

308909  
39  
24



UNIVERSIDAD PANAMERICANA

FACULTAD DE DERECHO

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA UNAM

"ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL  
SISTEMA AERONAUTICO MEXICANO"

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A  
MARIO FRANCISCO MARTINEZ CARRERA ANDRADE

DIRECTOR DE TESIS: LIC. MIGUEL ANGEL LUGO GALICIA

MEXICO, D. F.

1997.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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 esta 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.

A DIOS POR HABERME  
DADO LA OPORTUNIDAD  
DE SER PARTE DE SU  
HERMOSA CREACIÓN

A MIS PADRES POR TODO  
EL AMOR, APOYO Y AMISTAD  
QUE ME HAN BRINDADO, SIN  
LOS CUALES NO PODRÍA  
HABER LLEGADO HASTA ESTE  
MOMENTO

A JUAN Y MERCE POR  
SU APOYO INCONDICIONAL

A MIS ABUELOS POR  
SU EJEMPLO DE  
FUERTE FUERZA

A MARION POR SER LA  
PERSONA QUE AMO Y QUE  
ME HA ENSEÑADO EL SENTIDO  
DE LA VIDA. GRACIAS DITA.

**A JAVIER, COVAIRUS Y  
COMPADRE, POR SIEMPRE  
JUNTOS**

**A MIS AMIGOS MUY EN  
ESPECIAL A MAURICIO, XAVIER,  
FERNANDO, MÓNICA, ALFREDO  
Y ALBERTO POR SER LOS  
AMIGOS QUE CUALQUIERA  
QUISIERA TENER**

**A SANTAMARINA Y STETA, S.C.  
ESPECIALMENTE AL  
LIC. EDUARDO MARTÍNEZ RODRIGUEZ  
POR LA CONFIANZA QUE ME HA  
TENIDO Y POR EL IMPULSO  
PROFESIONAL QUE ME HA BRINDADO**

**AL P. JESÚS BLAZQUEZ, L.C.,  
AL P. LUIS MIGUEL HERRERA, L.C.,  
Y AL EQUIPO**

**UN AGRADECIMIENTO ESPECIAL  
AL LIC. MIGUEL ANGEL LUGO G.**

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN .....	i
--------------------	---

Definición de los términos más usadas en Materia Aeronáutica. ....	v
---	---

### CAPITULO I

I. Registro Público .....	1
---------------------------	---

1.1. Breve análisis de los antecedentes históricos más relevantes del Registro Público .....	1
---	---

1.2. Definición de Registro Público .....	9
---	---

1.3. Función del Registro Público .....	16
---	----

1.4. Tipos de Registro Público .....	21
--------------------------------------	----

1.4.1. Registro Público de la Propiedad .....	22
---	----

1.4.2. Registro Público del Comercio .....	26
--	----

1.4.3. Registro Público Marítimo .....	30
--	----

1.4.4. Registro Público Aeronáutico .....	31
---	----

1.4.5. Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial .....	32
---	----

<b>II. Registro Aeronáutico Mexicano</b> .....	<b>36</b>
2.1. Antecedentes del Registro Aeronáutico Mexicano .....	36
2.1.1. Convención de Roma .....	37
2.1.2. Convención de Chicago .....	38
2.1.3. Convención de Ginebra .....	42
2.1.4. Legislación Mexicana .....	46
2.2. Ley de Aviación Civil .....	49
2.3. Dirección General de Aeronáutica Civil .....	60
2.4. Registro Aeronáutico Mexicano .....	65
2.4.1. Documentos Susceptibles de Inscripción. ....	67
2.4.2. Procedimiento de inscripción y cancelación de una Aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano .....	91
2.4.3. Resolución de Controversias .....	106
2.5. Autoridades relacionadas con el Registro Aeronáutico .....	107
2.5.1. ASA .....	108
2.5.2. SENEAM. ....	111

<b>III. Breves consideraciones en materia Aeronáutica, en la Legislación Norteamericana y en la Argentina</b> . . . . .	<b>115</b>
3.1. Registro Aeronáutico Norteamericano . . . . .	116
3.2. Administración Federal de Aviación . . . . .	117
3.3. Lineamientos Generales de la FAA . . . . .	121
3.4. Causas para la cancelación de una Aeronave . . . . .	130
3.5. Registro Aeronáutico Argentino . . . . .	133
<b>CONCLUSIONES</b> . . . . .	<b>143</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.</b> . . . . .	<b>150</b>
<b>Apéndices</b> . . . . .	<b>155</b>
i) Ley de Aviación Civil	
ii) Relación de Convenios Multilaterales de Aviación Civil, celebrados por el Gobierno Mexicano.	

## INTRODUCCION

La Aviación, tanto civil, comercial como militar, ha cobrado dentro de nuestros días una gran importancia y esto se debe a que es el medio de transporte, tanto de personas como de bienes, más eficiente, rápido y seguro que existe en la actualidad. A principios del siglo XX, el medio de transporte más usado por su seguridad, rapidez y eficiencia era el Ferroviario; con el paso del tiempo y principalmente con la aparición de la Primera y Segunda Guerras Mundiales, la Aviación tuvo un gran impulso y desarrollo, ya que, el país que tuviese una mayor tecnología y un mayor número de Aeronaves, tendría un mayor control, mismo que se traducía en poder.

A lo largo de la historia, la Aviación mundial ha sufrido grandes cambios tanto tecnológicos, como de reglamentación; dentro de los cambios tecnológicos más importantes tenemos el salto de las Aeronaves impulsadas por hélices, las cuales no podían hacer grandes desplazamientos, hasta las más modernas Aeronaves supersónicas. Así mismo, la legislación mundial en materia Aeronáutica ha registrado grandes cambios, mismos que son consecuencia de la mayor facilidad con la que las aeronaves se desplazan de un lugar a otro, la forma en que se lleva a cabo el intercambio de aeronaves, a la formación de bloques comerciales entre países y a la globalización del planeta, entre otros.

A principios de este siglo la reglamentación existente en nuestro país, en materia Aeronáutica, se encontraba basada en su totalidad en la legislación ferroviaria, tanto que, la actividad Aeronáutica dependía directamente de la Dirección de Ferrocarriles de la Antigua Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, esto se debía, al hecho de que el ferrocarril era el medio más usado, rápido y seguro del momento. Con el paso del tiempo y gracias al desarrollo tecnológico, esta materia se fue especializando cada vez más.



En el año de 1940, se publicó la Ley de Vías Generales de Comunicación, la cual dentro de sus postulados estaba el de reglamentar todo lo relativo a la materia Aeronáutica. La publicación de esta Ley, tuvo como consecuencia que el Gobierno Federal, en busca de una mayor seguridad jurídica, promulgara reglamentos, decretos, etc., por virtud de los cuales se especializó y se le dio a la materia Aeronáutica la importancia debida.

Uno de los decretos con mayor importancia para la elaboración del presente trabajo, fue el expedido por el ejecutivo el 30 de diciembre de 1949, por virtud del cual se creó el Departamento de Registro Aeronáutico Mexicano y Control de Empresas. Por otro lado, con fecha 25 de octubre de 1951, se expidió el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano (mismo que sigue en vigor), el cual tiene el fin de brindar una mayor seguridad y certeza jurídica, a aquellas personas físicas y morales (incluyendo al Gobierno Federal, así como a las entidades federativas), las cuales tuvieran como objeto el de prestar un servicio aéreo público o privado.

El 12 de mayo de 1995, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, la nueva Ley de Aviación Civil, la cual dentro de sus artículos transitorios deroga la parte correspondiente a la materia Aeronáutica, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, a fin de consolidar los puntos más generales en esta materia y con esto dar una uniformidad de criterios en cuanto al registro, cancelación, permisos, concesiones, etc. La publicación de ésta Ley, no tuvo el resultado más óptimo, debido a que existen una gran cantidad de reglamentos, los cuales no han sido modificados acorde y se han convertido en obsoletos y sin una aplicación real y adecuada a las circunstancias necesarias del momento.

Aún cuando el cambio y desarrollo sustancial que ha tenido la Aviación a nivel mundial y primordialmente en México, la materia Aeronáutica en nuestro país no ha tenido el desarrollo necesario, ya que no existen tratadistas que aborden el tema de manera seria y ordenada, y que la legislación no ha sido debidamente actualizada; es por esto que surge la inquietud de realizar el presente trabajo, el cual tiene por objeto hacer un análisis de los puntos más importantes en esta materia y con especial énfasis los lineamientos del Departamento de Registro Aeronáutico y Control de Empresas, el cual depende de la Dirección General de Aeronáutica Civil; al mismo tiempo, el presente trabajo tiene como finalidad el de ser una introducción al derecho Aeronáutico y primordialmente a la inscripción de Aeronaves.

Para emprender dicha empresa, analizaremos tanto la Legislación Mexicana, como la legislación de los Estados Unidos de América y la de la República de Argentina, a fin de realizar una investigación más profunda y completa; el fin de analizar otro tipo de legislaciones distintas a la Mexicana, es debido a que en México no existe un cuerpo doctrinario sobre la Materia, ésta ha sido poco explorada y adicionalmente, la legislación se encuentra muy dispersa. Es por lo anterior, que gran parte de la doctrina usada para la elaboración del presente trabajo en materia Aeronáutica, es Española o Nortamericana.

Con base en lo anterior, esta obra se divide de la siguiente forma:

I. Capítulo Uno. Registro Público.

Dentro de éste capítulo se analizarán los antecedentes históricos más relevantes del Registro Público, así como los distintos tipos que existen del mismo. Con el fin de poder conocer con mayor profundidad la Naturaleza del Registro Público Aeronáutico Mexicano.

2. Capítulo Dos. Registro Aeronáutico Mexicano.

Este capítulo tendrá como finalidad analizar la Legislación Mexicana y relacionarla con las diversas convenciones que existen en Materia Aeronáutica, mismas que han sido la base por virtud de la cual se han establecido lineamientos generales y específicos del Registro Aeronáutico Mexicano; de los documentos los cuales son susceptibles de inscripción; los procedimientos de inscripción y cancelación de Aeronaves. Asimismo, se analizarán algunas autoridades que se encuentren relacionadas con el Registro Aeronáutico Mexicano. También se hará un análisis de la Dirección General de Aeronáutica Civil y del Registro Aeronáutico Mexicano.

3. Capítulo Tercero. En este capítulo, se analizarán los puntos más importantes de la Legislación Norteamericana y la Argentina, con el fin de resaltar puntos de coincidencia, así como puntos contradictorios, a fin de poder hacer un estudio más profundo de la Legislación Mexicana.

## DEFINICIÓN DE LOS TÉRMINOS MAS USADOS EN MATERIA AERONÁUTICA

Para poder entender con mayor claridad el desarrollo de esta obra, es necesario establecer los términos más usados tanto en la legislación como en la práctica, mismos que serán usados durante el desarrollo de la misma;

- I. **Aeródromo Civil:** Área definida de tierra o de agua adecuada para el desarrollo de operaciones normales de una aeronave (despegue, aterrizaje, acuatizaje o cualquier movimiento), la cual cuenta con las instalaciones y/o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.
- II. **Aeronave:** Cualquier vehículo que sea capaz de transitar con autonomía en el espacio Aéreo, ya sea de transporte de personas, carga o correo.
- III. **Aeronavegabilidad:** Condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.
- IV. **Aeropuerto:** Aeródromo Civil de Servicio Público que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, así como las medidas de seguridad para la buena operación de las mismas.
- V. **Aerovías:** Ruta aérea la cual cuenta con sistema de radio ayudas a la navegación.
- VI. **Asignación:** Acto administrativo por virtud del cual se le otorga a una Aeronave Marcas de Nacionalidad y Matrículas Mexicanas.
- VII. **Cancelación de Matrícula:** Procedimiento por virtud del cual, las Marcas de Nacionalidad y Matrícula de una Aeronave son revocadas.

- VIII. **Certificado de Aeronavegabilidad:** Documento oficial expedido por la autoridad competente, el cual acredita que la Aeronave se encuentre en las condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo.
- IX. **Certificado de Matrícula:** Documento oficial expedido por la autoridad competente, que identifica y determina la nacionalidad de una Aeronave.
- X. **DGAC:** Dirección General de Aeronáutica Civil.
- XI. **Equipo de vuelo:** Las Aeronaves con las que cuenta una Sociedad y que estén destinadas a prestar un Servicio Aéreo.
- XII. **Ley:** Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995.
- XIII. **Marcas de Nacionalidad y Matrícula:** Signo distintivo otorgado por la autoridad respectiva, por virtud de la cual se asigna la Nacionalidad a una Aeronave y su clasificación dentro de dicha autoridad. Para la asignación de las Marcas de Nacionalidad y Matrícula se utilizan a nivel mundial las siguientes expresiones, tomando como base el alfabeto :

A-Alfa	N-Néctar
B-Bravo	O-Oscar
C-Coca	P-Papa
D-Delta	Q-Quebec
E-Eco	R-Romeo
F-Fox	S-Sierra
G-Golfo	T-Tango
H-Hotel	U-Unión
I-India	V-Victor
J-Juliet	W-Whisky
K-Kilo	X-Extra
L-Lima	Y-Yanqui
M-Metro	Z-Zulu

- XIV. **Racc:** Departamento de Registro Aeronáutico y Control de Empresas.
- XV. **RAM:** Registro Aeronáutico Mexicano.
- XVI. **Ruta:** Espacio aéreo establecido por la Secretaría, a fin de canalizar el tránsito aéreo.
- XVII. **Secretaría:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- XVIII. **Servicio Público de Transporte Aéreo:** Es aquel que se presta de manera general, mismo que incluye el servicio público sujeto a concesión, así como los sujetos a un permiso.
- XIX. **Servicio Aéreo Internacional:** Es aquel que se presta, entre un punto Nacional y uno Extranjero.
- XX. **Servicio Aéreo Nacional:** Es aquel que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional.
- XXI. **Servicio de Transporte Aéreo Regular:** Es aquel que se encuentra sujeto a itinerarios establecidos, frecuencias de vuelos y horarios.
- XXII. **Servicio de Transporte Aéreo no regular:** Aquel que no se encuentra sujeto a itinerarios establecidos no frecuencias de vuelo.

## **CAPITULO I**

### **I.**

#### **REGISTRO PÚBLICO**

##### **I.1 BREVE ANÁLISIS DE LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS MÁS RELEVANTES DEL REGISTRO PÚBLICO**

Dentro de cualquier sistema jurídico la protección que se le da a cualquier tipo de derecho, que sobre las cosas o bienes tienen los individuos y que sobre los mismos se llevan al cabo una serie de actos y hechos jurídicos, es la base que estructura cualquier sistema jurídico, es por esto que el Estado ha creado una institución la cual tiene como fin el de inscribir derechos y/u obligaciones sobre las cosas o bienes, y esta es el Registro Público.

El Registro Público tiene de manera indirecta sus orígenes en el Sistema Jurídico Romano y, básicamente dentro de los modos de transmisión y adquisición de la propiedad, encontramos tres instituciones, las cuales requerían de ciertas formalidades y de simbolismos, mismas que a continuación se describen:

- a) La Mancipatio;
- b) La Injure Cessio; y
- c) La Traditio.

Para poder hacer un análisis de los modos más usuales de transmisión de la propiedad en el Derecho Romano, tenemos que entender que los romanos entendían como Propiedad, "el Derecho más completo que se podía tener sobre una cosa corporal"<sup>1</sup>; sobre este Derecho de Propiedad resaltaban 3 beneficios que de manera enunciativa eran: el *ius fruendi*, *ius utendi* y el *ius abutendi*; la conjunción de estos 3 beneficios se daba únicamente en los casos en que el propietario de algún bien o cosa tuviese un derecho absoluto sobre dicho bien o cosa.

Ahora bien, los romanos no tenían una Institución que fuera la encargada de registrar cualquier tipo de derecho u obligación y la cual tuviera fines publicitarios, sino que, era por la costumbre la forma en que se protegían y transmitían los derechos y obligaciones. Es por esto que el estudio de las formas de transmisión de la propiedad se hace necesaria, ya que, aún cuando no fuere por virtud de una institución la forma en que se protegían los mismos, los formalismos que existían en virtud de la costumbre, hacía la protección de dichos derechos y obligaciones.

---

<sup>1</sup> PERROT, Eugène. Derecho Romano. Ed. Porrúa. México, D.F., 1990. P. 229.



a) La *Mancipatio* era una venta ficticia, en la cual intervenían un adquirente *mancipio accipies*, el propietario del objeto *mancipio dans*, un portabalanza *librepens* y 3 testigos.

Esta forma de transmitir la propiedad era un acto privado y solemne, el cual consistía en que el adquirente tomaba el objeto en su mano y declaraba que él era el propietario del objeto por haberlo comprado con ayuda del cobre y la balanza y en el acto golpeaba la balanza con un pedazo de cobre, misma que era entregada al propietario del objeto.

Este acto formal de transmisión de la propiedad, fue muy importante ya que, creaba una responsabilidad para el propietario del objeto a ser enajenado, debido a que si el adquirente era vencido por el legítimo propietario por medio de una acción reivindicatoria, el propietario del objeto debería de pagar al adquirente de buena fe, el doble del metal que había pagado originalmente por el bien enajenado. Esta pena la cual debía pagar el propietario del bien, en caso de ser vencido, era la forma en que se daba seguridad a la transmisión de dichos bienes

b) Otro modo de transmitir la propiedad era la *Injure Cessio*, la cual a diferencia de la *Mancipatio*, ésta se podía llevar a cabo entre particulares, pero se tenía que realizar frente a un Magistrado.

Las partes, es decir, el adquirente y el enajenante, debían comparecer frente al Magistrado y el enajenante debía traer consigo el bien a transmitir, con la salvedad de que si el bien a ser enajenado, era un bien inmueble, debía llevar consigo un fragmento en representación del mismo.

Una vez frente al Magistrado el adquirente ponía sobre el objeto su mano declarando que él era Propietario del mismo bajo el Derecho Civil, acto seguido el Magistrado le preguntaba al enajenante que si no tenía ninguna oposición o alguna pretensión en contrario y, si el enajenante no declaraba nada en contrario, el Magistrado sancionaba el acto transmitiendo la propiedad; en esta forma, lo que daba la seguridad jurídica era que, la enajenación se tenía que llevar a cabo frente a un Magistrado, el cual representaba al Estado Romano.

c) La última forma de transmisión de la Propiedad era la *Traditio*. Esta forma de transmitir la Propiedad con el tiempo se convirtió en el modo más importante y más ordinario.

Esta forma de transmitir la propiedad, consistía en que "el enajenante dejaba que el *accipiens* tomara posesión de la cosa y estuviere en posibilidad, por lo tanto, de apropiarse de la cosa, este era un formalismo puramente pasivo<sup>2</sup>".

---

<sup>2</sup> D'ORS, Álvaro, *Derecho Privado Romano*, Ed. Universidad de Navarra, S.A. Pamplona España, 1986, P. 221.

"Por eso, si el propietario entregaba una cosa con intención de transferir la propiedad a una persona que tenía la intención de adquirirla era conforme al derecho natural que hubiese traslación de la propiedad en beneficio del adquirente: esto era la tradición"<sup>3</sup>.

Lo importante de la tradición era la intención del enajenante de transferir la propiedad, ya que al momento de entregar el objeto a una persona, no quería decir que se transfiriera la propiedad, como lo sería el depósito. Al irse generalizando esta práctica, se hizo necesaria la creación de una institución, la cual tuviese como fin el de dar una certeza y seguridad jurídica a las transmisiones de propiedad de los bienes.

Del análisis anterior, se puede desprender que en el Derecho Romano, no existía una idea acerca del Registro Público como institución, en el cual se inscribieran los hechos y actos jurídicos que se realizaran sobre determinados bienes, si no más bien eran una serie de actos formales<sup>4</sup>, por virtud de los cuales

---

<sup>3</sup> D'Usc, Alvarez. Op. Cit. P. 247.

<sup>4</sup> Formalismo se refiere a los requisitos que por la costumbre o por ley, requieren una forma determinada para el perfeccionamiento de los actos jurídicos que se efectúan, donde a falta de esta hace ineficaz el hecho o acto, hasta en tanto no sea cumplido el requisito.

se llevan a cabo dichos actos y hechos, tanto de transmisión, adquisición y protección de los mismos, pero esto no lo debemos confundir con la idea del Registro Público que actualmente conocemos, ya que dentro de nuestro sistema jurídico, la transmisión, adquisición y protección de los derechos es de carácter consensual<sup>5</sup>.

Una vez analizadas las principales formas de transmisión de la propiedad en el Derecho Romano, es necesario seguir con el estudio de la forma en que éstas fueron evolucionado. A través de los siglos la denominada "Recepción del Derecho Romano", en cuanto a la transmisión y adquisición de los derechos de propiedad, así como a la protección de los mismos, tuvieron como consecuencia que los actos que en un principio eran realizados a la luz de la costumbre, debían ser transcritos en un registro, esto desembocó en la creación de un Registro Público; esta inscripción era en un principio necesaria para los actos gratuitos, ya que en los onerosos no existía tal obligación.

En el feudalismo, la transmisión de la propiedad de los bienes inmuebles requería forzosamente la intervención del señor feudal. Esta intervención trajo consigo que se regresara a las costumbres y las formalidades del Derecho Romano;

---

<sup>5</sup> Consensualidad se refiere a que para el perfeccionamiento de un acto jurídico basta con que exista el consentimiento de las partes.

fue por esto que se ideó una cláusula llamada, desposesión-poseción, en virtud de la cual las partes afirmaban falsamente en una escritura notarial que, el enajenante se había desposeído del inmueble y el adquirente había tomado la posesión del mismo, esto hacía que las enajenaciones, así como la constitución de gravámenes sobre bienes inmuebles pudieren ser ocultas. La clandestinidad traía consigo una incertidumbre e inseguridad jurídica.

Por tal motivo Carlos V y Felipe II, respectivamente, emitieron dos edictos los cuales prohibían la enajenación y la constitución de gravámenes sin la ayuda de la pignoración<sup>6</sup>, a fin de evitar fraudes posteriores. Por otro lado, "en regiones del norte de Francia, la transmisión de bienes inmuebles y la constitución de gravámenes sobre los mismos, debía de ser acreditada por un funcionario judicial y debía ser llevado a cabo en la Secretaría del Tribunal, en un registro cuya consulta era pública"<sup>7</sup>, a fin de que estas fueran oponibles a terceros. Lo anterior tenía como fin purgar al inmueble de todos los derechos que de tiempo en tiempo hubieran sido registrados y como consecuencia publicados, esto tuvo como resultado que la enajenación y la constitución de derechos que no hubiesen sido publicados, debido a que no fueron inscritos, no fueran oponibles frente a terceros.

---

<sup>6</sup> Pignoración es su sentido original objeto que se da en garantía. Diccionario Jurídico Mexicano. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Tomo IV. Ed. Porrúa, México, D.F., 1989, P. 2482.

<sup>7</sup> MAGALLÓN IBARRA, Jorge Martí. Instituciones de Derecho Civil Tomo IV. Ed. Porrúa, S.A. México, D.F., 1990. P. 650.

Esta publicidad registral presentaba grandes ventajas para los gobernados, tanto, que el poder real intentó prescribirla debido a que no quería perder su monopolio.

En vísperas de la Revolución Francesa, los actos traslativos o constitutivos de derechos reales no eran publicados y, únicamente lo eran las donaciones.

Por esas mismas fechas en el norte de Francia, existían una serie de formalidades, las cuales fueron establecidas por los señores feudales, a fin de obtener de un modo fácil y sencillo los derechos feudales, los cuales producían una doble publicidad de los actos referentes a la propiedad territorial y a las hipotecas, a través de registros llevados en las escribanías.

No fue sino hasta el año de 1775, que se constituyó un registro en cada municipio, lo cual tuvo como consecuencia una gran dispersión de la información. La ley que constituyó dichos registros, estableció que no era obligatorio su cumplimiento, por lo que fue motivo de sucesivas prórrogas. En el año de 1798, la publicidad de las hipotecas fue fortalecida mediante la especialización de los registros, por lo que se dio al régimen hipotecario una sólida base.

