia satisfactoria de la adquisición de un seguro
- b) Evidencia de que este arrendamiento ha sido propiamente registrado en todas las dependencias gubernamentales mexicanas necesarias, y que todas las aprobaciones gubernamentales requeridas -- han sido obtenidas de acuerdo para que este contrato sea inmediatamente inscrito en el Registro Aeronáutico Mexicano R.P.P. Y C. (como opción para ser inscrita).

SEPTIMA: "MODALIDADES EN LA ACEPTACION", con anterioridad a la aceptación de la aeronave de "EL ARRENDATARIO" podrá inspeccionar la aeronave para determinar su condición y "EL ARRENDADOR" deberá si le es solicitado por "EL ARRENDATARIO", efectuar un vuelo de prueba para la aceptación, el cual será por cuenta de "EL ARRENDDADOR" quien conviene en corregir cualquier deficiencia detectada durante el vuelo de aceptación, solicitado por "EL ARRENDATARIO".

Si la aeronave se pierde o es substancialmente destruída con anterioridad al envío, o si, debido a fuerza mayor, o "EL ARRENDDADOR" fallara y no obtuviera la cancelación temporal de registro de la aeronave en _____ y no fuera enviada la aeronave por "EL ARRENDDADOR" a los _____ días posteriores al envío mencionado en la cláusula séptima a "EL ARRENDATARIO", ambas partes estarán libres del cumplimiento derivado de éste con respecto a la aeronave.

miento en la ciudad de _____ en _____
en caso de incumplimiento de cualquiera de las partes ambas partes
se obligan a pagar a la contraparte la cantidad de \$ _____
(_____) por día de retraso.

SEXTA: "FORMALIDADES DE LA ENTREGA", las partes convienen en
que una vez realizado el envío formal, efectuarán recibos de envío,
estableciendo la fecha en que la aeronave ha sido debidamente ins-
peccionada para la total satisfacción de "EL ARRENDATARIO", las ho-
ras totales de vuelo, que la aeronave está sujeta a los términos -
de este arrendamiento, que la aeronave esté en condiciones apropia-
das para volar de acuerdo al certificado de aeronavegabilidad vi-
gente No. _____ de fecha _____ expedida por _____
_____, que este contrato ha sido debidamente aprobado --
por el Gobierno Mexicano y que se han obtenido los documentos de -
autorización apropiados expedidos por las autoridades correspon- -
dientes que autorizan la entrada a los Estados Unidos Mexicanos de
la aeronave, como son _____
(permisos de aduana, de la Secretaría de Comunicaciones y Transpor-
tes)

Con anterioridad a la fecha de envío "EL ARRENDADOR" deberá -
haber realizado todos los instructivos de aeronavegabilidad, los -
avisos requeridos y todas las operaciones que como propietario de
la aeronave sean requeridas por su gobierno, para ser completadas
en o antes de la fecha de envío de la aeronave.

"EL ARRENDATARIO" deberá pagar todos los gastos, impuestos, - derechos, cuotas de registro y otros gastos en relación con la presentación y registro de este arrendamiento y de las enmiendas o suplementos de éste, en todo tiempo y en dichos lugares en que pue-dan ser necesarios, en orden de proteger y preservar los títulos e intereses de "EL ARRENDADOR" derivados de este arrendamiento.

OCTAVA: "LA PLACA DE ARRENDAMIENTO", con anterioridad al envío de la aeronave a "EL ARRENDATARIO", "EL ARRENDADOR" deberá fijar o hacer que se fije en un lugar adyacente razonable una placa que contendrá la siguiente leyenda.

" _____ ", ARRENDADOR" -
Esta misma leyenda deberá fijarse en similares en todos los motores instalados en la aeronave.

NOVENA: "EL ARRENDATARIO" deberá conservar y mantener todas las placas citadas permanentemente, clara y visiblemente en los motores de la aeronave de acuerdo a todos los términos de este arrendamiento.

DECIMA: Con anterioridad al envío de la aeronave "EL ARRENDADOR" deberá por su propia cuenta quitar completamente la pintura y efectuar inspección de corrosión limpiarla y tratarla si es necesario y pintar la aeronave completamente de acuerdo a las especificaciones de "EL ARRENDATARIO" quien pintará por su propia cuenta la aeronave.