Existieron varias leyes y edictos en cuanto a la inscripción y publicación de los derechos reales sobre bienes inmuebles, pero no fue hasta el año de 1804 que se publicó en el Código Civil Francés, en el cual dentro de su Capítulo Cuarto, Libro tercero, se establecieron los medios de inscripción de los privilegios e hipotecas; esto es el antecedente de nuestro sistema registral.

## **1.2 DEFINICIÓN DE REGISTRO PÚBLICO**

En nuestro sistema jurídico, dentro de los derechos que tienen las personas, el de Propiedad es uno de los más importantes, ya que es la columna vertebral del derecho, debido a que nadie puede transferir a otro un derecho más extenso del que tiene, o bien del que no tiene, es por esto que es importante definir a aquella institución creada por el Estado, la cual esta destinada a inscribir cualquier clase de derecho real que sobre un bien tenga cualquier persona.

De conformidad con los artículos 73 y 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Registro Público como tal, se entiende que se encuentra dentro de la rama del derecho público y esto se debe a que es una Institución Administrativa dependiente del Estado; éste, puede tener distintas clases de participación dentro de la administración pública y, de manera enunciativa más

no limitativa, tenemos el de administrar justicia, imponer las cargas tributarias, o bien, el de garantizar determinados derechos de los particulares mediante la creación de una Institución encargada de registrarlos; este último punto en particular para el presente estudio es de gran importancia ya que, al tener dentro de sus funciones el inscribir determinados derechos, los cuales al momento de materializarse en dicha Institución se hacen del conocimiento público a fin de poder ser oponible *erga omnes*, esta proporcionando a los ciudadanos una certeza y una seguridad jurídica.

De lo anterior podemos resaltar tres tipos de elementos que existen en el Registro Público.

1) ELEMENTO FORMALES:

Son todos aquellos procedimientos de inscripción, los cuales se encuentran destinados al registro de documentos y de actos jurídicos celebrados por el Estado o bien por los particulares.



## 2) ELEMENTOS MATERIALES:

Estos atienden directa y exclusivamente a los actos, procedimientos y documentos que son susceptibles de inscripción. Vgr. Hipotecas, poderes, etcétera.

## 3) ELEMENTOS ORGÁNICOS:

Estos se encuentran directamente relacionados con los órganos del Estado que están encargados a inscribir lo anteriormente mencionado.

A través del tiempo ésta rama del Derecho Público ha recibido distintas denominaciones: Derecho Hipotecario; Derecho Publicitario; Derecho Inmobiliario; Derecho Registral; etcétera.

Algunas de éstas denominaciones no son las más apropiadas y esto se debe a que son desde su denominación restringidas, en cuanto a que no contemplan los aspectos generales de la materia y no dan una visión global de la misma; de manera enunciativa más no limitativa, tenemos que el término de Derecho Hipotecario se refiere única y exclusivamente a los gravámenes o garantías que sobre bienes muebles o inmuebles se pueden constituir, por otro lado no contempla la constitución e inscripción de personas morales.

El término Derecho Inmobiliario, restringe exclusivamente a lo relacionado a inmuebles, no contemplando los derechos reales que puedan ser constituidos sobre muebles, así como también no contempla, al igual que el anterior, la constitución de personas morales.

La connotación Derecho Registral tiene una visión más general, por lo que es el término más amplio y puede ser el más afinado debido a que no limita única y exclusivamente a los gravámenes o garantías que, sobre bienes muebles o inmuebles se pueden constituir, o bien que restrinja sólo el registro a bienes inmuebles, sino de la idea de abarcar los actos jurídicos que son susceptibles de inscripción, donde podemos encontrar entre otros, la constitución de personas morales, así como sus estructuras corporativas, inscripción de ciertos contratos, así como sus modificaciones o bien el otorgamiento de la Nacionalidad a ciertos bienes por el simple hecho de su inscripción (vgr. Aeronaves y Buques); sin embargo, este término tampoco es muy afortunado, ya que sólo se habla del registro como actividad, más no hace mención alguna a la publicidad que se le debe hacer a los derechos y documentos inscritos en cualquier tipo de Registro, es por tanto, incompleta; pero bien es cierto que es la que más se acerca.

Al Derecho Registral lo podemos definir como el conjunto de normas reguladas por el Estado que tienen por finalidad agotar el procedimiento de inscripción ante la Institución creada por el Estado, que tiene como fin el de otorgar certeza y seguridad jurídica a los interesados, en virtud de que por el simple hecho de la materialización de la inscripción, sean oponibles a terceros.

Por último, es necesario mencionar que existen algunos autores, los cuales sustentan la tesis, en el sentido de que el término Derecho Registral es erróneo, debido a que existen un sinnúmero de registros tales como el Federal de Automóviles, el de Profesiones, el Civil etc., por lo tanto existe una diversificación de actos, los cuales no se pueden encuadrar en una simple definición.

Ahora bien, con los elementos anteriormente mencionados, podemos definir que el Registro Público, es una Institución Administrativa dependiente del Estado, la cual está encargada de prestar un servicio público, consistente en inscribir y dar publicidad a los actos jurídicos regulados por el derecho, como pueden ser la propiedad o la posesión de un inmueble, o bien la constitución de cualquier gravamen, limitación o transmisión de la propiedad, así como la constitución y existencia de las personas morales.

El primer aspecto importante dentro del término Registro Público es la palabra Registro, el cual tiene diversas connotaciones, entre las que podemos mencionar algunas como: (i) aquella anotación o inscripción, que se realiza sobre algún derecho, obligación o bien; (ii) es el libro o los libros, o bien el lugar destinado al efecto, en los cuales se llevan al cabo las anotaciones o inscripciones mencionadas en el punto (i) anterior; y (iii) el local u oficina, que esta destinado a llevar al cabo las anotaciones o inscripciones correspondientes, tanto de los derechos u obligaciones que existan sobre los bienes efecto de inscripción, o los bienes mismos.

De las distintas connotaciones del término Registro, se desprende que existe una gran similitud entre cada una de ellas, con la diferencia de que la primera connotación es un verbo, es decir, la actividad tendiente a realizar una anotación o inscripción en un lugar determinado; y las 2 connotaciones restantes son sustantivos, es decir el lugar físico proveído por el Estado, para llevar a cabo dichas anotaciones o inscripciones o bien el libro o libros, donde se llevan a cabo las anteriores; 3 connotaciones mencionadas tienen la finalidad de brindar certeza y seguridad jurídica a los actos jurídicos realizados por los ciudadanos.

El segundo aspecto es el término Público; éste lo debemos de entender como la facilidad que tiene cualquier persona para acceder a un documento o a un registro determinado, sin ninguna limitación o con el acreditamiento de tener un interés legal legítimo, es decir, es el hecho de proporcionar la información necesaria a cualquier persona que tenga o no, cualquier tipo de pretensión y, por otro lado es hacer del conocimiento de los ciudadanos la información contenida en dichos documentos; esto al igual que el término registro, tiene el fin de brindar certeza y seguridad jurídica de los actos que se están realizando por los ciudadanos o bien por el mismo Estado.

Adicionalmente, podemos afirmar que el término público tiene dos perspectivas diferentes:

- a) Como adjetivo, se puede entender en cuanto a que califica el grado de conocimiento que se le da a ciertos actos o hechos jurídicos; es decir hacer del conocimiento de toda persona, cualquier acto celebrado entre ellos, o bien con el mismo Estado o por el Estado, tomando el acto como el *sustantivo calificado*.
- b) Como sustantivo, dicho término se puede entender como una audiencia, conglomeración de sujetos, etcétera.

La importancia del término Público es debido a que es "la esencia de los derechos reales, ya que de la misma dependerá la protección de los terceros con posibilidad de adquirir o ejercitar derechos sobre una cosa, es decir, responde a la necesidad de que terceros estén oficialmente enterados de la constitución o transferencia de derechos reales que puedan transmitir los ciudadanos y/o el Estado, así como límites al derecho de propiedad y de los contratos susceptibles de producir estos efectos"<sup>8</sup>.

Por último, es importante señalar que, la conjunción de los términos de registro y público, tienen como resultado la creación por parte del Estado, de una Institución, la cual brinda una certeza y seguridad jurídica a los ciudadanos del mismo.

### **1.3 FUNCIÓN DEL REGISTRO PUBLICO**

La función primordial que tiene cualquier Registro Público es la de dar seguridad y certeza jurídica a los actos realizados por particulares, entre particulares y el Estado.

---

<sup>8</sup> Enciclopedia Jurídica Omeba. Tomo XXIII. Ed. Driskill, S.A. Buenos Aires, Argentina, 1980, p. 694.

La seguridad jurídica se logra mediante la publicidad que se le da tanto a la constitución, transmisión, extinción y gravamen de los derechos reales y a la posesión que tienen los particulares sobre algún bien determinado. La publicidad tiene como efecto darle legitimidad y fe pública a todos los documentos los cuales se encuentran inseritos en el Registro Público.

Dentro de las formas de organizar un Registro Público, existen básicamente dos formas, el sistema de libros y el sistema de folios, sin descartar que existan otras formas de organización.

Las diversas legislaciones existentes, en cuanto hace a los efectos que tienen la inscripción de documentos en un Registro Público, se distinguen fundamentalmente tres sistemas legislativos:

- a) Francés;
- b) Alemán, Suizo; y
- c) Australiano.

Existen algunas teorías que ponen un nivel intermedio al sistema español y al mexicano.

- a) **Sistema Francés:** La inscripción de cualquier tipo de documento o acto bajo este derecho no tiene efectos constitutivos, y no es obligatorio para las partes, sino que los notarios, jueces, autoridades o cualesquier otras autoridades con dicha facultad, están obligados a realizar dicha inscripción. En éste sistema se debe registrar los actos traslativos o declarativos o cualesquier modificaciones a la propiedad inmueble, los efectos de dicho sistema son meramente declarativos.
  
- b) **Sistema Alemán y Suizo:** Este sistema se lleva a cabo, a través de Folios Reales y tiene efectos constitutivos. El registro se efectúa a través de una jurisdicción voluntaria. La inscripción es plenamente eficaz a favor de cualquier adquirente de buena fe.
  
- c) **Sistema Australiano:** De este sistema surge la llamada Inmatriculación y esto es debido a que en Australia existían dos clases de títulos; el directo, el cual venía directamente de la corona y el derivado de ella. El procedimiento de matriculación era voluntario, pero una vez que este era realizado se sometía al sistema registral.

Una vez analizados los principales sistemas de registro, podemos desprender los tres efectos más importantes y éstos son:



- (i) efectos constitutivos;
- (ii) efectos declarativos; y
- iii) efectos sustantivos.

- i) Efectos constitutivos: significa que una vez que el acto jurídico sea registrado se hace eficaz y válido, conforme a la legislación aplicable, mismo que tiene consecuencias de derecho, es decir crea derechos u obligaciones;
- ii) Efectos declarativos: significa que la eficacia estriba en declarar la existencia, transmisión, modificación o extinción de un derecho, muchas veces es simplemente el darle publicidad al acto o al hecho jurídico en particular; y
- iii) Efectos sustantivos: la llamada Inmatriculación en el Registro Público, transmite la Propiedad; es un elemento de existencia para adquirir o enajenar bienes inmuebles.

En México la inscripción en cualquier tipo de Registro Público tiene efectos declarativos y esto es debido a que nuestra legislación es consensualista, ya que la transmisión de la Propiedad, se realiza en virtud de la celebración de un Contrato, como lo que sucede en el Registro Público de la Propiedad, el de comercio, el Aeronáutico, etc., más sin embargo, existen algunas excepciones como lo es en el Registro Civil que tiene efectos Constitutivos (vgr. el caso del Matrimonio), o bien, la inscripción que se lleva a cabo en el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, en el cual, la inscripción de una patente o una marca, entre otras, tiene efectos Constitutivos y se hace valer frente a terceros y crea un cierto derecho de propiedad intelectual por un determinado tiempo.

Así mismo, la constitución de una sociedad que tenga como objeto el de prestar un servicio Aéreo, tiene previamente que inscribir en el Departamento de Registro Aeronáutico y Control de Empresas una serie de documentos los cuales traerá consigo que la empresa pueda comenzar con la prestación de un Servicio Aéreo, ya sea regular o irregular, Nacional o Internacional, esto aún cuando no se prevea en la legislación, es una reminiscencia de la Ley de Vías Generales de Comunicación y del Reglamento del Registro Aeronáutico.

Por otro lado es importante resaltar, que la mayoría de los actos que se inscriben en un Registro Público han sido realizados por la función notarial, a través de un procedimiento especial.

La función de cualquier Registro Público es muy importante, esto es debido a que de no existir éste se tendrían que investigar todos los antecedentes de la titularidad de un bien inmueble, así como de la constitución de alguna sociedad y esto en la práctica es lo que se conoce como la "Prueba del Diablo".

Por último, es necesario señalar que existen algunas teorías, las cuales consideran al Registro Público como una simple oficina recaudadora, más no como una Institución, ya sea del Gobierno Federal o Estatal y, la cual tiene como fin el de brindar una seguridad jurídica, por lo que, debería "organizarse con una personalidad jurídica y patrimonial autónoma, pues tiene fines propios, posibilidades de un patrimonio autosuficiente e independiente"<sup>9</sup>.

#### **1.4 TIPOS DE REGISTRO PUBLICO**

En la práctica la diversidad de actos que los particulares realizan, tienen como consecuencia que exista una especialización, así como la existencia de distintos tipos de registros públicos, que de manera enunciativa más no limitativa, analizaremos:

---

<sup>9</sup> PÉREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Bernardis. DERECHO REGISTRAL. Ed. Porrúa, México, D.F., 1989, p. 65.

- Registro Público de la Propiedad;
- Registro Público del Comercio;
- Registro Público Marítimo;
- Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial; y
- Registro Aeronáutico.

Es necesario señalar que los documentos, que son susceptibles de inscribir en cada uno de estos Registros, son Convenios por virtud de los cuales se enajena grava, transmite, limita o de cualquier otra forma se modifica el Derecho de Propiedad; así mismo, se pueden inscribir los documentos mediante los cuales, se crean Personas Morales, así como cualesquier tipo de modificaciones que surtan efectos en la estructura corporativa de las mismas.

#### 1.4.1 Registro Público de la Propiedad

Registro Público de la Propiedad: "es una institución administrativa encargada de prestar un servicio público, consistente en dar publicidad oficial del estado jurídico de la propiedad y posesión de los bienes inmuebles; algunos actos jurídicos sobre bienes muebles, limitaciones, gravámenes y la constitución: asociaciones y sociedades civiles"<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> MAGALLON IBARRA, Jorge Mario. Op. cit. P. 61.

En este mismo sentido, el Reglamento del Registro Público de la Propiedad en su artículo 1 dispone que "el Reglamento Público de la Propiedad es la institución mediante la cual el Gobierno del Distrito Federal proporciona el servicio de dar publicidad a los actos jurídicos que, conforme a la Ley, precisan de este requisito para surtir efectos ante terceros".<sup>11</sup>

El Registro Público de la Propiedad en México depende del poder ejecutivo, esto es a diferencia de otros Estados en los cuales su tradición jurídica hace que el Registro Público dependa del poder Judicial, como es el caso de Chile y Argentina.

Asimismo, la legislación que regula al Registro Público de la Propiedad en México, es la legislación local, por tanto en el Distrito Federal, el Registro Público de la Propiedad depende orgánicamente de la Coordinación General Jurídica del Departamento del Distrito Federal, y en las entidades de sus ejecutivos locales, a través de las autoridades que al efecto señalen las mismas, y esto se debe a lo mencionado en el punto 1.3 anterior; en este mismo orden de ideas, según lo dispuesto por el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal, en su artículo 2999 establece que será el Gobierno del Distrito Federal quien se encargue de regular todo lo relativo al Registro Público de la Propiedad, así como del establecimiento del mismo.

---

<sup>11</sup> Reglamento del Registro Público de la Propiedad.

La finalidad que tiene el Registro Público de la Propiedad, es la de proporcionar seguridad jurídica al tráfico de inmuebles, y esto lo realiza dando la publicidad de la constitución, declaración, transmisión y extinción de derechos, así como la propiedad y posesión sobre bienes inmuebles. Si esta institución del estado no existiese, no habría una certeza de la titularidad de un bien inmueble.

Ahora bien, una vez definido lo que es el Registro Público de la Propiedad y de manera general establecer los documentos susceptibles de inscripción, el Código Civil para el Distrito Federal en su artículo 3005, establece de manera específica los documentos a ser inscritos en el Registro Público, mismos que son:

- I. Los Testimonios de escrituras o actas notariales u otros documentos auténticos;
- II. Las resoluciones y providencias judiciales que consten de manera auténtica;
- III. Los documentos privados que en esta forma fueron válidas con arreglo de la ley, siempre que al calce de los mismos haya la constancia de que el notario, el registrador, el corredor público o el juez competente se cercioraron de la autenticidad de las firmas y de la voluntad de las partes. Dicha constancia deberá estar firmada por los mencionados fedatarios y llevar impreso el sello respectivo".<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Reglamento. *Ibidem*.

Por otro lado, como se menciona anteriormente, en cuanto a los efectos que producen las inscripciones con el Registro Público, dicho ordenamiento legal dispone que las inscripciones de los actos o contratos en el Registro Público tienen meramente efectos declarativos.

Por otro lado, uno de los efectos más importantes que tiene la inscripción en el Registro Público, es el de fijar la preferencia entre derechos reales sobre un mismo bien, la cual se fijará por la prioridad de inscripción con el mismo, no importando cuando fue la fecha de su constitución; esto último es muy importante para el pago de obligaciones contraídas por una Persona Moral, para los casos de que esta caiga en liquidación, quiebra o suspensión de pagos.

Ahora bien, el sistema registral llevado a cabo por el Registro Público de la Propiedad, se compone de 3 divisiones:

- I. Registro Inmobiliario;
- II. Registro Mobiliario; y
- III. Registro de Personas Morales.

Las inscripciones efectuadas en dichas divisiones, se llevaran a cabo mediante asientos los cuales se registrarán en los siguientes folios:

- I. Folio Real de Inmuebles;
- II. Folio Real de Muebles;
- III. Folio de Personas Morales; y
- IV. Folio Auxiliar.

Por último uno de los efectos más importantes del Registro Público de la Propiedad, es el de dar publicidad a los asientos hechos en este, según lo dispuesto por el artículo 88 del Reglamento del Registro Público de la Propiedad.

"Art. 88. Los asientos del Registro son Públicos".<sup>13</sup>

#### **1.4.2 Registro Público del Comercio**

El Registro Público del Comercio depende del Poder Ejecutivo, pero a diferencia del Registro Público de la Propiedad, éste se encuentra regulado por una Ley Federal, ya que el artículo 73 fracción X de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, señala que dentro de las facultades del Congreso de la Unión se encuentra la de Legislar en materia Mercantil, es decir, este Registro es de carácter Federal.

---

<sup>13</sup> Reglamento. *Ibidem*.



El Registro Público del Comercio, es la institución mediante la cual el Estado proporcionará el servicio de inscripción y publicidad de los hechos y actos jurídicos que son realizados por sociedades, las cuales su objeto sea realizar actos de comercio, donde la inscripción es un requisito indispensable para que éste surta efecto contra terceros.

Debido a que el Registro Público de Comercio es federal, para su organización y establecimiento dentro de las distintas entidades federativas que conforman la República Mexicana, tenemos que estar a lo dispuesto por el artículo 18 del Código de Comercio el cual dispone que "el Registro de Comercio se llevará en las cabeceras del Partido o Distrito Judicial del domicilio, del comerciante por las oficinas encargadas del Registro Público de la Propiedad; a falta de éstas, por los oficios de hipotecas, y en defecto de unas y otras, por los jueces de primera instancia del orden común".<sup>14</sup>

No obstante lo dispuesto anteriormente, el Reglamento del Registro de Comercio es el ordenamiento legal, el cual establece y organiza a dicha institución, y a falta de disposición expresa, tendrán aplicación las normas del derecho común correspondiente a la entidad federativa, en la cual, dichos registros estén localizados.

---

<sup>14</sup> Código de Comercio en Materia Federal

Es importante hacer notar que la inscripción o matriculación en el Registro Público de Comercio, es potestativa para los individuos los cuales tengan como actividad principal realizar actos de comercio y, por otro lado, es obligatoria para todas las sociedades mercantiles, así como para los buques.

Un punto muy importante en cuanto a este registro, se encuentra en lo dispuesto por el artículo 30 del Código de Comercio, el cual a la letra dice:

"Art. 30. El Registro Mercantil será Público.

El registrador facilitará a los que las pidan, las noticias referentes a lo que aparezca en la hoja de inscripción de cada comerciante, sociedad o buques. Asimismo, expedirá testimonio literal de toda la hoja de una o varias de las operaciones que consten en ella, a continuación de la solicitud en que se pida"<sup>15</sup>.

Este artículo, demuestra de una manera clara y precisa, una de las funciones de dicho registro, la publicidad, la cual trae consigo una seguridad y certeza jurídica a los actos mercantiles.

---

<sup>15</sup> Código de Comercio, México.

El Registro Público de Comercio podrá llevarse mediante dos sistemas básicamente, el de libros y el de folios mercantiles, los cuales deberán ser autorizados previamente por el funcionario respectivo.

Por otro lado, el artículo 30 del Reglamento del Registro Público de Comercio, establece que los documentos los cuales son susceptibles de inscripción serán los siguientes:

- I. Los testimonios de escrituras, actas notariales, pólizas u otros documentos auténticos;
- II. Resoluciones y providencias judiciales certificadas legalmente; y
- III. Los documentos privados debidamente ratificados según la Ley los determine.

Asimismo, dicho ordenamiento en su artículo 31 fracción VI, dispone que, se tendrá que inscribir en el Libro Primero o en la primera parte del Folio, según sea el caso, los Buques y Aeronaues, de acuerdo con las disposiciones aplicables a la Ley de Vías Generales de Comunicación; por otro lado el artículo 32 Fracción XXXII dispone que en el libro Segundo o en la Segunda parte del Folio, según sea el caso, se inscribirán las hipotecas de buques y Aeronaues.

En este último punto es muy importante señalar que en cuanto a Aeronaves se refiere, esta disposición no se lleva a cabo en la práctica, debido a que existe la Ley de Aviación Civil, la cual de manera específica regula la inscripción tanto de las Aeronaves como la constitución de algún gravamen sobre las mismas.

De lo anterior, podemos desprender que existe un conflicto de leyes, en cuanto al tema que regulan, y específicamente referente a la materia Aeronáutica. La forma en que se ha resuelto esta situación es, que la Ley específica deroga a la general, es decir, en cuanto a materia Aeronáutica se refiere, la Ley de Aviación Civil, prevalece sobre cualquier disposición de carácter mercantil.

#### **1.4.3 Registro Marítimo.**

El Registro Marítimo tiene como fin, el registrar a los dueños, clases, dimensiones y otras características de los buques, así mismo, tiene como fin el abanderar a los buques; dicho acto es un acto administrativo por virtud del cual se concede a éste, el derecho a una nacionalidad, que en este caso es la mexicana.

Por otro lado, el efecto que tiene el abanderamiento es el de vincular al buque, así como a su dueño a la esfera de derechos y obligaciones dispuestas dentro de nuestra legislación.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 96, establece la creación de un Registro Público Marítimo Nacional, en el cual entre otros se inscribirán: la adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques con sus especificaciones, así como los actos traslativos, constitutivos o extintivos de la propiedad y los derechos reales sobre la nave, también tiene a su cargo la inscripción de cualquier concesión en esta materia, así como las escrituras de la constitución, enajenación o constitución de gravámenes de empresas navieras. Por último los contratos que celebren dichas sociedades.

#### **1.4.4 Registro Aeronáutico.**

La *DGAC*, tiene a su cargo el *RACE*; como se desprende, el departamento anteriormente mencionado, tiene como objeto básicamente dos funciones, la del *RAM* y la de controlar y registrar las Sociedades, las cuales tienen como fin el de prestar un servicio aéreo.

La Ley prevee en su artículo 6 fracción VI, que la *DGAC* tiene dentro de sus facultades, la de llevar el Registro Aeronáutico Mexicano, el cual no fue sino hasta la publicación de la Ley el 12 de mayo de 1995, que el *RAM* se considera como público, según lo dispuesto por el artículo 47 de dicho Ordenamiento.

Entre sus funciones esta la de registrar los documentos, por virtud de los cuales se adquiere, transmite, modifique, grave, etc., la propiedad de las Aeronaves, así como la de expedir los certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad y la inscripción de las pólizas de seguros (anteriormente era el Departamento de Infracciones el encargado de inscribir las pólizas).

En el capítulo segundo siguiente se analizará con mayor profundidad el *RAM*.

#### **1.4.5 Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial**

El Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, es un organismo descentralizado de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial ("*SECOFI*"), el cual tiene a su cargo entre otros:

"1. Coordinarse con las unidades administrativas de la *SECOFI*, así como con las diversas instituciones públicas y privadas, nacionales, extranjeras e internacionales, que tengan por objeto el fomento y protección de los derechos de propiedad industrial, la transferencia de tecnología, el estudio y promoción del desarrollo tecnológico, la innovación, la diferenciación de productos, así como proporcionar la información y la asesoría técnica que le sea requerida por las autoridades competentes, conforme a las normas establecidas al efecto;

II. ....

III. Tramitar y, en su caso, otorgar patentes de invención, y registros de modelos de utilidad, diseños industriales, marcas y avisos comerciales, emitir declaratorias de protección a denominaciones de origen, autorizar el uso de las mismas; la publicación de nombres comerciales, así como la inscripción de sus renovaciones, transmisiones o licencias de uso, y las demás que le otorga esta ley y su reglamento, para el reconocimiento y la conservación de los derechos de propiedad industrial;

IV. Sustanciar los procedimientos de nulidad, caducidad y cancelación de los derechos de propiedad industrial, formular resoluciones y emitir las declaraciones administrativas correspondientes, conforme lo dispone esta Ley y su reglamento y, en general, resolver las solicitudes que se susciten de la aplicación de la misma.

.....

IX. Fungir como árbitro en la resolución de controversias relacionadas con el pago de los daños y perjuicios derivados de la violación a los derechos de propiedad industrial que tutela esta Ley, cuando los involucrados lo designen expresamente como tal; de conformidad con las disposiciones contenidas en el título cuarto del Libro Quinto del Código de Comercio.

.....

X. Efectuar la publicación legal a través de la Gaceta, así como difundir la información derivada de las patentes, registros, autorizaciones y publicaciones concedidas y de cualesquiera otras referentes a los derechos de Propiedad Industrial.

XVIII. Actuar como órgano de consulta en materia de propiedad industrial de las distintas dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, así como asesorar a instituciones sociales y privadas".<sup>16</sup>

De lo anterior se desprende que, el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, es un organismo que tiene a su cargo la inscripción de determinados actos o productos que estén directamente relacionados con la Propiedad Industrial, el cual tendrá a su cargo la función del registro, protección y publicación de los mismos; es por esto, que dicho Instituto tiene la responsabilidad de la publicación mensual de una gaceta, la cual contendrá entre otros, la información relativa, a la Propiedad Industrial, los actos que consten en dicho órgano de información, mismos que surtirán efectos ante terceros a partir del día siguiente de la fecha en que se ponga en circulación.

---

<sup>16</sup> Decreto de Creación del Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial.



El derecho para obtener una patente o registro pertenece al inventor o diseñador, según sea el caso, esto con el previo requisito de que dicha patente o registro no hubiese sido registrado con anterioridad. Por otro lado, si existen dos o más personas las cuales tengan derecho a registrar el mismo producto o invento, la que lo inscriba primero, la presente o demuestre la prioridad de fecha más antigua será la que recibirá el derecho.

Ahora bien, el derecho que se entrega para obtener un registro o una patente puede ser transferido por actos entre vivos o sucesores.

Una vez obtenido el registro o la patente, es importante señalar que el titular de cualquiera de estas dos, tiene un tiempo determinado por la Ley, para ser la única persona con derecho para disfrutar y usar dicha Patente o Registro, con la salvedad que una vez que dicho período haya concluido, dicha Patente o Registro podrá ser explotado por cualquier persona.

Por último, se puede concluir que el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, tiene efectos constitutivos, desde el momento del registro y publicación hasta que los períodos establecidos por la ley hayan concluido. Este es una de las excepciones en cuanto a los efectos se refiere.

## CAPTULO II

### REGISTRO AERONÁUTICO MEXICANO

#### 2.1 ANTECEDENTES DEL REGISTRO AERONÁUTICO MEXICANO

Dentro de las funciones del Gobierno Mexicano está la de regular la Política Exterior Mexicana; un punto importante dentro de la Política Exterior Mexicana está la Celebración de Convenios Internacionales; donde según lo dispuesto por el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, una vez que algún tratado Internacional sea firmado, ratificado por el Senado y Publicado en el Diario Oficial, dicho instrumento se convierte en obligatorio. Debido a la importancia que tiene la aviación dentro de la economía mundial, en el mundo de las Comunicaciones y en la globalización de los pueblos, es importante resaltar que dentro de los antecedentes del *RAM* encontramos tres Convenciones, de las cuales México es parte y mismas que regulan lo relativo a dicho registro:

- i) Convención de Roma, Italia, firmada el 29 de mayo de 1933;
- ii) Convención de Chicago, Estados Unidos de América, firmada el 7 de diciembre de 1944, (publicado en el Diario Oficial el 12 de septiembre de 1946); y

- iii) **Convención de Ginebra, Suiza, firmada el 19 de junio de 1948 y ratificada por el Senado el día 30 de diciembre de 1949. (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de junio de 1982).**

### **2.1.1 Convención de Roma**

Esta Convención, tiene como fin el de regular algunas disposiciones sobre el seguro aéreo, así como la responsabilidad por los daños ocasionados a terceros ajenos a la navegación aérea y al monto de las indemnizaciones las cuales deben ser aseguradas debidamente; esta Convención es de suma importancia debido a que de alguna manera previó el movimiento de Aeronaves que existiría en un futuro, y a la forma de proteger tanto a las Aeronaves, a sus usuarios y dueños, así como a terceras partes que estuvieren involucradas en las mismas.

De este Convenio se desprende "la obligatoriedad de asegurar las Aeronaves respecto a los daños previstos en el Convenio, dejando a las legislaciones nacionales la posibilidad de sustituir dicho seguro por otra garantía suficiente según se especifique"<sup>17</sup>. Este punto encuentra su fundamento en la actualidad en la Ley de Aviación Civil, y por lo dispuesto en el Convenio de Varsovia. Esta Convención no fue muy aceptada por las legislaciones, ya que no abordó satisfactoriamente los seguros.

---

<sup>17</sup> TAPIA SALINAS, Luis. Curso de Derecho Aeronáutico. Ed. Bosch, Barcelona, 1980, p. 473.

Asimismo, la Convención de Roma regula lo relativo al embargo precautorio de Aeronaves; con este último punto, se comienza con la idea de la constitución de un lugar determinado para la inscripción de los gravámenes sobre las Aeronaves. Esto último es muy importante, debido a que comienza a dar pauta para la creación de un Registro y la forma de garantizar ciertas obligaciones con las Aeronaves.

### **2.1.2 Convención de Chicago**

El Gobierno de los Estados Unidos de América, extendió una invitación a 52 países del mundo, entre los que asistieron Bélgica, Bolivia, Chile, Etiopía, Francia, Irán, Líbano, México, España, Venezuela y Yugoslavia, a fin de que asistieran del 1 de noviembre al 7 de diciembre de 1944, a una Conferencia Internacional de Aviación Civil.

Esta Convención, debido a la importancia que la Aviación mundial representaba en ese momento, y al desarrollo tecnológico que trajeron consigo la Primera y Segunda Guerras Mundiales, tuvo como finalidad lograr el establecimiento de un Organismo Internacional el cual regulara la Aeronáutica Civil Internacional, con el fin de alcanzar el mayor grado posible de uniformidad internacional en los procedimientos relativos a la Aviación, con lo cual se buscaba lograr una mayor seguridad, rapidez y comodidad dentro de la navegación Aérea.

Es por esto, que dentro del Preámbulo de la Convención se estableció que, "el desarrollo futuro de la Aviación internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general".<sup>18</sup>

Para lograr este cometido, los países participantes, se dividieron en distintos comités y estos a su vez en distintos subcomités, con diversos grados de especialización, con el objeto de lograr un mayor alcance y un mayor ámbito de aplicación.

Dentro de los puntos más importantes que se trataron encontramos los relativos al traspaso de la propiedad de las Aeronaves, la constitución de hipotecas u otros tipos de garantías reales, así como la propiedad de Aeronaves y la creación de un Registro Aeronáutico; aún cuando este punto no se logró, sí sentó las bases para la creación de un Registro Aeronáutico. Esta Convención fue el parteaguas para la aviación mundial, ya que fue la primera que tuvo el mayor número de países participantes a fin de lograr formar una organización de carácter mundial, la cual diera uniformidad a las distintas legislaciones del orbe.

---

<sup>18</sup> Convención de Chicago.

Asimismo, con dicha Convención se creó el organismo denominado "Organismo de Aviación Civil Internacional", o mejor conocido por sus siglas "OACI". Este Órgano en la actualidad tiene como objetivo reunir información, tanto legislativa como técnica y distribuirla entre los países miembros. Este tiene su sede en la ciudad de Montreal, Canadá.

Por otro lado, la Convención de Chicago, está dividida en tres partes fundamentalmente:

- i) La Navegación Aérea;
- ii) La Organización Civil Internacional; y
- iii) El Transporte Aéreo Internacional.

Dentro de la Primera Parte de dicha Convención los artículos 17 al 21, disponen que las Aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que estén Matriculadas, en el entendido que ninguna Aeronave tendrá una doble Matrícula, es decir no podrá estar registrada en más de un Estado y como consecuencia tener una doble nacionalidad.

Lo anterior es con el fin de poder aplicar un tipo de tratamiento determinado a las Aeronaves, tanto para su regulación en general, como para el caso de cualquier tipo de incumplimiento, ya que si existieran Aeronaves con una doble nacionalidad, se generarían grandes problemas de aplicación de leyes.

Asimismo, dentro de dicha Convención, cada Estado contratante se compromete a suministrar a petición, ya sea de cualquier otro estado, o de la Organización de Aviación Civil Internacional, la información que estos requieran relativa con la Propiedad, Matrícula, etc., de la Aeronave, la cual se encuentre registrada en el país requerido.

Lo anterior trae consigo la idea de que existe un lugar debidamente constituido por el Estado, y con fundamento en esta Convención, que tiene a su cargo el de regular la inscripción de actos jurídicos correspondientes a las Aeronaves, es decir la inscripción de la Propiedad y la Asignación de Matrícula, entre otros, más en ningún momento nos habla acerca de la existencia de un Registro Aerotáctico; así mismo, la idea de darle publicidad a dichos actos jurídicos se encuentra patente en cuanto a la facilitación de información a cualquier país que así lo solicite, o bien de la propia *OACI*.

### 2.1.3 Convención de Ginebra

Posterior a la conferencia de Aviación Civil Internacional llevada a cabo en la ciudad de Chicago (la Convención de Chicago), que se reunió en los Estados Unidos de Norteamérica, durante los meses de noviembre y diciembre de 1944, se celebró la llamada Convención de Ginebra.

Esta Convención fue firmada por el ejecutivo el 19 de junio de 1948, debidamente ratificada por el Senado de la República en el mes de diciembre de 1950, y publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 9 de junio de 1982.

Dentro de los postulados y recomendaciones de la Convención de Chicago, estuvo la pronta adopción de un Convenio, en el cual se estipulará lo relativo a la Transferencia de Propiedad de Aeronaves, así como la creación de un lugar determinado a fin de llevar a cabo todas las anotaciones e inscripciones que, sobre las Aeronaves se efectúen. Esta Convención fue punta de flecha para la creación del RAM, ya que al haber sido firmada por el ejecutivo y ratificada por el mismo tiene fuerza de ley, y obliga a los países firmantes a llevarla a cabo, tanto que en el año de 1949, se crea el RAM. Dicha Convención en su artículo primero dispone:



"Artículo 1.

- (1) Los Estados Contratantes se comprometen a reconocer:
  - (a) El derecho de propiedad sobre Aeronaves;
  - (b) El derecho acordado al tenedor de una Aeronave a adquirir su propiedad por compra;
  - (c) El derecho a la tenencia de una Aeronave originado por un Contrato de Arrendamiento de seis meses como mínimo;
  - (d) La hipoteca, "mortgage" y derechos similares sobre una Aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda; a condición que tal derecho haya sido:
    - (i) Constituido conforme a la ley del Estado contratante en el cual la Aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución; y

- (ii) Debidamente inscrito en el *Registro Público* del Estado contratante en el cual éste matriculada la Aeronave.

La formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados contratantes se determinará de conformidad con la Ley del Estado contratante en el cual la Aeronave esté matriculada al tiempo de cada inscripción.

- (2) Ninguna disposición del presente Convenio impedirá a los Estados contratantes reconocer, por aplicación su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una Aeronave.

No obstante, ningún derecho preferente a aquellos enumerados en el inciso (1) del presente artículo deberá ser admitido o reconocido por los Estados contratantes".<sup>19</sup>

Esta Convención, sentó las bases para regular cualquier tipo de derecho real que sobre las Aeronaves pudiese existir. Esta Convención es una de las más importantes desde el punto de vista registral, relativo a las Aeronaves, porque como se mencionó anteriormente, el Derecho de Propiedad es la columna vertebral de cualquier sistema jurídico y la protección que se le da a este derecho es fundamental en cualquier Estado.

---

<sup>19</sup>Convención de Ginebra.

En relación con lo anteriormente mencionado, la Convención de Ginebra dispone que todas las inscripciones relativas a una Aeronave deberán constar en un mismo registro, siempre y cuando los documentos a inscribir cumplan con las formalidades previstas en la legislación del país. En este punto es importante señalar que de conformidad con el primer párrafo del artículo 12 del Código Civil las Leyes Mexicanas rigen a todas las personas que se encuentren en la República, así como los actos y hechos ocurridos en su territorio o jurisdicción; en este mismo sentido, el ordenamiento jurídico anteriormente citado, dispone en su artículo 12 fracción II, que para determinar el derecho aplicable, se regirá por el derecho del lugar de la ubicación de la Constitución, régimen y extinción de los derechos reales sobre inmuebles, así como de los contratos de arrendamientos y de uso temporal de dichos bienes y de bienes inmuebles, no importando que sus titulares sean extranjeros.

Es por esto que, para que una Aeronave sea inscrita en el Registro Público Aeronáutico, se tiene que cumplir con todos los requisitos establecidos en la ley aplicable. Asimismo, establece los requisitos de forma del Certificado de Matrícula de las Aeronaves. Por otro lado, dispone que cualquier persona podrá solicitar a dicho Registro, le expida copias certificadas, copias simples o extractos de las inscripciones hechas en el mismo. Esto en la práctica, en el *RAM*, no se lleva a cabo en su totalidad y es un punto que se trata más adelante.

Este último punto es de gran importancia, ya que resalta la naturaleza que debe tener el Registro Aeronáutico y es el de ser Público, con lo cual se está buscando dar certeza y seguridad jurídica correspondiente, ya que sin estas no se pueden llevar a cabo ningún tipo de transacción.

#### 2.1.4 Legislación Mexicana

La historia de la Aviación Civil en México, la podemos dividir en dos etapas, la llamada época Prerevolucionaria que tiene sus inicios en el año de 1910, en la cual Alberto Braniff realizó el primer vuelo de una Aeronave más pesada que el aire; esta época Prerevolucionaria se vio de cierta manera coartada, ya que con los acontecimientos políticos del país, los pilotos civiles quedaron inactivos al serle sus Aeronaves requeridas por el ejército; con el paso del tiempo existía una inquietud por buscar nuevos horizontes tanto para la Aviación Civil como para la Militar. Por otro lado, nuestro país acababa de salir de una Guerra Civil, la cual trajo consigo una inestabilidad política muy grande. Asimismo, la Aviación Civil en Europa estaba teniendo un gran impulso, cosa que tiene gran influencia para nuestro país, ya que no fue sino hasta finales de 1919, cuando se presentó ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas *SCOP*<sup>20</sup>, una de las primeras solicitudes para la explotación de un servicio Aéreo, esta fue presentada con el fin

---

<sup>20</sup> En la actualidad dicha Secretaría no existe, ya que el 2 de enero de 1947, dejó de existir por decreto legislativo.

de llevar uno de los principales diarios de aquella época desde la Capital de la República hacia las ciudades de Puebla, Toluca y Puebla.

En 1920, la Administración de la Aeronáutica Civil, fue incorporada a la *SCOP*, hecho que trajo consigo la llamada época Postrevolucionaria. En un principio y como consecuencia lógica, no existía ningún tipo de legislación en cuanto a materia Aeronáutica respecta, este hecho se resolvió tratando de encuadrar lo relativo a la Aeronáutica y en la Legislación Ferroviaria, este hecho en un principio trajo consigo grandes tropiezos y dificultades, pero con el paso del tiempo se fue perdiendo en favor de una legislación y reglamentación más específica dirigida a la Aeronavegación.

En virtud de lo anteriormente mencionado, el 20 de septiembre de 1920, el Ingeniero Pascual Ortíz Rubio, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, organizó económicamente una Sección Técnica de Navegación Aérea, la cual dependía directamente de la Dirección de Ferrocarriles, y se nombró como jefe de dicha oficina al Ingeniero Juan Guillermo Villaseñor, éste hecho trajo consigo que se estudiara más a fondo el establecimiento de las primeras bases para el otorgamiento de concesiones y servicios aéreos dentro de la República.

Lo anterior fue de una gran importancia para la Aviación Civil en México, ya que tuvo como resultado la publicación de la Primera Convocatoria para la prestación de un servicio aéreo regular. La empresa que resultó ganadora de dicha licitación fue Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A., por lo que el 21 de agosto de 1921, se inauguró la primera ruta comercial de la Aviación Civil Mexicana, cubriéndose la ruta: México - Tuxpan - Tampico - Laredo - Matamoros - Saltillo - Monterrey - San Luis Potosí, este servicio era prestado en un biplano con capacidad única y exclusivamente para dos pasajeros.

Con fecha 1 de julio de 1928, lo que anteriormente se conocía como Sección Aeronáutica, tomó la categoría de Departamento, teniendo como primer titular el Ing. Juan Guillermo Villaseñor. Los cambios políticos que se suscitaron en ese momento hicieron que en vez de que la Aeronáutica tuviera cada vez mayor auge, se viera abajo, ya que el presupuesto, así como oficinas y personal decrecieron de manera considerable (cosa que a la fecha todavía sucede). Dentro del desarrollo de la Aviación Comercial en México, fue la participación del General Francisco J. Mujica, ya que durante el desempeño de sus funciones como Secretario de la SCOP, hubo un crecimiento importante en el tráfico aéreo nacional, ya que estableció leyes y reglamentos, que hicieron verdaderamente nacional el sistema de transportes aéreos; dentro de los cambios más significativos se permitió únicamente a pilotos nacidos en México ejercer dicha profesión. Como consecuencia de esto, se hizo indispensable la capacitación de numeroso personal, para ello se dieron grandes facilidades para el establecimiento de escuelas técnicas.

Con el Presidente de la República, General Lázaro Cárdenas, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el 19 de febrero de 1940, la Ley de Vías Generales de Comunicación *LVGC* la cual abrogó la ley de 1931.

La *LVGC* contiene las disposiciones generales que rigen entre otras, las comunicaciones por agua, aéreas, eléctricas, ferroviarias, etc. En el libro cuarto de la *LVGC*, se encontraban las disposiciones y reglamentos que regulaban las comunicaciones aéreas, ya que fue derogada por la Ley.

## **2.2 LEY DE AVIACIÓN CIVIL**

La Ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995, y fue la que vino a sustituir el Capítulo Cuarto de la *LVGC*, la cual era el ordenamiento jurídico que regulaba lo concerniente a la Aviación.

La Ley tiene como finalidad, la de regular con una mayor precisión lo relativo a la explotación, uso y aprovechamiento del espacio aéreo nacional, así como lo relativo a la prestación, desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y del estado, así como la prestación de servicios auxiliares. Esta Ley no es del todo atinada, ya que existen puntos que en la práctica no se cumplen, o bien los reglamentos relacionados no han sido modificados acordeamente.

El fundamento de la Ley es *LVGC*, así como los diversos tratados internacionales suscritos por el Estado Mexicano. Esta Ley trata de darle una mayor modernidad a la legislación Aeronáutica y una mayor concentración de los principios Aeronáuticos.

Un punto muy importante el cual es regulado por la Ley, es lo relativo a la asignación de matrícula de las Aeronaves, ya que en el artículo 44 de dicho ordenamiento se establece lo relativo al otorgamiento de las Marcas de Nacionalidad y Matrícula Mexicanas a las Aeronaves, en relación directa con la Convención de Chicago:

Este ordenamiento y con fundamento en la Convención de Chicago divide en tres las matrículas a ser otorgadas por el Estado Mexicano, las cuales son:

- XA - Servicio Público
- XB - Servicio Privado
- XC - Servicio del Estado

Es importante resaltar que las Marcas de Nacionalidad y Matrícula XC, las cuales están destinadas para el uso del Estado, no contemplan las Aeronaves de las Fuerzas Armadas Mexicanas, ya que al efecto estas cuentan con sus propias Marcas de Nacionalidad y Matrícula, así como con un Registro Aeronáutico propio



y autónomo, y esto se debe a la importancia que tiene la Aviación Militar dentro de la seguridad del país, y a la rapidez y falta de trámites burocráticos con que el registro de dichas Aeronaves debe contar.

Como se mencionó anteriormente, la asignación de matrícula se encuentra prevista en los artículos 17 al 21 de la Convención de Chicago, según fue modificado por el protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de fecha 24 de septiembre de 1968.

La asignación de las Marcas de Nacionalidad y Matrícula es de suma importancia debido a que, tiene como consecuencia el otorgamiento de la Nacionalidad Mexicana; dicho otorgamiento tiene como resultado que se defina el ámbito de aplicación de la legislación correspondiente.

Lo anterior da una seguridad jurídica, debido a que por las características propias de las Aeronaves, estas tienden a moverse de un lado a otro con gran facilidad, y como consecuencia cambiar de legislación.

Es por lo anterior que la asignación de Marcas de Nacionalidad y Matrícula, es el acto administrativo más importante dentro de la esfera jurídica, en relación a las Aeronaves, ya que se da una protección, a la Aeronave, al Propietario, a los

pasajeros, tripulación de las mismas, así como a terceros, en cuanto a que ocurra algún acto o hecho jurídico, dependiendo el caso el cual pueda derivarse en algún tipo de derecho u obligación. En este sentido, el artículo 3 de la Ley dispone que:

"Artículo 3. La explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio de que las controversias que surjan entre particulares se sometan a arbitraje, de conformidad con las disposiciones aplicables.

Los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una Aeronave civil con matrícula mexicana, se sujetarán a las leyes y autoridades mexicanas; y los que ocurran o se realicen a bordo de una Aeronave civil extranjera durante el vuelo de la misma sobre territorio nacional, se regirán por las leyes y autoridades del Estado de matrícula de la Aeronave, sin perjuicio de lo establecido en los tratados. En el caso de comisión de delitos en Aeronaves, se estará a lo dispuesto por el Código Penal para el Distrito Federal en Materia del Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal.

Son aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que, sobre nacimientos y defunciones a bordo de un buque con bandera mexicana, establece el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal".<sup>21</sup>

En este sentido y en relación con el párrafo 2 del artículo anteriormente mencionado, tenemos que estar a lo dispuesto por el artículo 30, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual establece que son Mexicanos por nacimiento, entre otros, los Mexicanos que nazcan a bordo de Aeronaves mexicanas, ya sean de guerra o mercantes, esto es importante aclarar debido a que tenemos que relacionar este artículo de la carta magna, con el artículo 3 de la Ley y por último con el artículo 44 del mismo ordenamiento, el cual dispone que las Aeronaves tendrán la nacionalidad del país donde estén matriculados. Este último artículo tiene su fundamento en el artículo 17 al 19 del Convenio de Chicago, de esto podemos concluir que a asignación de matrícula de una Aeronave es el acto administrativo más importante, en cuanto a lo que se refiere al Registro de toda Aeronave.

---

<sup>21</sup> Ley de Aviación Civil.