DECIMO PRIMERA: "EL ARRENDADOR" hará constar que no existe -
constitución de hipoteca sobre la aeronave la cual pueda contrave-
nir la realización del presente.

DECIMO SEGUNDA: El Registro de Matrícula _____
en _____ será cancelado temporalmente y la misma debe
rá ser registrada bajo las leyes de los Estados Unidos Mexicanos -
para el uso de "EL ARRENDATARIO" como si fuera de Bandera Mexicana.

DECIMO TERCERA: "EL ARRENDATARIO" empleará la aeronave en --
sus operaciones como transportista de pasajeros, de propiedad y de
correo aéreo.

Asimismo será empleada de acuerdo a su manual de vuelo y al -
programa continuo de mantenimiento aprobado por _____
_____ y la Dirección General de Aeronáutica Civil de -
México y con los procedimientos de operación recomendados por los
citados organismos y si está en conflicto con los anteriores, con
el manual de operaciones del fabricante de la aeronave de sus motor
es, equipo, componentes o accesorios.

DECIMO CUARTA: "EL ARRENDATARIO", deberá por su cuenta pro-
pia y costo realizar o hacer que se realice todo mantenimiento, --
servicio y reparaciones incluyendo pero no limitando a costos de -
reparación por daños, costos de reparación por fallas prematuras, y
todas las instrucciones de aeronavegabilidad avisos obligatorios y
boletines necesarios para mantener la aeronave sus accesorios y su

equipo, en buena condición al tiempo de entrega y en una condición razonable en uso y desgaste y en completa condición de operación - de acuerdo a lo que sea necesario para que la aeronave sea mantenida en buen estado todo tiempo y mantener la aeronave completamente habilitada para servicio de acuerdo con las especificaciones de -- operación y con los manuales de mantenimiento y otros manuales, incluyendo los del fabricante de acuerdo a lo que sea pertinente para la operación de la aeronave.

DECIMO QUINTA: Todo trabajo de reparación de mantenimiento y de reemplazo con respecto a la aeronave que realice "EL ARRENDATARIO" deberá ser de buena calidad, libre de defectos y deberá ser - realizado por personal calificado de primera y debidamente autorizado para realizar dicho trabajo.

DECIMO SEXTA: Cualquier aparato, parte instrumento, accesorio, artículo o equipo adicionado a menos que sea arrendado por -- "EL ARRENDATARIO" a otros pasará a formar parte de la propiedad de "EL ARRENDADOR" y será considerado como parte de la aeronave para todos los efectos a que haya lugar durante el tiempo que dicho aparato, parte instrumento, accesorio, artículo o equipo permanezca - instalado en la aeronave.

DECIMO SEPTIMA: "EL ARRENDATARIO" no deberá sin consentimiento escrito previo de "EL ARRENDADOR" efectuar cualquier cambio o - alteraciones en la aeronave excepto:

a) De acuerdo a lo necesario para cumplir con las provisiones de este arrendamiento.

b) Otros cambios menores que no sean de naturaleza permanente y que no modifiquen el valor o la aeronavegabilidad de la aeronave.

DECIMO OCTAVA: "EL ARRENDATARIO" no deberá directa o indirectamente, originar cualquier hipoteca, gravámen, cargo o afectación o reclamos de cualquier clase sobre o con respecto a título de la aeronave.

DECIMO NOVENA: El riesgo de pérdida pasará a "EL ARRENDATARIO" inmediatamente una vez enviada y terminará una vez que se regrese.

VIGESIMA: En caso de daño o destrucción parcial de la aeronave, la renta no será retenida ni reducida y "EL ARRENDATARIO" deberá reparar o restaurar la aeronave a su condición anterior.

VIGESIMA PRIMERA: En el caso de pérdida total, todas las rentas deberán continuar hasta que "EL ARRENDADOR" haya recibido el valor declarado de la aeronave perdida.

VIGESIMA SEGUNDA: "EL ARRENDATARIO" conjunta y solidariamente por el presente indemnizará y protegerá a "EL ARRENDADOR" de cualquier responsabilidad en contra de ellos y de todas las responsabilidades, reclamaciones, demandas, fallos juicios, daños y pér-

didadas por lesiones o muerte de cualquier persona o destrucción de cualquier propiedad, causada por el uso, operación, custodia o control de la aeronave derivado de este arrendamiento.