Una vez que dicha asignación se llevó a cabo, se expide un Certificado de Matrícula el cual entre otros elementos tiene, el número del certificado, las Marcas de Nacionalidad y Matrícula, tipo de servicio, marca, modelo y número de serie de fabricante, el propietario, nacionalidad, el poseedor (si existe), el título por virtud del cual, éste último posee la Aeronave, y por último la base habitual, todo esto de conformidad con lo dispuesto por el Convenio de Chicago, la Ley y la *LGVC*.

Por otro lado y una vez analizado lo que la Ley establece en cuanto a la asignación de Marcas de Nacionalidad y Matrícula, y a la expedición del certificado correspondiente, tenemos que la Ley clasifica las Aeronaves mexicanas en:

" I. Civiles, que podrán ser:

- a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y
  
- b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio público o para el transporte particular sin fines de lucro, y

## II. Del Estado, que podrán ser:

- a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y
- b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales<sup>22</sup>.

Es necesario mencionar esto, en relación con distintas matrículas otorgadas por la DGAC, ya que de ésta clasificación se desprende tanto el tipo de servicio a ser prestado, como la forma en que prestan el mismo, ya sea por virtud de una concesión o bien de un permiso.

Así mismo, La Ley dentro de sus disposiciones más relevantes prevé el otorgamiento de los certificados de aeronavegabilidad; el otorgamiento de concesiones hasta por un plazo de treinta años para explotar el servicio aéreo nacional regular; permisos para la explotación de los servicios aéreos nacional no regular, internacional regular, internacional no regular y privado comercial; por otro lado establece lo correspondiente a las operaciones de las Aeronaves, al personal técnico aeronáutico, procedimientos de cancelación y de inscripción de las mismas, contratos de transporte aéreo, seguros, etcétera.

---

<sup>22</sup> Ley. *Ibidem*

Por otro lado, la expedición del Certificado de Aeronavegabilidad, es llevada a cabo por la *DGAC* por conducto del Director General, de conformidad con lo establecido en el artículo 31, del apéndice II del Convenio de Chicago; la razón de existir de dicho certificado es el de hacer constar que la Aeronave ha cumplido con todos los requisitos técnicos, establecidos en los reglamentos correspondientes, y que cumple con los requisitos establecidos por la Comisión de Aeronavegación de la *OACI*. Sin éste documento ninguna Aeronave podrá llevar a cabo ningún tipo de vuelo, ya que existe la presunción que la Aeronave no se encuentra en las condiciones necesarias para llevar a cabo la prestación del servicio, ya sea público o privado. En relación con lo anterior, el artículo 2 de la Ley dispone que, "Certificado de Aeronavegabilidad: documento oficial que acredita que la Aeronave esta en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo, como se mencionó en su oportunidad"<sup>23</sup>. El procedimiento que se sigue dentro de la *DGAC* para otorgar un Certificado de Aeronavegabilidad es el siguiente:

- 1) Si la Aeronave tiene matrícula provisional Mexicana para su internación y va a operar bajo la misma, una vez que sea otorgada definitivamente, la Aeronave deberá ser inspeccionada tanto en tierra como en el aire, y tendrá que cumplir con lo dispuesto por el área técnica de la *DGAC* y una vez concluido esto, el área de inspección otorga el Certificado de Aeronavegabilidad correspondiente.

---

<sup>23</sup> Ley. *Ibidem*.

- 2) Si la Aeronave tiene matrícula extranjera y va a ser operada bajo la misma por una sociedad Mexicana el Certificado de Aeronavegabilidad expedido por el país de origen de la Aeronave, tiene que ser homologado por el área de inspección, para que dicha Aeronave puede operar dentro de la República Mexicana.

De lo anteriormente mencionado, dentro de la legislación mexicana se prevén distintos tipos de servicios aéreos, los cuales de conformidad con los artículos 9 y 11 de la Ley son los siguientes:

- a) Transporte Aéreo Nacional Regular;
- b) Transporte Aéreo Nacional no Regular;
- c) Transporte Aéreo Internacional Regular;
- d) Transporte Aéreo Internacional no Regular; y
- e) Transporte Privado Comercial.

La Ley dispone que para la prestación del Servicio Público de Transporte Aéreo Nacional Regular, es necesario por parte del Gobierno Federal el otorgamiento de una Concesión <sup>24</sup>, la cual solo podrá ser otorgada a personas Morales Mexicanas, hasta por un término no mayor de treinta años, prorrogables en un término igual en una o varias ocasiones. En este sentido, la Ley de Inversiones Extranjeras en su artículo 7, dispone que la Inversión extranjera sobre sociedades mexicanas dedicadas a prestar un Servicio Aéreo, ya sea especializado, aerotaxi o aéreo nacional, será hasta 25%. Esta restricción tiene como fundamento una reminiscencia histórica, debido a la importancia que representaba y representa en la actualidad la prestación de dicho servicio. En mi opinión, dicho porcentaje debería ser aumentado hasta un 49% de Inversión Extranjera, ya que al existir un mayor número de recursos, las sociedades podrán competir con una mayor eficiencia y calidad en los mercados extranjeros.

---

<sup>24</sup> La Concesión Administrativa es el acto por virtud del cual se concede al particular el manejo y explotación de un servicio público o la explotación o aprovechamiento de bienes del dominio del Estado. Desde de la concesión administrativa, tenemos que el Servicio Público es una actividad creada con el fin de dar satisfacción a una necesidad de interés general, la cual de otro modo sería insatisfecha, el Servicio Público es darle satisfacción al interés general. La doctrina considera a la Concesión como un acto mixto, el cual se compone de 3 elementos: i) un acto reglamentario; este acto es el que fija las normas las cuales la Prestación del Servicio a de sujetarse, este punto en cualquier momento puede ser cambiado por la autoridad, dependiendo de la necesidad del servicio; ii) un acto condicional; este elemento se refiere al condicionamiento que la autoridad hace de la atribución en favor del interesado para gozar y explotar ciertos bienes y; (iii) por último existe un Contrato para el otorgamiento de una Concesión. El régimen legal se inspira en principios tradicionales a garantizar que el Poder Público pueda ejercer sin tropiezos el control que le corresponde sobre el objeto de la concesión, y por la otra parte proteger al inversionista para la buena explotación del Servicio Público.



Por último, las personas morales mexicanas que deseen prestar el servicio aéreo internacional regular, también podrán obtener una concesión por parte de la autoridad Aeronáutica, siempre y cuando cuenten con la autorización de rutas correspondientes por parte de la Secretaría.

En cuanto a los demás tipos de prestación del servicio aéreo de transporte, para que estos puedan ser otorgados se requiere del otorgamiento por parte de la *DGAC* de un permiso el cual se otorgara a personas morales mexicanas en caso del inciso b) anterior; a sociedades extranjeras en el caso de la cláusula c) anterior; a personas morales mexicanas o sociedades extranjeras en el caso de la cláusula d) anterior; y a personas físicas o morales, ya sean nacionales o extranjeras en el caso de la cláusula e) anterior. Es importante resaltar que en los dos últimos casos no existe una restricción, ya que el Servicio Internacional no regular, o mejor conocido como charters, es muy esporádico y por regla general es usado por empresas dedicadas al servicio turístico, y por último el privado comercial no tiene como fin la prestación de un servicio público, es más presentado al servicio de determinadas sociedades o personas físicas con posibilidad de contar dentro de sus activos una Aeronave.

### 2.3 Dirección General de Aeronáutica Civil

Como se mencionó anteriormente, fue en el año de 1920, cuando el General Pascual Ortiz Rubio, organizó la sección de Navegación Aérea, dependiente de la Dirección de Ferrocarriles. No fue sino hasta el año de 1928, cuando se le dio la categoría de Departamento, debido al gran auge e impulso que existió en esa época. Como consecuencia de dicho impulso, se hizo necesario que el Departamento fuera autónomo, por lo que el 6 de agosto de 1952, el Departamento pasó a ser Dirección de Aeronáutica Civil, y posteriormente el 1 de enero de 1956, tomó el nombre que hasta nuestros días conocemos que es el de Dirección General de Aeronáutica Civil.

El artículo 36, fracción IV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal dispone que a la Secretaría le corresponderá el despacho de:

#### FRACCIÓN IV

"Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios Aéreos Internacionales"<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

El establecimiento de dicha Dirección es consecuencia del Convenio de Chicago y del Convenio de Ginebra, ya que estos tienen como fin el de dar uniformidad a lo relativo a la Materia Aeronáutica.

De lo anterior, se desprende la facultad que tiene la Secretaría de regular todo lo relativo tanto a la aviación civil, como comercial. Con fecha 21 de junio de 1995, el ejecutivo promulgó y publicó en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento Interior de la Secretaría, el cual abrogó el Reglamento Interior de la Secretaría del 18 de marzo de 1944, el cual en su artículo 2o dispone que, "para el despacho de los asuntos que se competen, la Secretaría contará con los siguientes servidores públicos y unidades administrativas.

....

#### **DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL<sup>26</sup>**

Por otro lado, el artículo 18 del mencionado ordenamiento dispone que a la DGAC le corresponde, entre otros:

....

---

<sup>26</sup> Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II Regular, coordinar, vigilar y controlar los Servicios de Transporte Aéreo Nacional e Internacional, los servicios auxiliares y conexos y sus instalaciones.

....

IX Expedir los certificados de nacionalidad y asignar matrícula a las Aeronaves civiles; así como llevar, organizar, controlar y mantener actualizado el Registro Aeronáutico Mexicano;

....

XXX Registrar los convenios que los permisionarios y concesionarios celebren entre sí o con otras empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeros<sup>27</sup>.

Así mismo la *DGAC*, tiene a su cargo el controlar todo lo relativo a la operación de las Aeronaves; establecer las escuelas Aeronáuticas, las cuales tienen su origen en el año de 1943, fecha en que abrió sus puertas la Escuela Civil *Cinco de Mayo*; otorgar, revocar concesiones, licencias y permisos para la explotación de una vía general de comunicación; emitir Normas Oficiales Mexicanas.

---

<sup>27</sup> Reglamenta. *Ibidem*.

Por otro lado la Ley, en su artículo 6, dispone que la Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

- " .....
- VI Expedir certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano"<sup>28</sup>.

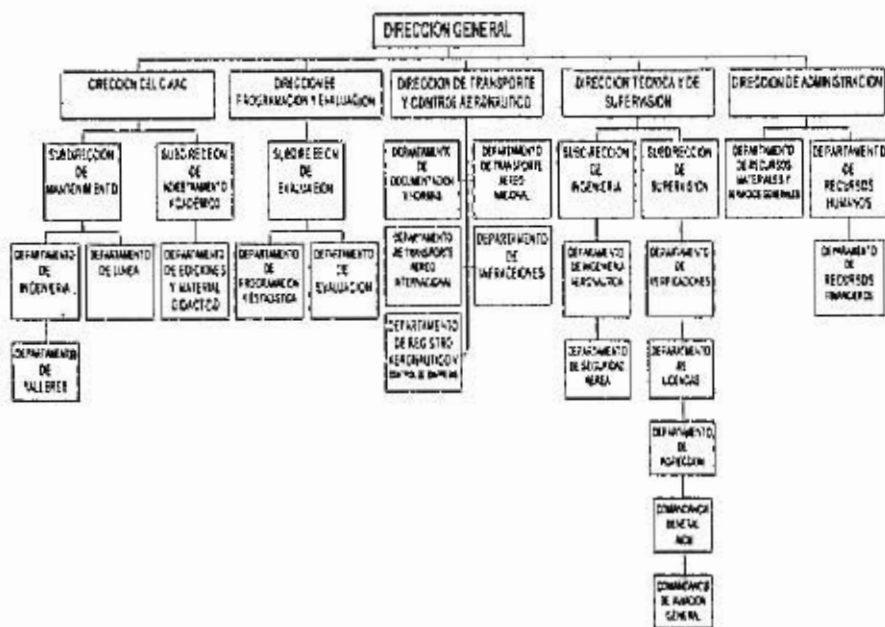
La existencia de la *DGAC*, dentro de la legislación Mexicana es de gran importancia ya que, debido al tráfico Aéreo tanto de personas como de mercancías, ésta representa un medio para acercar a los pueblos y ayudar a la economía de los países a tener un mayor y mejor desarrollo, gracias a la velocidad y seguridad con la que se realiza este intercambio. Aunado a lo anterior, el hecho de contar con un orden jurídico el cual reúne hechos tanto técnicos como jurídicos, es de gran importancia para el desarrollo de un país, ya que estos tienen como consecuencia la ejecución de convenios bilaterales a fin de lograr una convivencia pacífica mayor. (Es por esto, que reviste de una gran importancia la existencia de la *DGAC*).

---

<sup>28</sup> Ley de Aviación. Op. Cit.

## 2.3.1 CONFORMACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

ORGANIGRAMA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.<sup>29</sup>



<sup>29</sup> El anterior organigrama fue proporcionado por la DGAC, el cual sufrió una modificación debido a que el Departamento de Registro Aeronáutico y Control de Empresas ya no depende de la Dirección de Transporte y Control Aeronáutico, sino de la Dirección de Programación y Evaluación. Asimismo, en la actualidad dicha Dirección se encuentra en una etapa de cambios, por lo que el organigrama anterior puede sufrir algunas modificaciones.

## 2.4 REGISTRO AERONÁUTICO MEXICANO

El Registro Aeronáutico Mexicano fue creado por el decreto legislativo del 30 de diciembre de 1949, el cual regulaba los artículos 371, 372 y 373 de la LVGC (artículos que quedaron derogados por el artículo segundo transitorio de la Ley publicada el 12 de mayo de 1995). La formación del RAM obedece a lo dispuesto por la Convención de Chicago y a la Convención de Ginebra, las cuales establecen de manera específica que los países firmantes de dichos convenios deben tener un mismo Registro, cuya finalidad es la de inscribir In relativo a las Aeronaues.

Como se desprende del artículo 47 de la Ley, el *RACE* es público; gracias a este punto se brinda una certeza y seguridad jurídica, tanto a las personas físicas y morales, las cuales inscriben cualquier documento con éste, así como a cualquier tercera persona interesada. La publicidad que debe de tener cualquier Registro Aeronáutico es indispensable y cumple con las disposiciones tanto del Convenio de Chicago en cuanto a brindar información a cualquier parte firmante del mismo, así como lo específicamente dispuesto por el artículo Tercero, numerales 1, 2 y 3 de la Convención de Ginebra. En este sentido, el *RACE* no ha cumplido cabalmente esta situación, ya que terceras partes, ajenas a cualquier interés sobre la Aeronaue mismas que soliciten información, se les niega de entrada y esto es debido a que dicho departamento tiene el criterio establecido por el artículo 15 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo como veremos más adelante.

En este sentido el criterio de la DGAC es completamente erróneo, ya que esta contraviniendo a su esencia que es la de darle seguridad y certeza jurídica, mediante la publicidad de los documentos inseritos en este, así como a las distintas convenciones formadas por el Ejecutivo Federal. En mi opinión, el criterio que tiene el RACE es debido a dos puntos fundamentales, el primero es que anteriormente la publicidad estaba contemplada bajo la LVGC, y por lo tanto, el criterio que se tenía no ha sido modificado acordemente, ni de forma legislativa, ni de manera física y operativa; y que el RACE tiene como fin el de proteger los intereses tanto de los propietarios, posesionarios y acreedores de las Aerónaves inscritos con este, sin importar lo dispuesto por los distintos ordenamientos jurídicos.

El RACE es parte integrante de la DGAC y se lo conoce como el Departamento de Registro Aeronáutico y Control de Empresas, el cual tiene a su cargo el otorgamiento de matrículas, registro de la propiedad o posesión sobre las Aeronaves, así como la constitución, gravamen o modificación en la estructura corporativa de las sociedades las cuales brindan el servicio aéreo nacional o internacional, inscripción de pólizas de seguros, certificados de aeronavegabilidad, etcétera.



El *RACE* es un departamento el cual esta formado por 3 secciones, la oficina de registro, propiamente dicho, la oficina de matrículas y la oficina de control de empresas, el *RACE*, como anteriormente mencionamos depende de la Dirección de Programación y Evaluación.

#### **2.4.1 Documentos susceptibles de inscripción**

Como se mencionó anteriormente, el *RACE* dentro de sus funciones, tiene la de inscribir los documentos celebrados entre particulares, o bien que hayan sido celebrados con el Gobierno, a fin de dar certeza y seguridad a dichos documentos y darte publicidad a los mismos.

Los efectos que tiene la inscripción de documentos en el *RACE* son meramente declarativos, ya que únicamente hace, que los documentos inscritos en éste tengan efectos contra terceros, es decir se les da publicidad a los documentos inscritos en dicho Registro; esto quiere decir que en ningún momento tiene el Registro efectos constitutivos. En este sentido, la Directora del *RACE* tiene el criterio de que los efectos que tienen la inscripción de documentos en dicho Registro son tanto constitutivos como declarativos, es decir tiene una naturaleza mixta; en este sentido, la asignación de matrícula, para dicho funcionario, tiene efectos constitutivos.

Es importante señalar que la asignación de Matrícula es un acto administrativo, que existe como consecuencia de la inscripción de una serie de documentos a fin de registrar una Aeronave en el *RACE* y no es una inscripción propiamente, por lo que al considerar la asignación de una matrícula, como un hecho oponible a terceros en una visión, es incorrecta, ya que está confundiendo un acto administrativo como el asignar una matrícula con una función propia del Registro Público que es darle publicidad a una serie de actos realizados por particulares y mismos que son inscritos por voluntad de éstos o bien por mandato de ley, a fin de poder ser oponibles frente a terceros, los cuales aún cuando no sean inscritos siguen teniendo efectos entre las partes.

En cuanto a los efectos que produce la inscripción en los distintos registros tenemos que son meramente declarativos y esto es debido a que nuestra legislación es de carácter consensual, es decir se requiere el consentimiento de las partes para la existencia de un acto jurídico, es por eso que el artículo 1794 del Código Civil para el Distrito Federal establece que para la existencia de un Contrato, se requiere el consentimiento de las partes, más en ningún momento habla de la inscripción de dicho acto para que exista. Esto nos lleva a concluir que aún cuando el documento no sea inscrito por las partes subsiste y sigue vinculando a las mismas, aún cuando éste no haya sido suscrito. El efecto que tiene es que pueda ser oponible a terceras partes.

Una vez analizados los efectos que tiene la inscripción en el *RACE*, tenemos que el artículo 47 de la Ley, dispone que:

"Artículo 47. El Registro Aeronáutico Mexicano es público, estará a cargo de la Secretaría, y en él deberán inscribirse:

- I. Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las Aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de Aeronaves mexicanas o extranjeras;
- II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;
- III. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono, pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de las Aeronaves;
- IV. Las concesiones y permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen; y
- V. Las pólizas de seguro.

El reglamento respectivo determinara los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que deban expedirse<sup>30</sup>.

Del análisis de la fracción I anterior se desprende lo siguiente:

- Los documentos por los cuales se adquiera la Propiedad; un documento por virtud del cual se adquiera un bien, puede ser un contrato de compraventa el cual para su existencia requiere de un conocimiento y un objeto. Asimismo, la Legislación aplicable establece que se dará la compraventa cuando uno de los contratantes se obliga a transferir la propiedad de una cosa o de un derecho y el otro se obliga a pagar por ellos un precio cierto y en dinero; por otro lado establece que la venta es perfecta y obligatoria para las partes cuando han convenido sobre la cosa y su precio.

De lo anterior podemos desprender que este es un acto meramente consensual, ya que es voluntad de las partes el contratarse y obligarse en esos términos. El hecho de inscribir un documento que por su naturaleza es válido y existente, es meramente declarar y hacer oponible frente a terceros una situación de derecho, es decir en este caso los efectos del registro son meramente declarativos.

---

<sup>30</sup> Ley de Aviación, Ibidem.

- Los documentos por los cuales se transmite la propiedad; un Contrato de Arrendamiento tiene el fin de transmitir el uso y disfrute del derecho real de propiedad en favor de un tercero. La legislación aplicable establece que existe arrendamiento cuando las dos partes contratantes se obligan recíprocamente a conceder el uso o goce temporal de una cosa y la otra pagar por ese goce o uso un precio determinado. Vemos aquí de manera explícita que se requiere el consentimiento de ambas partes para su celebración. En ningún momento se establece la obligación de registrar dichos contratos para que éste surta sus efectos frente a terceros. El único efecto que tiene la inscripción es que sea oponible frente a terceros. Por tanto si no se inscribe dicho Contrato sigue teniendo efectos en contra de terceros, es decir que la inscripción tiene efectos declarativos.

- Los documentos por los que se modifique la Propiedad. En estos casos se requiere el consentimiento de las partes que hayan celebrado cualquier tipo de acto jurídico para poder modificar un acto previamente celebrado. Por lo que tiene efectos declarativos el hecho de inscribir este tipo de contrato a fin de poder ser oponible, pero sus efectos siguen siendo aliados entre las partes.

- Los documentos por los que se gravan la Propiedad. Puede ser el caso de una hipoteca, la cual es una garantía real constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor y que dan derecho a éste, en caso de incumplimiento, a ser pagado con el valor de los bienes, en el grado de preferencia establecido por la Ley.

La hipoteca a fin de poder garantizar el cumplimiento de una obligación, tiene que existir el consentimiento del acreedor y del deudor sobre el bien a ser hipotecado con el fin de garantizar dicha obligación. Así mismo, la Legislación establece una serie de formalidades, como lo es la inscripción ante un registro público, ésta el efecto que tiene es darle una prelación al momento de que la obligación es incumplida y se tiene que ejecutar la garantía de dicha hipoteca. Pero si la hipoteca no es inscrita, la garantía subsiste, ya que fue el acuerdo de las partes por virtud de la cual se otorgó la garantía.

Por lo que se desprende que la constitución de un gravamen subsiste aún cuando ésta no sea inscrita en un Registro Público, es decir tiene efectos declarativos meramente.

- Por último los documentos por los cuales se extinga la propiedad, posesión o demás derechos reales; este es el caso de un convenio de terminación, el cual debe ser otorgado en virtud del consentimiento de las partes para poder dar por terminado un acto anterior a dicho Convenio. La inscripción de este convenio no es necesaria, ya que el acto subsiste entre las partes y la inscripción de un Convenio de Terminación es para que éste sea oponible a terceros, por lo que tiene efectos declarativos, los demás actos los cuales son susceptibles de ser inscritos, tienen que ver con disposiciones expresamente establecidos en la legislación aplicable.

Por lo que podemos concluir que los efectos que tiene el *RACE* son meramente declarativos, ya que la Legislación Mexicana es de carácter consensualista.

Asimismo, los incisos II al V, establecen la obligación de inscribir una serie de documentos los cuales no son propiamente celebrados por los propietarios o posesionarios, sino que son mandamientos expesos de la ley, y a su vez son expedidos por la autoridad, por lo que si están o no inscritos, surten sus efectos.

Este último artículo se encuentra íntimamente relacionado con el artículo I de la Convención de Ginebra.

Por otro lado, la Fracción II, anterior, dispone que se asentarán en el Registro Aeronáutico Mexicano, los Certificados de Matrícula, así como los de aeronavegabilidad; en cuanto al Certificado de Matrícula, dicha fracción es correcta, ya que, al momento de que un Aeronave se inscribe en el RAM se expide por dicho departamento el Certificado de Marcas de Nacionalidad y Matrícula de la Aeronave como anteriormente fue explicado, pero en cuanto a lo que hace al Certificado de Aeronavegabilidad, es una fracción que se agregó en la fecha que se publicó la Ley.

Es importante señalar, que la fracción II, por lo que hace a los Certificados de Aeronavegabilidad, y la fracción V, hasta antes del segundo semestre de 1996, no se llevaban a la práctica, esto sin existir justificación legal alguna, por lo que el RAM subsanó tal omisión para dar cumplimiento a dicha obligación, así mismo, para cumplir con los Convenios Internacionales correspondientes, según lo anteriormente mencionado. En este punto, es necesario resaltar la importancia de la inscripción en el RACE de los certificados de aeronavegabilidad, ya que para poder operar una Aeronave en México, ésta tiene que estar en condiciones óptimas de aeronavegabilidad, si estas no se cumplen dicha Aeronave no podrá prestar ningún tipo de Servicio Aéreo.



En este sentido el artículo 32 de la Ley de Aviación Civil, dispone que para que una Aeronave pueda iniciar operaciones, necesita, entre otros, un Certificado de Aeronavegabilidad vigente, el cual para ser obtenido, las Aeronaves en cuestión, se sujetarán a las pruebas, al control técnico y a los requisitos de mantenimiento que establezcan los reglamentos. Asimismo, es importante resaltar que en este sentido pueden existir dos supuestos: i) que la Aeronave sea matriculada en México, en este caso la Dirección de Supervisión verificará que las condiciones de aeronavegabilidad se cumplan, por lo que expedirá el Certificado correspondiente, ii) que la Aeronave sea operada por una Sociedad Mexicana pero con Matrícula Extranjera, de conformidad con lo establecido en el artículo 45, último párrafo de la Ley, por lo que el Certificado de Aeronavegabilidad respectivo deberá ser homologado, en cuanto a que se cumplan las condiciones de aeronavegabilidad respectivas, establecidas en la Legislación Mexicana; es por lo anterior que, considero que es positivo el espíritu del legislador ya que, al hacer que el mencionado Certificado, requiera de ser inscrito en el RACE; es correcto la anotación en cada uno de los registros de las Aeronaves, del número, fecha de expedición y demás datos relevantes del Certificado de Aeronavegabilidad, esto tiene como consecuencia que el RAM lleve un control más estricto de las Aeronaves y tenga elementos mas amplios para llevar, tanto la inscripción como la cancelación de las mismas, de una manera más rápida y segura.

Por otro lado, un punto importante a resaltar es en cuanto a que, era el Departamento de Infracciones el encargado de inscribir las pólizas de los seguros de Aeronaves; el hecho de que sea el *RAM* el departamento encargado, de llevar a cabo dicha inscripción, es muy benéfico debido a que, todas las Aeronaves, ya sean públicas, privadas o del Estado, tienen que contar un seguro para iniciar sus operaciones; una vez que dicho seguro sea inscrito en el Registro se podrá, sin intermediación del departamento de infracciones, expedir una vez que cuente con todos los elementos necesarios, la asignación de Matrícula Mexicana.

Lo anterior es de gran importancia ya que se está obligado a lo dispuesto por la Convención de Varsovia, en cuanto a la responsabilidad que tiene el portador, en relación con los bienes y personas que son transportados; así mismo, el Convenio de Montreal, establece los límites de responsabilidad previsto en el Convenio de Varsovia; y por último, el cual considero es el más importante es el Convenio de Roma de fecha 7 de octubre de 1952, ya que en éste, establece las garantías de responsabilidad del operador.

No obstante lo anteriormente mencionado, el artículo 47 de la Ley no puede cumplirse en su totalidad, y esto es debido a que, el Reglamento del RAM no ha sido modificado acordemente, en el sentido de tener como una anotación principal el de las pólizas de seguros, ya que dicho ordenamiento dispone que la inscripción de las pólizas de seguros se llevará a cabo única y exclusivamente a través de una anotación marginal.

Otro punto que considero muy importante es la inscripción de las licencias de los pilotos, así como del personal técnico, ya que con dicho requisito y una vez que haya cumplido con lo establecido por la Legislación, estos deberán ser inscritos en dicho Registro, a fin de que exista evidencia que tienen la capacidad necesaria para prestar el servicio respectivo.

Dichas anotaciones que se hacen con el *RAM*, tienen su fundamento, además con lo dispuesto en la Ley, así como lo dispuesto en el Reglamento del *RAM*, el cual bajo el mandato del licenciado Miguel Alemán, el 25 de octubre de 1951, fue publicado en el *Diario Oficial*. Este Reglamento fue promulgado con el fin de regular de manera adecuada, la organización y funcionamiento del *RACE*, mismo que fue creado por decreto legislativo el 30 de diciembre de 1949, cumpliendo con lo establecido en la Convención de Ginebra.

En cuanto a la inscripción de documentos, el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, en su artículo 2 prevé que:

"Art. 2. La oficina del Registro Aeronáutico Mexicano tendrá a su cargo el registro de:

I. 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 alquileres sobre:

a) Las aeronaves mexicanas;

b) Los aeródromos civiles;

c) Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radiogufas, estaciones radiogonométricas, radiolocalizadores y demás ayudas auxiliares a la navegación aérea.<sup>31</sup>

II. Las concesiones y permisos que ataquen el transporte aéreo y los actos y resoluciones que los modifique o extingan.

III. Las licencias de personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones".<sup>32 33</sup>

---

<sup>31</sup> Este inciso en la práctica no se cumple, remítase a lo establecido por SENEAM

<sup>32</sup> En la actualidad esta fracción no se cumple.

<sup>33</sup> Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.

Este último punto es necesario su cumplimiento para brindar un mejor servicio y una mayor seguridad en las operaciones aéreas, ya que al inscribir tanto las licencias del personal aeronáutico como la de los pilotos, se tendrá la evidencia de que dichas personas se encuentran capacitadas y tienen los conocimientos suficientes y necesarios para brindar los servicios mencionados.

De lo dispuesto en el artículo anterior, y con relación a lo expuesto en cuanto a los documentos que son susceptibles de inscribirse en el *RAM*, podemos afirmar que el Reglamento a su vez establece que los efectos son meramente declarativos y esto es debido a la consensualidad de los actos efectuados bajo la Legislación Mexicana.

Por otro lado, si estamos a la división de funciones que tiene el *RACE* en distintas oficinas, una de ellas, como se mencionó anteriormente, es la oficina de Control de Empresas; es por esto que la *DGAC*, establece como requisito para poder constituir una sociedad la cual se va a dedicar a prestar un Servicio Público Aéreo, someter a consideración del *RACE*, la estructura corporativa de la Sociedad la cual va a ser constituida, a fin de otorgar la autorización correspondiente.

Asimismo, el artículo 22, Fracción IV, del Reglamento del *RAM*, dispone que también se registran las bases constitutivas de las sociedades mercantiles que exploten líneas de comunicación aérea, así como las escrituras que las formen, una vez que estas sean aprobadas, de conformidad con el artículo 86 de la *LVGC*, por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y debidamente protocolizadas por el notario que las otorgó, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 del mismo ordenamiento. En este sentido, si dichos documentos se encuentran en un idioma distinto al Español, deben ser otorgados ante Notario Público y legalizados o apostillados, dependiendo el caso, traducidos al Español y certificados por un perito traductor autorizado por el Tribunal Superior de Justicia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3006 del Código Civil para el *D.F.*

En este punto, es importante señalar que en la actualidad, debido al criterio de la *DGAC*, a partir de la publicación de la Ley, ya no se lleva a cabo la inscripción de las empresas dedicadas a la prestación del Servicio Público de Transporte Aéreo, debido a que dicha Dirección argumenta que, no es posible que se siga llevando, cuando la Ley, no lo contempla de manera expresa, ya que analizando el artículo 47 del multicitado ordenamiento, en ningún momento se hace referencia a que el *RACE* tenga la obligación de inscribir este tipo de Sociedades.

El fundamento que se tiene para inscribir dichas Sociedades está en el artículo 22 fracción IV del reglamento del RACE, más sin embargo, la DGAC ha argumentado que un Reglamento no puede prevalecer sobre una Ley, y que lo que no se encuentra contemplado en la Ley no tiene razón de ser aplicado.

Este criterio, nos lleva a pensar que la existencia de la oficina de Control de Empresas ya no tiene sentido, cosa en la cual no estoy muy de acuerdo, ya que la función que tiene dicha oficina es de suma importancia, a fin de llevar un Registro y control más estricto de las Sociedades, las cuales brindan este servicio. Llega a ser absurdo que la Ley específica no regule nada sobre las sociedades y una ley como la Ley de Inversiones Extranjeras, limite la Inversión Extranjera que puede haber en una Sociedad que preste un servicio Aéreo. En este punto, si es necesario modificar la legislación a fin de darle al Control de Sociedades que presten un Servicio de Transporte Aéreo la importancia debida.

En este punto, además de lo expuesto anteriormente, se hace necesario que se establezca como una obligación el Inscribirse dentro de un determinado plazo de tiempo en el Departamento de Control de Empresas, así mismo se debe a las Sociedades las cuales no se inscriban en el Registro. En donde esta sanción puede versar en una sanción pecuniaria, o bien producir desde la inhabilitación para efectuar operaciones hasta el embargo precautorio de Aeronaves.

Por otro lado el reglamento en su artículo 23 dispone que los actos ejecutados, los contratos otorgados y las resoluciones judiciales pronunciadas en país extranjero, se inscribirán en el Registro Aeronáutico Mexicano, si concurren las circunstancias previstas en el artículo 3006 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales <sup>34</sup>.

En relación con lo anteriormente mencionado, actualmente en el *RACE* se encuentran registrados aproximadamente 15 motores de Aeronaves tanto la propiedad como el arrendamiento de los mismos. Esto demuestra el pobre control que sobre las Aeronaves y los accesorios de las mismas tiene el estado Mexicano. Por otro lado es importante resaltar, que el Reglamento del Registro, prevé que las anotaciones se lleven a cabo en libros, los cuales tienen que cumplir con una serie de requisitos que se encuentran previstos en los artículos 4 al 7 de dicho ordenamiento, procedimiento que en la práctica es lento, debido al atraso técnico y a la falta de interés de algunos funcionarios.

Para tales efectos el Reglamento del *RAM* dispone que dicho Registro se dividirá en cuatro secciones, aún cuando de la lectura de dicho ordenamiento se desprende que sólo hace mención a 2.

---

<sup>34</sup> Actualmente, el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal.



La sección primera del Registro estará encargada de inscribir los títulos por virtud de los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos sobre las Aeronaves mexicanas y los motores de las mismas; para lo cual, se llevarán los siguientes libros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.

- I. Serie A, Aeronaves de Estado. Sigla XE<sup>35</sup>
- II. Serie B, Motores de Aeronaves;
- III. Serie C, Aeronaves. Sigla XA;
- IV. Serie D, Aeronaves. Sigla XB;
- V. Serie E, Concesionarios del Servicio Público de Transporte Aéreo Nacional e Internacional;
- VI. Serie F, Permisarios del Servicio Público Privado Aéreo Mexicano y extranjero<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> Lo dispuesto por el Reglamento en cuanto a la matrícula es errónea, ya que debe ser XC y no XE.

<sup>36</sup> Reglamento Registro Aeronáutico, D.F. C.A.

Asimismo, el *RACE* lleva un control administrativo de todas las inscripciones hechas con este, mediante tarjetas, las cuales se encuentran acomodadas de manera alfabética, tomando como referencias las Marcas de Nacionalidad y Matrícula asignadas a las Aeronaves, cosa que en la práctica existe un desorden, debido a que no se vuelven a colocar dentro del lugar que les corresponde; otro medio que dicho departamento usa para controlar las anotaciones sobre las Aeronaves, es mediante un sistema de computo el cual consta de una computadora que funciona a "base de bulbos", la cual tiene un supuesto orden de las Aeronaves con Matrícula Mexicana, en base a sus marcas de Nacionalidad y Matrícula y al Número de Serie del Fabricante, este sistema no es muy efectivo ni confiable. Es necesario resaltar que poco a poco el Registro se está actualizando y modernizando, pero no al ritmo ni velocidad requerida por las circunstancias.

Como mencioné anteriormente las Tarjetas de Control son un simple control administrativo, en las cuales a manera de resumen, aparecen los datos más relevantes de las inscripciones hechas sobre cada Aeronave; dicho registro se hace tomando como base el Certificado de Matrícula de las Aeronaves, esto se supone, ya que la expedición del Certificado de Matrícula de una Aeronave es un proceso largo, ya que tienen que expedir una serie de certificados registrando cada uno de los actos insertos, y una vez hecho esto, se emite el certificado definitivo, mismo que es firmado por el Director General de la *DGAC*, y el procedimiento es el siguiente:

Una vez que aparece reflejado en un Certificado de Matrícula el acto registrado, vgr. un cambio de propietario, se lleva un proceso especial, a fin de que las inscripciones hechas, incluyendo fechas y cantidades, sean pasadas al libro respectivo, y por último, el *RAM* lleva el control por medio de expedientes de cada Aeronave.

Lo anterior hace necesario resaltar lo siguiente:

- a) No se cumple con las disposiciones legales aplicables.
- b) El sistema de inscripción usado por el *RAM* es lento e inadecuado.
- c) Existe una gran incertidumbre acerca de las inscripciones hechas con dicho Registro ya que, cualquiera de los medios de control de las Inscripciones puede llegarse a perder o bien ser incorrecto y atrasado.

Por otro lado, la Sección segunda tendrá a su cargo la inscripción de aeródromos civiles; las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguías, estaciones radiogonométricas, radiolocalizadores y demás ayudas a la navegación aérea; las licencias del personal aeronáutico; y sociedades mercantiles dedicadas al transporte aéreo.

A efecto de llevar a cabo las inscripciones, en la sección segunda se llevan los siguiente libros:

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

II. Serie H, instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguías, estaciones radiogonométricas, radiolocalizadores demás ayudas a la navegación aérea;

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

IV. Serie J, sociedades mercantiles que exploten vías de comunicación aérea, cuyas bases constitutivas hayan sido aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con el artículo 86 de la Ley de Vías Generales de Comunicación<sup>37 38</sup>.

---

<sup>37</sup> Reglamento Registro Aeronáutico. Op. Cit.

<sup>38</sup> Las Fracciones II, III y IV no se aplican.

En cuanto a las fracciones III y IV aplican los comentarios anteriores.

En este sentido, el artículo 20 del Reglamento dispone que las inscripciones que se efectúen en el *RACE*, se llevaran a cabo conforme a lo dispuesto por el artículo 371 de la *LVGC*, (mismo que quedó derogado por el artículo Segundo transitorio de la *Ley*), las cuales solamente pueden pedirse por todo aquel que tenga un interés legal en asegurar el derecho que se va a registrar, o por el notario que haya autorizado la escritura de que se trate.

El artículo 31 del Reglamento, establece que toda inscripción que se haga en el Registro deberá expresar, entre otros, lo siguiente:

I. La naturaleza, extensión, condiciones y cargas del derecho que se constituya, transmita, modifique o extinga;

II. La naturaleza del acto o contrato;

.....

IV. Los nombres, edades, domicilios y profesiones de las personas que por sí mismas o por medio de representantes, hubieren celebrado el contrato o ejecutado el acto sujeto a inscripción. Las personas morales se designarán por su razón social o su nombre comercial;

V. La fecha del Título y el funcionario que lo haya autorizado;

.....

VII. Las características de las Aeronaves Mexicanas, con anotaciones de las Marcas de Nacionalidad y Matrícula, así como sus modificaciones y cancelaciones; los Certificados de Aeronavegabilidad y sus renovaciones y cancelaciones;

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

IX. Las pólizas de seguras que se otorguen por los propietarios de Aeronaves y concesionarias y permisionarios de líneas conforme al Capítulo XIII de la Ley de Vías Generales de Comunicación<sup>29</sup>.

Lo anterior tiene su fundamento en las distintas convenciones anteriormente mencionadas.

---

<sup>29</sup> Reglamento Registro Aeronáutico. Op. Cit.

Así mismo, la legislación prevé que el encargado de llevar a cabo dichas inscripciones y que no cumpla con lo dispuesto en el artículo 31 del Reglamento, será responsable de los daños y perjuicios que cause a los interesados y sufrirá una suspensión de labores por 3 meses. Un punto muy importante es que las inscripciones surtirán sus efectos desde el día y la hora en que el documento fue presentado para su inscripción; esto en algunas ocasiones no es respetado por funcionarios de la *DCAC*, por la falta de conocimiento de la Ley. El criterio seguido por la Dirección es que los documentos surten efectos desde el momento en que los derechos correspondientes por la inscripción de los documentos es hecha.

Cabe mencionar que el criterio establecido dentro de la legislación es el correcto, ya que el espíritu del legislador es el de establecer una prelación de derechos, en cuanto a la presentación de los mismos. En este sentido, debería de estar contemplado en la legislación un tiempo determinado a fin de inscribir determinados documentos, y si no es cumplido, se podrá inscribir el documento que fue presentado posteriormente.

Por último, en cuanto al Registro hace, el artículo 33 del Reglamento dispone que, una vez que se haya efectuado el registro respectivo y los derechos pagados, los documentos que para los efectos de la inscripción se hubiera presentado serán devueltos al interesado con una nota al calce, en la siguiente forma:

"Regístrm bajo el número \_\_\_\_\_ del libro \_\_\_\_\_ de la Sección \_\_\_\_\_ y se pagó \_\_\_\_\_ por derechos, conforme a la boleta número \_\_\_\_\_ lugar, fecha y \_\_\_\_\_ firma del Jefe de la sección y media firma del Jefe de la oficina" <sup>40</sup>.

Es importante resaltar que este último punto en la práctica no es llevado a cabo con frecuencia, ya que únicamente en algunos caso como en arrendamientos, gravámenes y embargos, se sigue lo expresamente dispuesto por la Ley,

Por último, en cuanto al Registro como institución hace, de conformidad con una serie de preguntas a los usuarios del mismo, estos opinaron que el Registro brinda un buen servicio en cuanto a que es de los departamentos dentro de la DGAC más rápidos y eficientes, pero ninguno atacó el problema como un hecho único y aislado; así mismo, por otro lado, opinaron que hace falta una mejor preparación de algunos de los funcionarios de dicho departamento y se necesita una mayor implementación técnica. Así mismo, funcionarios de dicho departamento opinaron que el Registro es un departamento rápido y eficiente, al cual le hace falta un mayor presupuesto para tener un mejor control. En este sentido, mi opinión es que el Registro es un departamento en el cual existe un gran desconocimiento de las disposiciones aplicables por los funcionarios de la misma,

---

<sup>40</sup> Reglamento Registro Aeronáutico. Op. Cit.



debe de existir una mayor capacitación a quienes laboran en este, y esto se debe a que la materia Aeronáutica reúne tanto elementos técnicos como de legislación; además hace falta un mayor control de los documentos que se presentan a éste, y es necesario que exista un mayor presupuesto designado, a fin de poder contar con un mayor equipo el cual pueda facilitar las labores diarias. Existe laborando gente muy eficiente y dispuesta a colaborar, sólo que no es la mayoría.

#### **2.4.2 Procedimiento de inscripción y cancelación de una aeronave**

Una vez analizados lo relativo al *RACE*, es necesario analizar los procedimientos de Inscripción y Cancelación de una Aeronave. Como bien lo dispone el artículo 47 de la Ley, el *RACE* es público; esto tiene como resultado el brindar certeza y seguridad jurídica a los actos realizados en éste; como consecuencia de dar publicidad a lo que este inscrito, se facilita tanto la inscripción de documentos en cuanto a que sigue un orden lógico de los mismos, así como la cancelación de los mismos.

Esta publicidad trae como resultado que exista un gran intercambio de Aeronaves, y tiene como consecuencia que las Aeronaves que están inscritas en el *RACE*, se puedan verificar la propiedad, así como los gravámenes que pesen sobre la misma.

En la Práctica el *RACE* no es 100% público, ya que sólo aquella persona que tenga un interés jurídico legítimo puede solicitar información. La *DGAC* para emitir dicho criterio se basa en el artículo 15 de la Ley del Procedimiento Administrativo, el cual a la letra dice:

"Artículo 15.- La Administración Pública Federal no podrá exigir más formalidades que las expresamente previstas en la ley.

Las promociones deberán hacerse por escrito en el que se precisará el nombre, denominación o razón social de quien o quienes promuevan, en su caso de su representante legal, domicilio para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas autorizadas para recibirlas, la petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición, el órgano administrativo a que se dirigen y lugar y fecha de su emisión. El escrito deberá estar firmado por el interesado o su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se imprimirá su huella digital.

El promovente deberá adjuntar a su escrito los documentos que acrediten su personalidad, así como los que en cada caso sean requeridos en los ordenamientos respectivos" <sup>41</sup>.

---

<sup>41</sup> Ley Federal del Procedimiento Administrativo.

Este fundamento es endeble y erróneo, ya que la esencia del *RACE* es darle publicidad a los documentos inscritos con esta dependencia, a fin de brindar esa seguridad y certeza jurídica, y de cumplir con lo establecido en los diversos Convenios Internacionales firmados por el Gobierno Federal,

Como se menciona en el punto 2.4.2., la simple presentación de los documentos correspondientes al Registro producirán sus efectos. Ahora bien, para solicitar la inscripción de una Aeronave con el *RACE*, y se le asigne matrícula definitiva, los siguientes requisitos deben ser cumplidos:

Primero se debe presentar un escrito dirigido a la *DGAC* con los siguientes documentos:

1) Comprobante de la autorización para la adquisición e internación al País de la Aeronave, ésta es emitida por la *DGAC*;

2) Copia certificada del título de propiedad o posesión. Si el título se realizó en el extranjero, deberá estar notariado y legalizado o apostillado; si está redactado en otro idioma distinto al Español, deberá presentar traducción debidamente certificada por un perito traductor autorizado por el Tribunal Superior de Justicia;

3) Evidencia de la cancelación del registro de la Aeronave hecha en el país de origen;

4) Copia certificada del pedimento aduanal, con el registro de caja.

En este punto en cuanto al pedimento aduanal, lo tiene que hacer una Sociedad Mexicana o una persona física Mexicana, y en la práctica lo que sucede es que se importa la Aeronave temporalmente; el término que dura dicha importación son 20 años y esto es con el a fin de evitar pagar el Impuesto al Valor Agregado.

5) Constancia del pago del impuesto de tenencia o uso de vehículos, según sea el caso; y

6) Efectuar el pago de derechos, cuyo monto se determinará con el valor de la operación (conforme a lo dispuesto en la Ley Federal de Derechos), misma que se modifica cada seis meses.

Una vez que dichos documentos fueron presentados, el procedimiento aplicable será el siguiente:

- Presentar la solicitud de registro de Aeronave, así como de asignación de Marcas de Nacionalidad y Matrícula, en la cual se debe de adjuntar la documentación anteriormente mencionada;

- El interesado, una vez que presentó dicha documentación, recibirá una orden de pago la cual cubrirá el monto correspondiente, de conformidad con la Ley Federal de Derechos. El procedimiento para realizar un pago es demasiado engorroso, ya que el *RACE* expide las órdenes de cobro en favor de quien vaya a realizar el pago; éste tiene que acudir a la caja de la *DGAC*, la cual canjeará las órdenes de cobro por recibos de pago de *BANAMEX, S.A.*; una vez que se pague en dicho Banco, se acude otra vez a la caja general para que reciban las copias de los recibos debidamente sellados y le entreguen los originales al interesado.

- El interesado entregará copia del recibo oficial expedido por el Banco debidamente sellado por éste y por la caja de la *DGAC*;

- Recibirá el oficio de asignación de matrícula, así como el Certificado de Matrícula con el número de registro.

Una vez inscrita la Aeronave, cualquier modificación que sufra, ya sea la propiedad o posesión o de los documentos por los cuales se adquiriera, transmita o modifique, deberá ser inscrita en el Registro, previo el pago de los Derechos correspondientes.

Analizado lo correspondiente a la asignación de Matrícula de una Aeronave, así como la inscripción de la misma con el *RACE*, tenemos que analizar lo conducente al procedimiento de cancelación de las Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves prevista en la legislación aplicable.

Una Aeronave podrá perder la Nacionalidad Mexicana, ya sea por destrucción, mandamiento judicial, exportación de la Aeronave o por voluntad de las partes; lo anterior tiene como consecuencia que las Marcas de Nacionalidad y Matrícula Mexicana se cancelen.

La cancelación de las marcas de Nacionalidad y Matrícula, estará sujeta a lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley.

"Artículo 46. La cancelación de la Matrícula de una Aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá por consecuencia la pérdida de su nacionalidad mexicana y podrá realizarse en los siguientes casos:

1. A solicitud escrita del propietario o legítimo poseedor de la Aeronave. No podrá cancelarse el registro de matrícula de una Aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor;

- II. Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;
- III. En caso de destrucción, pérdida o abandono de la Aeronave;
- IV. Por vencimiento del plazo, tratándose de matrícula provisionales;
- V. Por matricularse en otro Estado, y
- VI. Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos respectivos<sup>42</sup>.