VIGESIMA TERCERA: "EL ARRENDATARIO" deberá contratar un seguro de riesgo que ampare pérdida, destrucción o daño de la aeronave.

VIGESIMA CUARTA: "EL ARRENDATARIO" no deberá ceder o subarrendar cualquiera de sus derechos o delegar cualquiera de sus obligaciones derivadas de este arrendamiento, ni deberá permitir a otra persona, firma o corporación alguna el uso de la aeronave durante el término de este arrendamiento previo consentimiento escrito de "EL ARRENDADOR" el cual no deberá ser negado sin razón alguna. Como una condición de cesión o subarrendamiento consentido por "EL ARRENDADOR", el cesionario o subarrendatario convendrán en obligarse en todos los términos y condiciones de este arrendamiento, sin embargo esto no debe ser considerado como una prohibición para realizar vuelos de fletamento en operaciones normales de la aeronave.

"EL ARRENDATARIO" deberá mantener a "EL ARRENDADOR" libre de responsabilidades derivadas de la obtención de licencias, pago de impuestos, derechos aduaneros, gravámenes y retenciones (incluso intereses y penalidades) del Gobierno Mexicano.

VIGESIMO QUINTA: "EL ARRENDADOR" deberá mantener libre de -

perjuicio alguno y de responsabilidad a "EL ARRENDATARIO" por autorizaciones, impuestos, derechos aduaneros o gravámenes incluyendo intereses y penalidades impuestos o pensiones por cualquier dependencia gubernamental de _____, como resultado de esta transacción o de la cesión de cualquier propiedad derivada de este arrendamiento.

VIGESIMA SEXTA: Serán considerados casos de incumplimiento al presente los siguientes:

a) Falta de pago por concepto de renta de "EL ARRENDATARIO"

b) Si "EL ARRENDATARIO" no observa cualquier convenio condición o contrato al que se obligue por el presente.

En tales supuestos "EL ARRENDADOR" podrá dar aviso por escrito a "EL ARRENDATARIO" en el que especificará que el arrendamiento deberá expirar y establecerá la fecha en que terminará la cual deberá ser por lo menos _____ días después del aviso y éste último de volverá inmediatamente la posesión de la aeronave a "EL ARRENDADOR"

Será considerado incumplimiento por "EL ARRENDADOR" cuando "EL ARRENDATARIO" sufra algún daño o perjuicio mediante la violación de cualquier convenio, contrato u obligación de "EL ARRENDADOR" derivados de este arrendamiento. Si éste se llegare a dar, "EL ARRENDATARIO" podrá dar por terminado inmediatamente este arrendamiento.

VIGESIMA SEPTIMA: "EL ARRENDADOR" O "EL ARRENDATARIO" podrán

renunciar cualquier incumplimiento y a sus consecuencias y rescindir y anular el presente previo aviso escrito formalmente.

VIGESIMA OCTAVA: Terminado el arrendamiento "EL ARRENDATARIO" deberá por cuenta propia devolver la aeronave y cualquier parte, accesorio o artículo del equipo instalado que sea perteneciente a ésta en la fecha de terminación misma en la que "EL ARRENDADOR" y "EL ARRENDATARIO" deberán enviar y firmar recibos por duplicado.

VIGESIMA NOVENA: Para cualquier efecto a que haya lugar las partes señalan los siguientes domicilios:

"EL ARRENDADOR"

"EL ARRENDATARIO"

Este arrendamiento y los derechos y obligaciones que surgie-

ran del presente están expresamente realizados y sujetos a la obtención de "EL ARRENDATARIO" del permiso del Gobierno Mexicano de traer toda aeronave a México, asimismo a cualquier otra aprobación gubernamental requerida bajo las leyes de los Estados Unidos Mexicanos a ser obtenida en o con anterioridad a la fecha de vuelo o transporte.

Además dicho contrato está sujeto a la obtención de "EL ARRENDADOR" para exportar la aeronave y para cancelar su registro temporalmente, así como cualquier otra aprobación requerida por las leyes del Gobierno de _____ en o antes de la fecha de vuelos de transporte.

Expuesto lo anterior las partes firman el presente a los _____ días del mes de _____ de 199__ en _____

POR _____

(ARRENDADOR)

POR _____

(ARRENDATARIO)