En este mismo sentido, el artículo 45 del Reglamento del Registro establece lo siguiente:

"Artículo 45 Para los efectos del artículo anterior, se observará las siguientes reglas:

- I. La cancelación se solicita por el propietario de una Aeronave o por el titular del Certificado de Matrícula, el Departamento de Aeronáutica Civil se cerciorará de la autenticidad de las firmas que calcen la solicitud respectiva. Si la cancelación se solicita por medio de un representante legal, cuidará que la personalidad del representante esté legalmente acreditada;

---

<sup>42</sup> Ley de Aviación. Op. Cit.

II. Si la cancelación de una inscripción se debe a orden de autoridad competente, el Departamento de Aeronáutica Civil se cerciorará de la autenticidad de la orden, observándose, en su caso, lo previsto por los artículos 27 y 32 <sup>43</sup> de este reglamento;

III. En caso de cancelación por destrucción o pérdida de una Aeronave, se anotará la resolución que sobre el particular diere el Departamento de Aeronáutica Civil, en los términos del reglamento respectivo;

IV. En caso de cancelación del registro de una Aeronave que no satisface las condiciones de aeronavegabilidad reglamentarias, sólo se hará la cancelación mediante acuerdo del jefe del Departamento de Aeronáutica Civil, cancelándose, al mismo tiempo, las anotaciones marginales referentes al Certificado de Aeronavegabilidad;

V. En casos de cancelación del registro de una Aeronave por vencimiento del plazo, cuando esté sujeta a término la vigencia de la matrícula y en el caso de abandono de la Aeronave, sólo se hará la cancelación de la inscripción relativa, mediante acuerdo del jefe del Departamento, que así lo declare <sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> El artículo 32 se refiere a las sanciones que incurre el Registrador que no cumple con lo dispuesto en el Reglamento, para llevar a cabo las inscripciones con el embargo. Por otro lado, el artículo 27 de dicho ordenamiento dispone lo relativo a la obligación por parte del Registrador para hacer una inscripción preventiva en caso de que la autoridad se oponga a hacer cualquier inscripción.

<sup>44</sup> Reglamento del Registro Aeronáutico, Op. Cit.

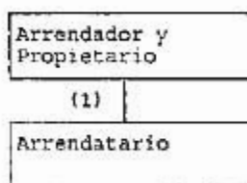


El estudio de los dos anteriores artículos, nos lleva a pensar que el procedimiento de cancelación de una Aeronave es sencillo, y que se respetan las disposiciones legislativas aplicables; en la práctica no es muy atinado este criterio, y esto es debido a que en los casos que se tenga la intención de cancelar una Aeronave la cual es propiedad de un Extranjero y es operada por una Sociedad Mexicana, según lo dispuesto anteriormente, se requiere el consentimiento del Propietario o del deudor, en este sentido el criterio de la *DGAC* es que forzosamente se necesita el consentimiento tanto del propietario como del poseedor. Esto en la práctica crea una situación desventajosa para el propietario de la Aeronave, ya que en los casos que el título por virtud del cual el poseedor posee legítimamente una Aeronave, es un contrato de Arrendamiento, en el cual el término ya venció o, se dio por terminado anticipadamente el mismo. En la práctica conseguir el consentimiento del poseedor resulta muy difícil, ya que, o no se puede conseguir, ya sea por que éste se niega a otorgarlo, o bien porque el poseedor no se puede encontrar, y esto tiene como consecuencia, el hecho de tener que entablar un juicio ante un tribunal federal para que los Contratos de Arrendamiento se den por terminados y otorguen la posesión de la Aeronave al propietario.

Es de gran importancia el punto de la cancelación de Aeronaves bajo derecho Mexicano, ya que como consecuencia de la gran movilidad que tienen las Aeronaves, éstas están sujetas a diversos gravámenes con el fin de asegurar, cualesquier obligaciones que existan sobre las mismas, esto también como consecuencia de lo establecido en distintos Convenios Internacionales y concretamente en el Convenio de Ginebra. Es muy común que los Arrendadores de Aeronaves utilicen estructuras financieras, las cuales tienen como objetivo el de lograr un mayor rendimiento económico y una mayor utilidad sobre las mismas y como consecuencia una mayor seguridad. Al efecto, los Arrendadores otorgan Hipotecas, prendas, celebran convenios modificatorios, así como cesiones sobre los Contratos, entre otros.

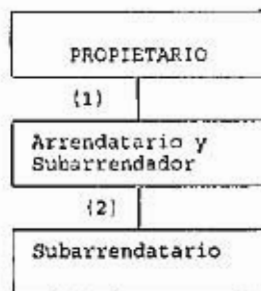
Los siguientes son algunos de las estructuras más utilizadas sobre las Aeronaves.

I.



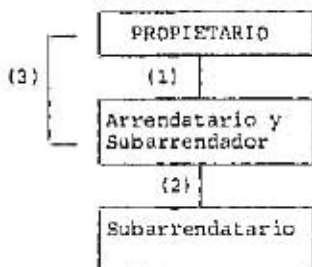
Esta es la estructura más sencilla, ya que sólo existen dos partes, un Arrendador el cual es propietario de la Aeronave y un Arrendatario el cual es poseedor de la misma. (1) Contrato de Arrendamiento.

II.



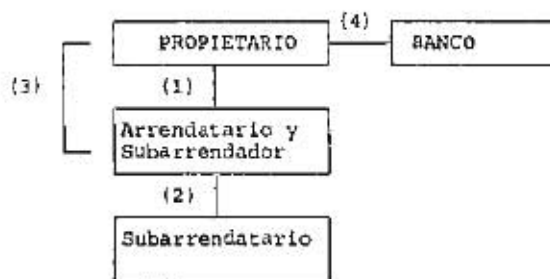
Esta es una estructura un poco más complicada, ya que existe un propietario, el cual celebra (1) Contrato Principal de Arrendamiento, con el Arrendatario principal; el Arrendatario principal celebra (2) Contrato de Subarrendamiento con el Subarrendatario.

### III.



Esta estructura nos demuestra el (1) Contrato de Arrendamiento principal; (2) Contrato de Subarrendamiento; y (3) un elemento nuevo el cual es un Contrato de Cesión de Arrendamiento, por virtud del cual el Arrendatario cede todos sus derechos, título e interés sobre la Aeronave en favor del Propietario.

### IV.



En este último esquema encontramos (1) un Contrato de Arrendamiento principal; (2) un Contrato de Subarrendamiento; (3) un Contrato de Cesión; y (4) una Hipoteca otorgada por el propietario de la Aeronave en favor de una Institución de Crédito, a fin de que el propietario garantice el pago de las obligaciones que este haya contraído.

La razón de haber mencionado algunos de los esquemas que pueden existir para el financiamiento de Aeronaves, es debido a que al momento de llevar a cabo la cancelación de la matrícula de las mismas, todas las partes que tengan cualquier tipo de interés jurídico sobre estas, tienen que manifestar su consentimiento por escrito para poder cancelarlas, así como para reflejar que lo dispuesto en los Convenio Internacionales se cumple, en cuanto a la inscripción de documentos.

Los documentos que se presenten para la cancelación de las Aeronaves, si son provenientes del extranjero deben de estar debidamente Notarizados y Legalizados/apostillados, ya sea por el Cónsul Mexicano o por la autoridad central designada al efecto de conformidad con lo establecido en la Convención de la Haya, relativa a la legalización de documentos, respectivamente. Si se trata de partes mexicanas los documentos por virtud de los cuales se otorgue el consentimiento para la cancelación de cualquier Aeronave, deben ser otorgados en Instrumento Público o bien ratificados ante Notario Público.

Lo anterior es importante ya que ninguna Aeronave que se encuentre sujeta a cualquier gravamen, podrá hacerse la cancelación, sin que exista el previo consentimiento del Acreedor, otorgado por escrito en la cual se este liberando al propietario de la Aeronave de dicho gravamen, o bien exista una orden Judicial en ese sentido. En la Legislación Norteamericana, se puede cancelar una Aeronave la cual tenga un gravamen sobre de ésta, sin necesidad de cancelarlo, sólo se necesita el consentimiento de acreedor y se está en posibilidad de cancelar la Aeronave y substituir el gravamen. Esto se puede incluir en la Legislación Mexicana a fin de poder darle un mayor movimiento a las Aeronaves, es decir que exista un mayor intercambio y sin necesidad de que la garantía tenga que ser cumplida para que la Aeronave pueda ser cancelada.

Así mismo, para la cancelación de una Aeronave de servicio público, se debe de presentar al Departamento de Registro Aeronáutico, un oficio emitido por el Departamento correspondiente, en el cual se de baja del equipo de vuelo comenido en su permiso o concesión para explotar una vía general de comunicación y se deberá entregar el Certificado de Matrícula de la Aeronave original.

Una vez que se presentaron los documentos anteriormente mencionados, la *DGAC*, por medio del *RACE*, expedirá una orden de cobro, y se seguirá el procedimiento para efectuar pagos, mencionado en el punto relativo a la inscripción de documentos.

Una vez que dichos pagos fueran realizados, el *RACE* emitirá un oficio cancelando las marcas de Nacionalidad y Matrícula Mexicana. Este oficio puede tener dos variantes:

i) La primera se da cuando el oficio menciona que al momento de la expedición del mismo, las Marcas de Nacionalidad y Matrícula se cancelan. En este oficio por lo general se expide cuando la Aeronave se encuentra fuera de la República Mexicana.

ii) El segundo se emite en el sentido de que las Marcas de Nacionalidad y Matrícula se tendrán por canceladas al momento del arribo final de la Aeronave a su destino final; en este último punto, la *DGAC* establece un término de cinco días para exportar la Aeronave, donde una vez que dicho término haya transcurrido se tendrá como cancelada los Registros de la Aeronave, a fin de cumplir con las disposiciones establecidas en el Convenio de Chicago.

Posterior a esto, la *DGAC* envía, ya sea por correo o vía fax, confirmación de la cancelación de la matrícula al país donde se pretenda Matricular la Aeronave.

### **2.4.3 Resolución de controversias**

Como mencionamos anteriormente, corresponderá a los tribunales federales conocer y resolver las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de la Ley. Un hecho muy importante es el Estado en que se haya asignado las Mareas de Nacionalidad y Matrícula, ya que de conformidad con lo dispuesto en los tratados, la legislación del Estado donde se matriculen las Aeronaves, será la aplicable.

Por otro lado, son aplicables a la Navegación Aérea Civil, lo relativo a nacimientos y defunciones a bordo de un buque con bandera mexicana establecidos en el Código Civil para el Distrito Federal y lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Por otro lado, la Comisión de Delitos en Aeronaves se estará a lo dispuesto por el Código Penal para el Distrito Federal.

Por último, la navegación civil en el espacio aéreo sobre el territorio Nacional, aplicarán las disposiciones de la Ley, y por los tratados, pero si no existe disposición expresa aplicarán las siguientes disposiciones.

1. Ley de Vías Generales de Comunicación;



ii. Ley General de Bienes Nacionales;

iii. Ley Federal del Procedimiento Administrativo; y

iv. Los Códigos de Comercio y Civil para el Distrito Federal en Materia Federal; y el Código Federal de Procedimientos Civiles.

## **2.5. AUTORIDADES RELACIONADAS CON EL REGISTRO AERONÁUTICO**

Es evidente que la aviación a nivel mundial, ha cobrado con el paso del tiempo una gran importancia, debido a la celeridad, eficiencia y seguridad con la cual este medio de transporte, comunica a diversos puntos del planeta.

Es por lo anterior, que un gran número de áreas convergen en esta materia, y debido a esto existen un gran número de autoridades las cuales se encuentran relacionadas con la misma; dentro de dichas autoridades encontramos, entre otras, las siguientes:

1. El organismo descentralizado, denominado Aeropuertos y Servicios Auxiliares *ASA*; y

2. El organismo desconcentrado, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano *SENEAM*

### **2.5.1 Aeropuertos y Servicios Auxiliares**

Aeropuertos y Servicios Auxiliares *ASA*, es un organismo descentralizado, creado mediante el Decreto emitido por el Lic. Gustavo Díaz Ordaz, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de junio de 1965.

Dicho organismo fue creado como consecuencia al crecimiento que el país estaba experimentando en ese momento, y debido a la necesidad de modernizar y ampliar el conjunto de Aeropuertos que funcionaban en el país, así como para atender la conservación, y mejoramiento de los servicios de navegación; es decir impulsar el desenvolvimiento de la Aviación Comercial Mexicana y el desarrollo de rutas turísticas.

Asimismo, los presupuestos que en esta materia eran asignados por la federación, eran insuficientes, así como a la necesidad de acelerar el plan integral de construcción, modernización y conservación de los Aeropuertos que formaban la red nacional.

Adicionalmente se requeriría una mayor atención a la prestación de los servicios de pista y plataforma, así como del cobro de un derecho para la prestación y administración de los mismos.

Para entender la naturaleza de este organismo tenemos que estar a lo dispuesto por el artículo 90 Constitucional, el cual establece que la Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal. En este sentido Gabino Fraga define a un organismo descentralizado, como un cuerpo con "personalidad Jurídica especial y de un patrimonio propio".<sup>45</sup>

En virtud de lo anterior, ASA como un organismo descentralizado cuenta con una personalidad jurídica y un patrimonio propio, a fin de cumplir con la prestación y administración de los servicios auxiliares, los cuales son necesarios para la mejor presentación del Servicio Aéreo.

Dentro de sus funciones, encontramos lo dispuesto por el artículo Segundo del decreto el cual establece lo siguiente.

"Artículo segundo.-

---

<sup>45</sup> FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo. Cd. Porrúa, México, D.F. 1992. P. 208.

I. Administrar, operar y conservar los aeropuertos, sus pistas, plataformas, edificios y servicios complementarios, auxiliares y especiales, tanto en aquellos aeropuertos que formen parte de su patrimonio inicial, como de los que se requieran para la operación de las nuevas rutas que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y los que le sean entregados mediante la celebración de convenios o por disposición legal.

II. Proporcionar y administrar los servicios auxiliares de radionavegación, meteorología, suministro de combustibles, transporte de pasajeros entre los aeropuertos y las zonas urbanas, terminales de concentración de pasajeros en las ciudades que por su importancia lo ameriten, y otros similares.

III. Recaudar los derechos que pagarán las líneas aéreas y los usuarios en general, por los servicios que preste.

IV. Organizar y usufructuar los servicios complementarios, auxiliares y especiales que se presten en los locales y en las zonas anexas a los aeropuertos, percibiendo el importe de los arrendamientos respectivos y las participaciones que contrate en los rendimientos de esos servicios.

V. Cubrir los gastos de administración, operación, conservación y demás que se le encuentren en este Decreto, y en la construcción de los nuevos aeropuertos.

VI. Ejercitar todas las facultades técnicas y administrativas necesarias para lograr los fines que se dejan señalados".<sup>46</sup>

Este organismo es de gran importancia ya que gracias a él, los servicios auxiliares tanto especiales como generales, son prestados, por lo que hace que exista un mayor control, y una mejor prestación del mismo. Este es un buen organismo, el cual, trabaja de manera regular.

### 2.5.2 Servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano

Por acuerdo de fecha 3 de octubre de 1978, se creó el órgano desconcentrado dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y transportes denominado servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano *SENEAM*.

---

<sup>46</sup> Acuerdo de Creación de ASA.

Dentro de los considerandos de dicho acuerdo se establece que "a efecto de que el tránsito de las Aeronaves por dicho espacio aéreo se realice conforme a normas adecuadas de seguridad, la propia Ley otorga atribuciones a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar los servicios de ayudas a la navegación aérea consistentes principalmente, en control de tránsito aéreo, metrología, telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas".<sup>47</sup>

Por otro lado, la Ley orgánica de la Administración Pública, establece que la Secretaría de la Defensa Nacional, es la encargada de organizar y preparar a la Fuerza Aérea y prestar los servicios auxiliares que requiera el ejército y la Fuerza Aérea, para lo cual debe realizar funciones relativas al manejo y administración de aeropuertos, servicios meteorológicos y otras ayudas para la Navegación Aérea Militar; Así mismo la Ley Orgánica de la Administración Pública establece que la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos tiene a su cargo la organización servicios meteorológicos, climatológicos y los reportes del tiempo.

Es en virtud de lo anteriormente mencionado, la seguridad Aérea impone la necesidad de todas las acciones encomendadas a dichas dependencias y a los organismos, como *ASA*, se coordinen debidamente; es por esto que se creo *SENEAM*.

---

<sup>47</sup> Decreto de Creación de *SENEAM*.

Las funciones de este órgano desconcentrado se encuentran contenidos en lo dispuesto por el artículo segundo del acuerdo por virtud del cual fue creado.

"Artículo segundo. Este organismo será facultado para:

Corresponde al órgano desconcentrado "Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano".

I. Proporcionar los servicios para la navegación aérea, de Control de Tránsito Aéreo, Meteorología Aeronáutica, Sistemas de Ayuda a la Navegación Aérea, Telecomunicaciones Aeronáuticas, Servicios de Despacho y Control de Vuelos y otros que sean necesarios en la República Mexicana, con el fin de garantizar el transporte seguro y eficiente de personas y bienes en el espacio aéreo mexicano.

II. Proporcionar los servicios de mensajes operacionales, administrativos y de cualquier índole que requieran las empresas, dependencias y particulares, en sus actividades de transporte aéreo nacional o internacional.

III. Operar y conservar los diferentes sistemas que integren los servicios a cargo del órgano descritos en las fracciones I y II que anteceden y hacer directamente las instalaciones correspondientes a ampliaciones de estos sistemas que se aprueban al Órgano en su programa de inversiones.

IV. Coordinar, establecer y conservar actualizados los procedimientos terminales y de vuelo, así como el sistema de aeronavías del espacio aéreo nacional.

V. Recopilar y conservar actualizada toda la información relativa a los servicios de la navegación aérea.

VI. Proponer a la Dirección General de Telecomunicaciones la asignación de las frecuencias dentro de las diferentes bandas del servicio aeronáutico.

VII. Someter a la consideración del Secretario el anteproyecto del presupuesto con apoyo en programas que señalen objetivos, metas y unidades responsables de su ejecución, previo a su presentación a la Secretaría de Programación y Presupuesto".<sup>48</sup>

Este organismo es de gran ayuda a la navegación Aérea, ya que controla el espacio Aéreo Mexicano, en cuanto a las Aeronaves y evita que existan accidentes en el aire, así como en las pistas. Por otro lado, al proporcionar ayuda por radio a las Aeronaves proporciona una mayor seguridad al informar tanto del clima, situación de su destino, etcétera.

---

<sup>48</sup> Decreto SENEAM, Op. Cit.



### CAPITULO III

#### III. BREVES CONSIDERACIONES EN MATERIA AERONÁUTICA, EN LA LEGISLACIÓN NORTEAMERICANA Y EN LA ARGENTINA

Como se ha mencionado a lo largo del presente trabajo, el acercamiento entre los pueblos del mundo, esta ocurriendo debido a que cada día existe un mayor desarrollo tecnológico, por lo que trae como resultado un mayor intercambio comercial, entre los mismos. Es por esta razón, que el estudio del RAM no se puede hacer de manera aislada, sino que es conveniente realizar un estudio de otras legislaciones, a fin de poder resaltar la forma de legislar en materia Aeronáutica, de vista a sus distintas legislaciones, así como de la forma en que adecuan sus legislaciones a los distintos tratados de Derecho internacional que estos hayan suscrito con otros países.

En virtud de la cercanía que se tiene con los Estados Unidos de Norteamérica, y debido al enorme intercambio comercial que existe entre México y este país; se hace necesario un breve análisis de algunas de las consideraciones más importantes en cuanto a su sistema de Registro se refiere, sin hacer un estudio exhaustivo de dicho Registro.

Por otro lado, debido a la similitud tanto de legislación, de cultura y de economía, el estudio de la legislación Argentina es de gran utilidad; y esto al igual que lo anterior, son algunas consideraciones, y tampoco tiene el fin de hacer un estudio demasiado exhaustivo.

### **3.1 REGISTRO AERONÁUTICO NORTEAMERICANO**

El Registro Aeronáutico Norteamericano, es el registro con mayor movimiento de Aeronaves a nivel mundial, ya que los Estados Unidos de Norteamérica es el país con el mayor número de Aeronaves en el mundo.

Debido a la fuerte y creciente economía de los Estados Unidos, existe un gran movimiento de Aeronaves, es decir existe un gran intercambio de las mismas. Como consecuencia de lo anterior, Estados Unidos reúne el mayor número de empresas dedicadas a prestar un servicio público aéreo, contando a su vez, los consorcios aéreos más grandes e importantes a nivel mundial, sin descartar obviamente a los consorcios de los países asiáticos. Por otro lado, existe un gran número de Aeronaves particulares dedicadas a la prestación de un servicio privado; por último y en este mismo sentido, debido a la cultura de guerra que tiene el Estado Norteamericano, es el país con el mayor número de Aeronaves militares en el mundo.

Por último tenemos que al Registro Aeronáutico Norteamericano, se le denomina como la Administración Federal de Aviación (*Federal Aviation Administration FAA*, con residencia en *Oklahoma City, EUA*).

### 3.2. ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN FAA

La Administración Federal de Aviación, reconocida por sus siglas más usadas la *FAA*, es una dependencia dentro de la estructura del Departamento de Transporte, de los Estados Unidos, la cual establece y ejecuta, una serie de leyes y reglamentos, a fin de cubrir niveles de seguridad en la aviación civil, entre otras cosas.

La Aviación Civil de los Estados Unidos de América, en sus inicios fue regulada por la Ley de Comercio Aéreo del 20 de mayo de 1926. Dicha Ley sobrepasó todas las expectativas del momento, en cuanto a que se creía que la Aviación Civil nunca iba a tener un desarrollo comercial muy importante, sin antes existir un impulso por parte de la Federación, el cual mejorara y mantuviera niveles de seguridad. La Ley anteriormente mencionada, encargó a la Secretaría de Comercio la emisión y ejecución de leyes con respecto al tráfico aéreo, licencias de pilotos, certificando Aeronaves, estableciendo vías aéreas y operando y manteniendo ayudas a la navegación aérea. Estos deberes fueron encargados al Departamento de la Rama Aeronáutica anteriormente denominado, "la Dirección de Comercio Aéreo".

"El Departamento de Comercio, a los inicios de la aviación civil, concentró dichas funciones, como medida de seguridad, emitió reglamentos y certificación de pilotos y Aeronaves. El Departamento extendió el sistema de Acrofonías, mismo que mejoró comunicaciones por radio e introdujo ondas de radio como ayuda muy importante a la navegación. En 1936, dicho departamento asumió una gran y muy importante tarea, la del Control Aéreo (anterior a esta implantación, los ingenieros calculaban por medio de pizarrones y mentalmente para medir la distancia entre ciudades y aviones).

1938 fue un año muy importante, ya que la Ley de Aviación Civil, transfirió la actividad centralizada del gobierno en cuanto a la Aviación Civil, a un Nuevo Departamento Independiente, "la Autoridad Aeronáutica Civil", con esto mismo se extendieron las responsabilidades a la autoridad para emitir certificados de transportista aéreo".<sup>49</sup>

El Presidente Franklin Roosevelt dividió la Autoridad en dos dependencias, la Dirección de Aeronáutica Civil y la Administración de Aeronáutica Civil; la primera fue la encargada de reglamentar lo relativo a la seguridad, investigación de accidentes y la regularización económica de las Aerolíneas.

---

<sup>49</sup> *History of the FAA*. Publicado en la Página de Internet. Dirección <http://www.FAA.GOV>.

Por otro lado, la Administración Aeronáutica Civil, es la responsable del Tráfico aéreo, la certificación de personas y Aeronaves, implementar las medidas de seguridad y por último el desarrollo de Aerovías. Ambos organismos dependían del Departamento de Comercio, con la salvedad de que la Dirección de Administración Civil era independiente.

Con la participación de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, la Administración de Aeronáutica Civil comenzó a ampliar sus funciones.

"Por otro lado, la introducción de Aeronaves de turbinas, y a una serie de colisiones, en 1938 se promulgó la Ley Federal de Aviación. Dicha Ley transfirió la totalidad de las funciones, de la Administración Aeronáutica Civil a una nueva dependencia independiente. La dependencia Federal de Aviación, la cual tenía una mayor gama de facultades para evitar cualquier situación de peligro. Tuvo entre sus facultades, el de regular lo relativo al control del tráfico aéreo tanto civil como militar".<sup>50</sup>

En el año de 1966, bajo el mandato del B. Joimson, se creó el Departamento de Transporte. Lo anterior tuvo como consecuencia que la *FAA* cambiara su nombre al de Administración Federal de Aviación. La *FAA* desde sus inicios ha sufrido una serie de cambios estructurales.

---

<sup>50</sup> *History of the FAA*. Op. Cit.

"Dentro de los departamentos más importantes que conforman la *FAA*, están los de fabricación, mantenimiento y operación de Aeronaves; la capacitación y certificación del personal ( pilotos, ingenieros de vuelo, mecánicos, controladores aéreos, etc.); medidas de seguridad en aeropuertos; emisión de ruidos, etc. Así mismo la *FAA*, promueve el crecimiento y modernización de las instalaciones aeroportuarias de la navelón y prevé de fondos para la construcción y mejoramiento de los mismos. Dentro de sus funciones más importantes encontramos la operación y mantenimiento de una red controladora del tráfico aéreo. La red consiste en distintos centros de control aéreo, torres de control, etcétera".<sup>51</sup>

Así mismo la *FAA* promueve, dentro de la aviación civil, la asignación de grupos técnicos, el entrenamiento de extranjeros y el intercambio de información con gobiernos extranjeros. También dentro de sus funciones tiene el de participar en conferencias, incluyendo con la Organización de Aviación Civil Internacional *OACI*.

Por último la *FAA* administra el programa de seguridad de la Aviación Civil, a fin de prevenir actos criminales como la piratería, el secuestro, sabotaje y extorsión.

---

<sup>51</sup> *History of the FAA*. Op. Cit.

### **3.3 LINEAMENTOS GENERALES DE LA FAA**

Una vez analizado los orígenes de la *FAA*, haremos un estudio de los puntos más importantes de la legislación Norteamericana en cuanto al **Registro de una Aeronave**.

Como se mencionó en el punto 3.2 anterior, la inscripción de Aeronaves está a cargo de la *FAA*, misma que también tiene a su cargo, regular lo relativo a la expedición de licencias de pilotos y mecánicos, otorgar certificación de mantenimiento y aeronavegabilidad de las Aeronaves, operación de las mismas, etcétera.

Antes de entrar a fondo con la legislación Aeronáutica, a continuación se encuentran algunos términos más usados en el desarrollo de este punto.

La legislación Norteamericana dentro de sus disposiciones más importantes en materia Aeronáutica contempla las siguientes definiciones:

- **Ley de Aviación.** Significa la Ley Federal de Aviación publicada en el año de 1958.

\*● Residente Extranjero. Significa un ciudadano, persona física, legalmente admitido para residir permanentemente en los Estados Unidos de Norteamérica, como inmigrante de conformidad con las regulaciones del servicio de inmigración y naturalización del Departamento de Justicia de los Estados Unidos".<sup>52</sup>

● Ciudadano Norteamericano, tiene tres acepciones.

"(i) Una persona física, quien es un ciudadano de los Estados Unidos de América o bien cualquiera de sus posesiones;

(ii) Una Sociedad se considera como Norteamericana, si cada miembro de dicha Sociedad es un ciudadano Norteamericano.

(iii) Una Sociedad o Asociación constituida bajo la Ley, o bien es un territorio o posesión de los Estados Unidos de América, en la cual el Presidente o dos terceras partes del Consejo de Administración, así como otros funcionarios administrativos de dicha Sociedad, son personas físicas, y los cuales por lo menos el 75% de los intereses de voto son propiedad y están controlados por personas, quienes son ciudadanos de los Estados Unidos de Norteamérica o de cualquiera de sus posesiones; y

---

<sup>52</sup> PRITCHARD, John, *United States of America. Aircraft Finance. Ed. Longman. USA. 1992.*



- (iv) Un fiduciario puede llegar a calificar como ciudadano Norteamericano y como consecuencia ser propietario de una Aeronave, en nombre y representación de los beneficiarios de conformidad con un Contrato de Fideicomiso, si el Fiduciario es un Ciudadano Norteamericano o un residente extranjero y los beneficiarios detentan por lo menos el 75% de los derechos corporativos".<sup>53</sup>

Por otro lado existe una disposición para el Registro de Aeronaves, la cual se basa en el Registro con base en el uso de la Aeronave y significa que el propietario no necesita ser ciudadano de los Estados Unidos de Norteamérica, cuando:

- "(a) El Propietario este debidamente incorporado y este haciendo negocios bajo las leyes de los Estados Unidos de Norteamérica.
- (b) La Aeronave tenga su base y , principalmente sea operada en los Estados Unidos. Esto la FAA lo ha interpretado como que el 60% de las horas de vuelo de la Aeronave, sean dentro de los Estados Unidos, durante 6 meses, comenzando en el Registro de la Aeronave, lo anterior de conformidad con la reforma que sufrió la Ley de Aviación en 1977; y

---

<sup>53</sup> FRITCHARD, John. *Ibidem*.

- (c) Que el Propietario o Arrendatario certifique el uso y presente reportes anuales de las horas de vuelo a la *FAA*",<sup>54</sup>

En lo anterior es importante resaltar la diferencia que existe con la legislación Mexicana en cuanto a porcentaje de Inversión en las Sociedades, como en los Fideicomisos a fin de ser elegibles para poder inscribir una Aeronave.

Una vez analizadas las personas, tanto físicas como morales, las cuales son elegibles para ser registradas. La legislación Norteamericana establece los siguientes lineamientos para inscribir una Aeronave:

- a) Que la Aeronave sea propiedad de un ciudadano de los Estados Unidos de Norteamérica, o por una persona física, ciudadano de un país extranjero quien ha sido legalmente admitido para tener residencia permanente en los Estados Unidos;
- b) Que ésta, sea propiedad de una Sociedad (distinta a una sociedad norteamericana) legalmente organizada y haciendo negocios bajo las leyes de los Estados Unidos de Norteamérica o cualquier otro Estado del mismo, siempre y cuando dichas Aeronaves tengan su base y sean usadas principalmente en los Estados Unidos de América;

---

<sup>54</sup> BOSTON C. Williams, *Registration of Aircraft and Recording of Security Instruments under Federal Laws*. ISA, Copyright, 1996.

- c) No este registrada bajo las leyes de cualquier país extranjero. Este punto tiene su base en el Convenio de Chicago, que establece que las Aeronaves sólo podrían tener a Matrícula, y por consecuencia la nacionalidad del país donde estén inscritos; y
  
- (d) Que sea una Aeronave del Gobierno Federal o de un Estado, territorio o posesión de los Estados Unidos de Norteamérica o del Distrito de Columbia, o cualquier subdivisión de los mismos".<sup>35</sup>

Por otro lado, la legislación Norteamericana establece que ninguna persona podrá operar una Aeronave aña cuando sea elegible, a menos que;

- 1) La Aeronave haya sido registrada por su dueño;
- 2) Tenga una autorización temporal;
- 3) Sea una Aeronave de las fuerzas armadas; y
- 4) Unidades Gubernamentales.

---

<sup>35</sup> HOSTON C. Williams, *Ibidem*.

El Registro Aeronáutico Norteamericano, establece una serie de requisitos para poder inscribir una Aeronave. Estos los deberá cumplimentar una vez que cumpla tanto lo dispuesto para ser elegible como persona física y moral, así como para las Aeronaves. Los requisitos para solicitar la inscripción de una Aeronave son:

"La persona que desee registrar una Aeronave en la *FAA* deberá presentar la forma AC 8050 para inscribir la misma; si es una Sociedad deberá ser presentada por la persona que este debidamente autorizada por la Sociedad para tales efectos, y deberá mostrar el documento en el cual conste dicho hecho o bien una Resolución del Consejo de Administración de la Sociedad, la cual deberá estar certificada como correcta y verdadera por un ejecutivo o director de la Sociedad. Un Socio deberá firmar en nombre de la Sociedad e incluirá los nombres de todos los Socios. En el caso de que sea un copropietario el que firme, deberán firmar todos los copropietarios. Estos requisitos están siendo revisados por la *FAA*, a fin de solicitar además de estos, una identificación con fotografía a quien firme en representación de la Sociedad y además que dichos documentos deberán ser certificados por un Notario Público.

La solicitud deberá incluir copias al carbón bajo la legislación actual, la copia de color rosa, deberá permanecer en la Aeronave, ya que el Propietario de la Aeronave tiene un *permisn* temporal de 90 días para operar la Aeronave dentro

de los Estados Unidos, mientras recibe el Certificado de Matrícula original de la Aeronave. Dentro de las reformas propuestas, la *FAA* tiene la intención de modificar este punto.

La solicitud de Inscripción debe incluir el número de la *FAA* <sup>56</sup>, asimismo deberá de incluir, evidencia de propiedad la cual debe de incluir;

- i) Una Factura de Venta (Ya sea la Factura de Venta de la *FAA*, o bien una que sea satisfactoria para este organismo), también deben ser presentadas para su registro las facultades intermedias, es decir cuando haya existido cambio de propietario.
- ii) En caso de que la Aeronave haya sido inscrita en un país distinto al Norteamericano, deberá presentar constancia de la Cancelación de las Marcas de Nacionalidad anteriores.
- iii) Si dicho país es firmante de la Convención de Ginebra, deberá de presentar:
  - a) Evidencia que cada uno de los derechos inscritos han sido debidamente cumplidos o que el tenedor de dicho Registro ha consentido con el cambio de Registro; y

---

<sup>56</sup> Este número deberá ser solicitado a la *FAA* con 90 días de anticipación.

- b) Que la venta de la Aeronave se ha llevado a cabo bajo dicha Convención.
  
- iv) En caso de que quien quiera llevar a cabo la inscripción sea un fiduciario, deberá presentar el Contrato de Fideicomiso y las declaraciones respectivas, tanto del Fiduciario como de cualquiera de los beneficiarios acerca de la ciudadanía del beneficiario;
  
- v) El contrato de venta condicional o arrendamiento, dependiendo el caso;
  
- vi) En caso de reposición, el certificado de reposición; y
  
- vii) Por último, en caso de un comprador en una subasta judicial, una factura de venta declarando que la venta fue hecha bajo la ley aplicable local<sup>37</sup>.

Una vez inscrita la Aeronave se solicitará la expedición de un Certificado de Matrícula, y esto se llevará a cabo cuando:

---

<sup>37</sup> BOSTON C., WILLIAMS. Op. Cit.

- 1) El Propietario de una Aeronave que no haya sido anteriormente inscrita, deberá solicitarlo por escrito, describiendo las características de la Aeronave, el tipo, el modelo y número de serie y declarando que la Aeronave no ha sido previamente inscrita en ningún registro.
- 2) Si la Aeronave fue inscrita con anterioridad, deberá presentar la matrícula anterior, si es que fue inscrita en Estados Unidos, y si no fue inscrita en este país, deberá presentar la cancelación de las Marcas de Nacionalidad y Matrícula anteriores, de la Aeronave.

A diferencia de la Legislación Mexicana, la *FAA* emite el llamado *US Identification Number*

El llamado *US Identification Number* no podrá exceder de 5 símbolos en donde podrán ser números, nunca podrán ser las letras "I" y "O"; también dicha legislación dispone que antes de cualquier 0 tienen que estar los números del 1 al 9 con la posibilidad de dar asignaciones especiales.

La inscripción con la *FAA*, de cualquier documento tiene efecto meramente declarativos, es decir sólo tiene efectos contra Terceros. Por otro lado, la fecha efectiva de Registro es el momento en que se reciben los documentos.

### **3.4. CAUSAS PARA LA CANCELACIÓN DE UNA AERONAVE**

Para la cancelación de una Aeronave bajo la Ley de Aviación, tienen que ocurrir una serie de presupuestos los cuales tienen como inválido el Registro de las Aeronaves y esto tiene como consecuencia la cancelación de las inscripciones hechas con el Registro y como consecuencia la cancelación de la Aeronave:

- 1) Que el certificado de una Aeronave sea suspendido o revocado;
- 2) Que la Aeronave sea inscrita en otra jurisdicción;
- 3) Que se cancele previa solicitud por escrito del tenedor del certificado;
- 4) La Aeronave sea destruida en su totalidad;
- 5) El tenedor del certificado pierda su ciudadanía Norteamericana;
- 6) Cuando el propietario pierda su residencia Norteamericana;
- 7) 30 días después de la muerte del tenedor certificado;



- 8) La Sociedad deje de estar legalmente constituida y haciendo negocios en los Estados Unidos de Norteamérica; y
- 9) Que la Aeronave haya dejado de ser usada principalmente en los Estados Unidos de Norteamérica".<sup>58</sup>

Una vez que alguno de los supuestos anteriores ocurrió, el propietario registrado solicitará se cancelen las inscripciones hechas con el Registro Norteamericano. Un punto importante es que a diferencia de la Legislación Mexicana, la Ley de Aviación de los Estados Unidos, establece que una Aeronave puede ser cancelada sin el previo consentimiento de los acreedores para cancelar dicha Inscripción. Es decir, se puede cancelar la Aeronave teniendo inscritos sobre de ésta, cualquier tipo de gravamen, esta medida fomento el intercambio de Aeronaves, es necesario resaltar que aún cuando se pueda cancelar la Aeronave con gravámenes, se necesita el consentimiento del Acreedor para dicha situación. Lo anterior, el Registro Aeronáutico, lo salva mediante la solicitud al Propietario Registrado de los datos específicos del lugar donde se va a inscribir la Aeronave, es decir que si la Aeronave va a ser inscrita en un país distinto al Norteamericano, los datos del país, así como evidencia de la inscripción en dicho país.

---

<sup>58</sup> BOSTON C., Williams, Op. Cit.

Una vez que dicha cancelación se haya efectuado, el Registro Aeronáutico mandará un comunicado a la autoridad Aeronáutica, una confirmación de la cancelación de la Aeronave, dicha comunicación será por medio de un cable nocturno (situación que a la fecha no sucede, ya que la *DGAC* recibe paquetes de mensajería especializada indicando dicha situación).

\*Para llevar a cabo lo anterior, el propietario registrado deberá presentar a la *FAA* una solicitud en la cual se describa el fabricante, modelo, número de serie, el número de identificación norteamericana (Marcas de Nacionalidad y Matrícula) y deberá mencionar el país donde se va a inscribir. Cuando la solicitud sea firmada por un funcionario de la sociedad, la cual sea propietaria, deberá presentar un poder original y una resolución del Consejo de Administración<sup>59</sup>. Al igual que en lo previsto en la legislación Mexicana, la *FAA* requiere que todos los acreedores presenten un escrito firmado por funcionario debidamente facultado y cumpliendo lo anterior, a fin de dar su consentimiento para cancelar la Aeronave, esto no implica que deje de substituir después de cancelada la misma.

---

<sup>59</sup> ROSTON C., William., *Op. Cit.*

### 3.5 REGISTRO AERONÁUTICO ARGENTINO

El hecho de incluir dentro del presente trabajo a la legislación Argentina, es debido al gran parecido que tiene con el sistema legislativo Mexicano, así mismo el hecho de que ambos países tengan un sistema económico muy parecido, por lo que el intercambio de Aeronaves sea muy similar al Mexicano, con la salvedad que México se encuentra al sur del país con mayor intercambio de Aeronaves en el Mundo.

El cuerpo legislativo Argentino tiene una gran tradición, debido a los grandes juristas que existen y han existido en este país.

La Legislación Aeronáutica Argentina ha tenido una serie de cambios estructurales debido a las "innovaciones de la estructura tanto Tecnológica como Económica de la actividad aérea civil" <sup>60</sup>, lo cual hizo que las normas que a la fecha de la expedición del primer Código Argentino, en 1954, fuera reestructurado. Fue por lo anterior que en el año de 1967, se hiciera un cambio radical del Código del 1954, publicando una serie de cambios lo cual tiene como resultado el Código Aeronáutico Actual.

---

<sup>60</sup> Código Aeronáutico Argentino.

El organismo encargado de regular lo relativo a la Aeronáutica es la Dirección Nacional de Aviación Civil, la cual tiene dentro de sus atribuciones el de Registrar Aeronaves, regular lo relativo a la Circulación Aérea, establecer los lineamientos de la Aeronáutica Comercial, la búsqueda, asistencia y salvamento, seguros, etcétera.

Por otro lado, el Código Aeronáutico Argentino (el "Código") dentro de sus disposiciones regula lo relativo, tanto a las Aeronaves privadas, las de potestad y aduanas, algunas consideraciones son aplicables para las Aeronaves Militares, a diferencia de lo establecido en la Legislación Mexicana. El Código también prevee la inscripción de motores y Aeronaves en construcción, lo cual tiene como consecuencia la posibilidad de constituir una garantía real sobre de ellos y con esto posibilitar a las empresas dedicadas a esta actividad seguir con su producción.

Es así que en el Registro Nacional de Aeronaves, se inscribirán

1. Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la Aeronave, la transfieran, modifiquen o extingan;
2. Las hipotecas sobre Aeronaves y sobre motores;

3. Los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesan sobre las Aeronaves o se decreten contra ellas;
4. Las matrículas con las especificaciones adecuadas para individualizar las Aeronaves y los certificados de aeronavegabilidad;
5. La cesación de actividades, la inutilización o la pérdida de las Aeronaves y las modificaciones sustanciales que se hagan en ellas;
6. Los contratos de locación de Aeronaves;
7. El estatuto o contrato social y sus modificaciones, así como el nombre y domicilio de los directores o administradores y mandatarios de las sociedades propietarias de Aeronaves argentinas;
8. En general, cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la Aeronave".<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Código Aeronáutico, Op. Cit.

Con fundamento en la Convención de Chicago, la inscripción de una Aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves, le confiere la nacionalidad argentina y cancela toda matrícula anterior, sin perjuicio de la validez de los actos jurídicos realizados con anterioridad; en este punto en particular, el Código no define con exactitud lo relativo a la cancelación de una matrícula anterior, es decir no define el requisito de demostrar si es que la matrícula anterior ha sido cancelada y da la idea de que el simple hecho de inscripción cancela la matrícula anterior.

Es por lo anterior que "la inscripción de la Aeronave en el Registro no solamente le otorga la nacionalidad argentina sino que, además implica la adjudicación de sus características de matrícula"<sup>62</sup>

Asimismo, la legislación Argentina prevé expresamente que podrán inscribirse en forma provisoria en el Registro Nacional de Aeronaves y como consecuencia de dicha inscripción otorgárseles una matrícula argentina, a las Aeronaves que sean propiedad de un organismo público internacional del que la República Argentina sea estado miembro; y en virtud de dicho otorgamiento las Aeronaves que se inscriban bajo lo previsto en el Código Aeronáutico tendrán carácter de públicas.

---

<sup>62</sup> RODRIGUEZ JURANO, A. Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, Ed. Depalma, 1963, No. 21, p. 93.

Como se menciona anteriormente, en cuanto a que el Código no define lo relativo a la previa cancelación de las Marcas de Nacionalidad y Matrícula, el Código Aeronáutico dispone que toda Aeronave inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves pierde la nacionalidad argentina al ser inscrita en un estado extranjero, por lo que también deja abierta la posibilidad a la no existencia de un procedimiento de cancelación de una Matrícula.

Por otro lado, el Código Aeronáutico dispone que las Aeronaves inscritas en el Registro Nacional de Aeronaves se les asignarán marcas distintivas de la nacionalidad argentina y de matriculación; estas se encuentran constituidas por grupos de letras. Por otro lado, de conformidad con el artículo 37, inciso f) del Convenio de Chicago, cada país tiene asignada una marca de nacionalidad, en donde se desprende que la República Argentina le correspondieran las letras LV y LQ; las primeras distinguen a las Aeronaves privadas y las segundas a las públicas.

Dentro del Registro Aeronáutico, \*se podrán inscribir de manera provisoria a nombre del comprador, y sujeta a las restricciones del respectivo contrato, todas las Aeronaves que tengan más de 6 toneladas de peso máximo, autorizado por el Certificado de Aeronavegabilidad; que dicha Aeronave haya sido adquirida mediante un contrato de compraventa, sometido a condición o a crédito u otros contratos celebrados en el extranjero, por los cuales el vendedor se reserva el título

de propiedad de la Aeronave, hasta el pago total del precio de venta o, hasta el cumplimiento de la respectiva condición. Es por lo anterior que el Código establece los siguientes requisitos:

1. El contrato deberá ajustarse a la legislación del país de procedencia de la Aeronave y que se inscriba en el Registro Nacional de Aeronaves;
2. Que el contrato sea formalizado mientras que la Aeronave no tenga asignada una Matrícula Argentina.
3. Que los requisitos exigidos por este Código para estar en posibilidad de ser propietario de una Aeronave argentina.

Las Aeronaves de menor peso del indicado, podrán igualmente ser sometidas a este régimen, cuando sean destinadas a la prestación de servicios regulares de transporte aéreo. Es muy importante resaltar que dentro de nuestra legislación, el requisito del peso ya no es necesario.<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> Código Aeronáutico, Op. Cit.



Esta disposición tiende a facilitar la compra a crédito de Aeronaves en el extranjero como dentro de la República Argentina, para lo cual tiene en cuenta ciertas formas de garantía que habitualmente son utilizadas en los países anglosajones, las cuales consisten en la retención de la propiedad de la Aeronave por el vendedor hasta el pago total del precio de compra por el adquirente.

Una vez cumplido con lo anterior, la matriculación de la Aeronave a nombre del adquirente y la inscripción de los gravámenes o restricciones que resulten del contrato de adquisición, se registrarán simultáneamente.

Las Aeronaves, tiene el carácter de cosas muebles registrables las cuales el Código les atribuye ciertos actos jurídicos que deben ser inscritos en el Registro Nacional de Aeronaves, a fin de reconocerles plena validez jurídica en resguardo de los diversos intereses comprometidos en la actividad aeronáutica, es por esto que para que las inscripciones de los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la Aeronave, la transfieran, modifiquen, extingan o graven y pueda ser invocado frente a terceros la ealidad de propietario, el Registro Aeronáutico es público, teniendo como consecuencia que cualquier interesado podrá obtener copia certificada de cualquier anotación en dicho Registro. Así mismo, en este sentido el Registro Aeronáutico tiene efectos meramente declarativos.

Es por lo anterior que, "el Registro efectuará la toma de razón y las inscripciones o anotaciones de derechos, resoluciones, contratos y demás actos y hechos jurídicos referentes a las Aeronaves y/o sus motores, y a sus propietarios y explotadores, que disponga el Código Aeronáutico y sus normas reglamentarias. Las inscripciones, anotaciones y cancelaciones ante el Registro podrán ser solicitadas indistintamente:

- a) Por el que transmite el derecho;
- b) Por el que lo adquiere;
- c) Por el que tenga un interés legítimo en asegurar un derecho que se deba inscribir;
- d) Por la autoridad judicial competente; y
- e) Por el oficial público autorizado.

Es por esto que toda transferencia de dominio de una Aeronave, deberá ser inscrita en el Registro dentro de los 30 días de celebrado el contrato de compraventa u otros contratos que le acrediten.

Transcurrido ese término y sin perjuicio de las sanciones administrativas que se apliquen solidariamente al vendedor y al comprador, el Registro suspenderá la vigencia de la matrícula de la Aeronave hasta tanto se cumpla con la inscripción pertinente. Para los contratos celebrados en el extranjero, los 30 días de contarán desde la fecha de ingreso de la Aeronave al país. La denuncia expresa del acto realizado, presentada al Registro dentro del término indicado, eximirá al interesado de sanciones administrativas".<sup>64</sup>

Los actos jurídicos instrumentados en documento privado, producirán efecto contra terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro. Los actos jurídicos instrumentados en documento público producirán efecto sus efectos contra terceros desde la fecha de su otorgamiento si son inscritos dentro de los 5 días hábiles del mismo. Esta distinción dentro de la legislación Mexicana no existe. En caso contrario, producirán efectos contra terceros desde la fecha de su inscripción. Se considerará fecha de inscripción, a los fines antes mencionados, la fecha en que el Registro proceda a realizar la misma. Asimismo, en México los documentos otorgados en cuanto a una Aeronave producen sus efectos desde el momento en que estos son presentados y no desde el momento en que estos son registrados. A igualdad de fecha, tiene prioridad la fecha de presentación de la documentación en el Registro y, a igualdad de éstas, se estará a la hora de presentación. Mismo precepto aplicable en México, y mejor regulado que en el último.

---

<sup>64</sup> Código Aeronáutico. Op. Cit.

Por último, de conformidad con el artículo 48 del Código Aeronáutico, para ser propietario de una Aeronave Argentina se requiere:

- 1) Si se trata de una persona física, tener su domicilio real en la República;
- 2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos excedan de la mitad del valor de la Aeronave, deben mantener su domicilio real en la República;
- 3) Si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes Argentinas y tener su domicilio legal en la república<sup>65</sup>.

---

<sup>65</sup> Código Aeronáutico, Op. Cit.

## CONCLUSIONES

- 1) En principio el sistema Aeronáutico Mexicano reúne los requisitos de funcionamiento que se exigen a nivel internacional y que también tienen otros sistemas Aeronáuticos como el Argentino y Estadounidense.
- 2) No obstante, nuestro sistema, tiene poca flexibilidad para permitir el inicio y agilidad de operaciones Aeronáuticas; establece todavía un porcentaje de Inversión Extranjera que impide la modernización de capital y equipo, no permite el funcionamiento de Fideicomisos, etcétera.
- 3) Lógicamente, pensar en cambios rápidos a nuestro sistema no es posible, pero es deseable que estos se vayan generando para evitar el estancamiento de nuestro sistema Aeronáutico frente al sistema Internacional.
- 4) La Tesis prevaleciente en nuestro sistema Aeronáutico es, siguiendo al sistema de Registro Público, de los efectos declarativos de los Actos Registrables. Incluso en el caso de actos eminentemente administrativos, como el mandamiento de autoridad para cancelar el Registro, el efecto es declarativo y el acto anulable sigue la Teoría General del Procedimiento Administrativo.

- 5) Dentro de la Legislación Mexicana, debe de existir un mayor control, tanto de las Aeronaves, Motores y sus accesorios, así como de las sociedades las cuales prestan un servicio de Transporte Aéreo. Este control se debe lograr, a través de una mayor correlación entre las distintas entidades Gubernamentales, las cuales se encuentran relacionadas a la materia Aeronáutica; entre las que encontramos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, así como con los Registros Públicos de Comercio de las Entidades Federativas, entre otros.
- 6) La Inversión Extranjera en Sociedades que presten el servicio de Transporte Aéreo Nacional; transporte en Aerotaxi; y transporte Aéreo especializado, está limitado a un 25% como máximo, sin la posibilidad de que la Inversión Extranjera sea rebasada directamente, ni a través de fideicomisos, convenio o pactos sociales o estatutarios o bien por esquemas de piramidación, o bien cualquier otro medio que otorgue el control o una participación mayor. La única forma que se podrá dar una participación mayor será por medio de la Inversión Neutra. Lo anterior es de suma importancia ya que al limitar el porcentaje de Inversión Extranjera en este tipo de sociedades, esta frenado este tipo de actividad dentro de la República Mexicana; primero porque limita que sociedades extranjeras inyecten capital, y con esto impide que exista un mejor desarrollo Tecnológico.

Es por esto que la legislación correspondiente debería ser modificada a fin de permitir hasta un 49% de Inversión Extranjera en este tipo de sociedades, ya directamente o a través de Fideicomisos. Por lo que el artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera debería ser modificado acordenemente.

- 7) En virtud del Desarrollo Tecnológico que ha existido durante la segunda mitad del siglo XX, existen una serie de cambios a la Aviación; como resultado de dichos cambios la legislación se ha visto modificada a fin de reflejar dicha situación. Como se desprende del desarrollo del presente estudio, la Legislación Norteamericana y la Argentina han llevado a cabo las modificaciones necesarias. Como ejemplo podemos tomar que la Nación Argentina la mayoría de sus disposiciones Aeronáuticas se encuentran contenidas en un Código. Por otro lado en México, existe una gran dispersión legislativa, así como un atraso de las disposiciones legales aplicables, ya que no han sido modificadas acordenemente. En este sentido sería conveniente que existiera un Código Aeronáutico Mexicano, el cual agrupara el mayor número de cuestiones Aeronáuticas, sin descartar por supuesto, algunos reglamentos en puntos más específicos como pueden ser los Técnicos.

- 8) El control de las sociedades las cuales prestan un servicio de transporte Aéreo, es muy deficiente, ya que en la Ley de Aviación Civil no contempla la inscripción de sociedades que presten dicho servicio ni la inscripción de cualquier modificación que sufran las mismas. El fundamento que existe para inscribir dichas sociedades lo encontramos en el artículo 22, Fracción IX del Reglamento del Registro Aeronáutico, más no en la Ley de Aviación Civil. En este sentido, es conveniente incorporar al artículo 47 de la Ley de Aviación Civil, la inscripción de las sociedades que presten el servicio de Transporte Aéreo, así como su estructura accionaria. Así mismo, se debe de establecer un determinado tiempo para la inscripción de sociedades con el Departamento de Registro y Control de Empresas; dicho tiempo puede ser de 4 meses, tomando como referencia la Legislación sobre Inversiones Extranjeras. Por otro lado debe establecer un mecanismo el cual sancione a las empresas que no cumplan con este requisito, que sea desde una multa, de un determinado número de días de salario mínimo, hasta la inhabilitación para operar, en tanto no se subsane dicha omisión.
- 9) Dentro de la Legislación Mexicana, se prevé que la presentación de documentos ante el Registro Aeronáutico Mexicano, surtirán efectos desde ese momento. En la práctica el criterio que prevalece es que los documentos surten sus efectos desde el momento en que son pagados los derechos correspondientes.



La razón de ser de este criterio es que algunas personas presentan una serie de documentos y no realizan el trámite completo, por lo que según el criterio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, esta situación puede traer consigo que puedan existir personas con un derecho ulterior, y mismo Derecho no hacerlo valer. Es por esto que la Ley debe de incluir en sus artículos correspondientes un procedimiento por virtud del cual el documento que sea presentado en primer lugar, tenga un mejor derecho de prelación que uno que se presentó posteriormente, pero se debe establecer un determinado lapso de tiempo para hacer dicha inscripción, a fin de que la persona que haya presentado posteriormente y una vez transcurrido dicho plazo, pueda tener un mejor derecho, sin olvidarnos claro que el derecho de la persona la cual presentó en primero lugar subsiste, más con otro grado de prelación.

- 10) Se desprende que dentro de la Legislación Norteamericana las inscripciones hechas sobre una Aeronave, pueden ser canceladas, aún cuando exista una garantía o gravamen sobre dicha Aeronave. Esto se puede hacer mediante el consentimiento del Acreedor y otorgando al Registro Aeronáutico Norteamericano los datos del nuevo Registro donde vaya a ser inscrita la Aeronave.

Dentro de nuestra legislación esto no es posible ya que para poder cancelar una Aeronave se requiere del consentimiento de los Acreedores en el sentido de liberar de dicha obligación al poseedor o propietario de la Aeronave, a fin de poder estar en posibilidad de cancelar la Aeronave.

Una inclusión al artículo 46 de la Ley de Aviación Civil, en el sentido de poder cancelar una Aeronave, aún cuando subsista un gravamen sería conveniente, ya que podría fomentar un mayor intercambio de Aeronaves, siempre y cuando exista el consentimiento del Acreedor. Es por lo anterior que puede ser benéfica la inclusión de la cancelación de las Aeronaves sin tener que cancelar el gravamen respectivo.

- 11) Con la publicación de la Ley de Aviación Civil el 12 de mayo de 1995, se derogaron algunos Artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como algunos otros de los distintos reglamentos quedaron obsoletos. Es por esto que se hace necesaria una revisión completa de toda la Legislación Aeronáutica, a fin de poder actualizar los preceptos legales acordeniente.
- 12) Se dice que el Registro Aeronáutico Mexicano es público, ya que cualquier persona tiene la posibilidad de acceder a las Inscripciones hechas con este.

Esto en la práctica no se cumple cabalmente y es debido a que los funcionarios del Registro tienen el criterio de que para poder acceder a cualquier Registro, tiene que demostrar un interés legal legítimo, con base en lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo. Este criterio rompe la esencia de cualquier Registro Público que es la publicidad de los documentos que están inscritos en este, ya que no está brindando una completa seguridad y certeza Jurídica. Esto es, en los casos que existe un adquirente de buena fe, el cual no puede heredar su legítimo interés legal, no podrá conocer las inscripciones hechas con el Registro y como consecuencia tener el conocimiento cierto y verdadero que el bien que está comprado es legal.

- 13) Dentro de la Legislación Argentina, se prevé la inscripción del Contrato de Locación. Considero que éste es un concepto más amplio que el término contemplado dentro de nuestra Legislación sobre la inscripción del Contrato de Arrendamiento. El Contrato de Locación se debe de incluir en el artículo 47 de la Ley de Aviación Civil.

## BIBLIOGRAFÍA

1. CARRAL Y DE TERESA, Luis. "Derecho Notarial y Derecho Registral". Ed. Porrúa. México, D.F., 1993. 263 p.p.
2. COLÍN SÁNCHEZ, Guillermo. "Procedimiento Registral de la Propiedad". Ed. Porrúa. México, D.F., 1972. 335 p.p.
3. D'ORS, Alvaro. "Derecho Privado Romano". Ed. Universidad de Navarra, S.A. Pamplona, España, 1986.
4. ELEMENTOS DE DERECHO COMERCIAL. "Derecho Aeronáutico". Ed. Astrea. Buenos Aires, Argentina, 1986. 31 p.p.
5. FRAGA, Gabino. "Derecho Administrativo". Ed. Porrúa. México, D.F., 1990. 505 p.p.
6. GONZÁLEZ URIBE, Héctor. "Teoría Política". Ed. Porrúa. México, D.F., 1984. 683 p.p.
7. MAGALLON IBARRA, Jorge Mario. "Instituciones de Derecho Civil". Tomo IV". Ed. Porrúa, México, D.F., 1990, 679 p.p.
8. OLVERA DE LA LUNA, Omar. "Manual de derecho Marítimo". Ed. Porrúa. México, 1981. 232 p.p.
9. PÉREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Bernardo. "Derecho Registral". Ed. Porrúa. México, D.F., 1980. 207 p.p.
10. PETIT, Eugène. "Derecho Romano". Ed. Porrúa. México, D.F., 1990.
11. SZEKELY, Alberto. "Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Público". Tomo III. Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1989. 1890 p.p.

12. TAPIA SALINAS, Luis "Curso de Derecho Aeronáutico". Ed. Bosch. Barcelona, España, 1980. 718 p.p.
13. UGARTE ROMANO, Luis. "Ley, Convenios, Tratados y Otros Temas de Aeronáutica Civil". Ed. Espejo de Obsidiana. México, D.F., 1995.
14. VILLORO TORANZO, Miguel. "Introducción al estudio del Derecho". Ed. Porrúa. México, D.F., 1988. 506 p.p.

### ENCICLOPEDIAS Y DICCIONARIOS

1. *BLACK'S LAW Dictionary*. Ed. West Publishing Co. Sexta Edición. Estados Unidos de Norteamérica, 1990. 1657 p.p.
2. *ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA*. Tomo XXIII. Ed. Driskill, S.A., Buenos Aires, Argentina, 1980.
3. *DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO*. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS. Tomo II, III, IV. Ed. Porrúa, México, D.F., 1989.

### REVISTAS Y CONFERENCIAS

1. *BERMANN A. George. "Regulatory Cooperation with Counterpart Agencies Abroad: the FAA'S Aircraft Certification Experience". Law and Policy in International Business, volume 24. The International Law Journal of Georgetown University Law Center. United States, 1993. 677 pp.*

2. *BOSTON C. WILLIAM. "Registration of Aircraft and Recording of Security Instruments under Federal Law". Copyright, 1996.*
3. *BOSTON C. WILLIAM, Jr. "Registration of Aircraft under Federal Aviation Act". Forum on Air and Space Law, America Bar Association, Volume 8, Number 3, 1994.*
4. *PRITCHARD, John. "United States of America". Aircraft Finance. Ed. Longman, 1992.*
5. *VAN LAANEN, Erin M. and POLK L. Frank. "Non-Consensual Liens under the Federal Aviation Act". U.S.A., 1996.*

### LEGISLACIÓN

1. Código Aeronáutico de la Nación Argentina, publicado el 17 de mayo de 1967.
2. Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y Federal para toda la República, publicado el 26 de mayo de 1928, reformado el 24 de diciembre de 1996.
3. Código de Comercio, publicado el 7 de octubre de 1889, reformado el 24 de mayo de 1996.
4. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada el 5 de febrero de 1917, reformada el 20 de marzo de 1997.
5. Constitución Política de los Estados Unidos de América, firmada en 1787.
6. Convención de Chicago, publicada el 12 de septiembre de 1946.

7. Convención de Ginebra, publicada el 9 de junio de 1982.
8. Convención de Roma, firmada el 29 de mayo de 1933.
9. Convención de Varsovia, publicada el 22 de febrero de 1934.
10. Decreto de Creación del Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, publicado el 27 de junio de 1991, reformado el 2 de agosto de 1994.
11. Decreto de Creación del Organismo Descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, publicado el 12 de junio de 1965, reformado el 15 de octubre de 1976.
12. Decreto de Creación del Organismo Desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, publicado el 3 de octubre de 1978, reformado el 2 de marzo de 1981.
13. Ley de Aviación Civil, publicada el 12 de mayo de 1995, reformada el 22 de diciembre de 1995.
14. Ley de Aviación Civil (Estados Unidos de América), publicada en el año de 1958.
15. Ley Federal de Procedimiento Administrativo, publicada el 4 de agosto de 1994.
16. Ley General de Bienes Nacionales, publicada el 8 de enero de 1982, reformada el 29 de julio de 1994.
17. Ley General de Vías de Comunicación, publicada el 19 de febrero de 1940, reformada el 22 de diciembre de 1995.
18. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada el 29 de diciembre de 1979, reformada el 24 de diciembre de 1996.

19. Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, publicado el 25 de octubre de 1951, reformado el 19 de abril de 1961.
20. Reglamento del Registro Público del Comercio, publicado el 22 de enero de 1979.
21. Reglamento del Registro Público de la Propiedad, publicado el 5 de agosto de 1988.
22. Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado el 21 de junio de 1995, reformado el 15 de noviembre de 1996.



## APÉNDICE I

## LEY de Aviación Civil.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que diga: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEÓN,  
Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes se hace:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido darme el siguiente

### DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

#### LEY DE AVIACION CIVIL

##### Capítulo I

##### Disposiciones generales

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto regular la explotación, el uso e aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil de Estado.

El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la Nación.

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Aeronave:** cualquier vehículo capaz de transferir con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo;
- II. **Aeródromo civil:** área definida de tierra o de agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatrizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones e servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación;
- III. **Aeropuerto:** aeródromo civil de servicio público, que cuente con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves;
- IV. **Aerovía:** ruta aérea dotada de radioayudas e la navegabilidad;
- V. **Certificado de aeronavegabilidad:** documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo;
- VI. **Certificado de matrícula:** documento que identifica y determina la nacionalidad de la aeronave;

- VII. Helipuerto: aeródromo civil para el uso exclusivo de helicópteros;
- VIII. Ruta: espacio aéreo establecido por la Secretaría para canalizar el tráfico aéreo.
- IX. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- X. Servicio al público de transporte aéreo: el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye al servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.
- XI. Servicio de transporte aéreo regular: el que está sujeto a licitación, frecuencias de vuelos y horarios;
- XII. Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional, y
- XIII. Tralades: los definidos como tales en la fracción I del artículo 2 de la Ley sobre la Celebración de Tralades.

Artículo 3. La explotación, uso e aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, es de jurisdicción federal.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio de que las controversias que surjan entre particulares se sometan a arbitraje, de conformidad con las disposiciones aplicables.

Los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una aeronave civil con matrícula mexicana, se sujetarán a las leyes y autoridades mexicanas; y los que ocurran o se realicen a bordo de una aeronave civil extranjera durante el vuelo de la misma sobre territorio nacional, se regirán por las leyes y autoridades del Estado de matrícula de la aeronave, sin perjuicio de lo establecido en los tratados. En el caso de comisión de delitos en aeronaves, se estará a lo dispuesto por el Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuere Coinmún y para toda la República en Materia Federal.

Se aplicables a la navegación aérea civil las disposiciones que, entre normativas y defunciones a bordo de un buque con bandera mexicana, establece el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal.

Artículo 4. La navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige por lo previsto en esta Ley, por los tratados y, a falta de disposición expresa, se aplicará:

- I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;
- II. La Ley General de Bienes Nacionales;
- III. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y
- IV. Los códigos de Comercio Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles.

Artículo 5. Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

- I. Civiles, que podrán ser:
  - a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o de transporte nacional e internacional, y
  - b) Privadas: las utilizadas para fines comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y
- II. De Estado, que podrán ser:
  - a) Las de propiedad e uso de la Federación, distintas de las militares; las de gobiernos estatales y municipales, y las de las entidades paraestatales, y
  - b) Las militares, que son las destinadas a la posesión del Ejército, Armada y Fuerzas Aéreas Nacionales.

#### Capítulo II

##### De la autoridad aeronáutica

Artículo 6. La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones en materia de aviación civil, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal:

- I. Planear, formular y conducir los programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo;
- II. Otorgar concesiones y permisos, velar por su cumplimiento y resolver, en su caso, la modificación o terminación;
- III. Expedir las normas oficiales, emitir y dar cumplimiento a las disposiciones administrativas.

- IV. Prestar y contratar los servicios de la navegación aérea y establecer las condiciones de operación a que deben sujetarse;
- V. Expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte aéreo, así como verificar su cumplimiento;
- VI. Expedir certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano;
- VII. Establecer y verificar el sistema de aerovías dentro del espacio aéreo nacional;
- VIII. Participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados;
- IX. Promover la formación, capacitación y edificación del personal técnico aeronáutico;
- X. Expedir y, en su caso, revocar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico;
- XI. Interpretar la presente Ley y sus reglamentos para efectos administrativos; y
- XII. Llevar demás que señalan esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

Artículo 7. La Secretaría ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, a través del comandante de aeropuerto quien tendrá las atribuciones que a continuación se mencionan, las cuales ejercerá en las demarcaciones geográficas que expresamente le sean determinadas por la propia Secretaría:

- I. Autorizar o suspender la operación de las aeronaves, conforme a lo dispuesto por esta Ley;
- II. Verificar que los servicios de control de tránsito aéreo, de radioayudas a la navegación y de ayudas visuales se ajusten a las disposiciones aplicables;
- III. Verificar la vigencia de las licencias y capacidades del personal técnico aeronáutico, de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de las aeronaves;
- IV. Verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene en los servicios de transporte aéreo;
- V. Disponer el cierre parcial o total de aeropuertos, helipuertos o aeródromos en

general, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;

- VI. Prohibir a cualquier piloto o miembro de la tripulación la realización de operaciones, cuando no cumplan con las disposiciones aplicables;
- VII. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta Ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar del ministerio público; cumplir las resoluciones judiciales; y coordinar esas actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos; y
- VIII. Las demás que señalan esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

Para estos efectos, el comandante dispondrá del apoyo de un cuerpo de verificadores aeronáuticos subordinados a él.

Artículo 8. En los aeropuertos deberá integrarse un comité de horarios que determinará, de manera coordinada, la asignación a los distintos concesionarios o permisionarios de los horarios de aterrizaje y despegue de aeronaves, obra aérea equitativa y no discriminatoria, de conformidad con las frecuencias de vuelo previstas para la operación de las rutas.

Dicho comité será presidido por el comandante de aeropuerto, con la participación de la administración del aeropuerto y de los concesionarios o permisionarios interesados. Su funcionamiento se determinará en el reglamento respectivo.

### Capítulo III

#### De las concesiones y de los permisos

##### Sección Primera

##### De las concesiones

Artículo 9. Se requiere de concesión que otorgue la Secretaría para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Tal concesión sólo se otorgará a personas morales mexicanas.

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

- I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;

- II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de navegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y
- III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.

Los concesionarios a que se refiere este artículo podrán prestar el servicio de transporte aéreo regular internacional siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría.

Artículo 10. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de treinta años y podrán ser prorrogadas en una o varias ocasiones, siempre que cada una de dichas prórrogas no exceda al plazo a que se refiere este artículo, y el concesionario:

- I. Hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretende prorrogar;
- II. Lo efectúe a más tardar un año antes de su conclusión;
- III. Hubiere realizado un mejoramiento en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables, y
- IV. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, con base en esta Ley.

#### Sección Segunda De los permisos

Artículo 11. Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

- I. Nacional no regular;
- II. Internacional regular;
- III. Internacional no regular, y
- IV. Privado comercial.

Los permisos se otorgarán a personas morales mexicanas en el caso de la fracción I; a sociedades extranjeras en el supuesto de la fracción II; a

personas morales mexicanas o sociedades extranjeras en el caso de la fracción III; y a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras en el caso de la fracción IV.

Para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas, se estará a lo dispuesto en el artículo 9 de esta Ley.

Asimismo, requerirá de permiso el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento, que podrá otorgarse a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.

Los permisos se otorgarán por plazo indefinido.

En el reglamento correspondiente se precisarán los requisitos para la obtención de los permisos a que se refiere este artículo.

#### Sección Tercera

##### Disposiciones comunes

Artículo 12. Las concesiones y los permisos se otorgarán a las personas que cumplan con los requisitos establecidos en esta Ley y sus reglamentos.

La resolución por la que se otorga el permiso o la concesión deberá emitirse en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.

La participación de la inversión extranjera en el capital de las personas morales mexicanas, se sujetará a lo dispuesto por la ley de la materia.

Artículo 13. El título de concesión o el permiso deberá incluir, cuando mena, lo siguiente:

- I. El nombre y domicilio del concesionario o permisionario;
- II. El objeto de la concesión o el permiso;
- III. En su caso, las rutas o vuelos autorizados;
- IV. Los programas de desarrollo y, en su caso, los programas de mantenimiento del servicio;
- V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios o permisionarios, y
- VI. El período de vigencia.

Artículo 14. Las concesiones o los permisos terminan por:

- I. Vencimiento del plazo establecido en la concesión o de la prórroga que, en su caso, se hubiera otorgado;
- II. Renuncia del titular;

- III. Revocación.
- IV. Desaparición del objeto de la concesión o el permiso, y
- V. Liquidación o quiebra del titular.

La terminación de la concesión o del permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

Artículo 15. Las concesiones o los permisos se podrán revocar por:

- I. No ejercer los derechos conferidos durante un período mayor de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la fecha de su otorgamiento;
- II. No mantener vigentes los seguros o que se refiere esta Ley;
- III. El cambio de nacionalidad del concesionario o permisionario;
- IV. Ceder, hipotecar, gravar, transferir, o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos, a ningún gobierno o Estado extranjero;
- V. Ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos a otras particulares, nacionales o extranjeras sin autorización de la Secretaría;
- VI. Aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas;
- VII. Alzar o falsificar documentos oficiales relacionados con esta Ley;
- VIII. Suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la Secretaría, salvo en caso de fuerza mayor;
- IX. Prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo;
- X. Infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad;
- XI. Incumplir con las obligaciones de pago de las formalizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;
- XII. Ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionarios o permisionarios ante quienes tengan derecho a ello, y
- XIII. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en

esta Ley, en sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivos, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y éste haya quedado firme en términos de ley.

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a V y VII anteriores.

En los casos de las fracciones VIII a XI, la Secretaría sólo revocará la concesión o permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción. Para los supuestos de las fracciones VI, XII y XIII, se requerirá que la sanción se haya impuesto por lo menos en cinco ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.

El titular de una concesión o permiso que hubiera sido revocado no podrá obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso de los contemplados en la presente Ley dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

Artículo 16. La Secretaría autorizará la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidas en las concesiones o permisos, dentro de un plazo de noventa días naturales contado a partir de la presentación de la solicitud, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes, y asuma las condiciones que, al efecto, establezca la Secretaría.

Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso o los derechos en ellos conferidos, a ningún gobierno o Estado extranjero.

#### Capítulo IV

#### Del servicio de transporte aéreo

##### Sección Primera

##### Generalidades

Artículo 17. En la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, al fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Los servicios deberán prestarse de manera permanente y uniforme, en condiciones equitativas y

de criminalistas en cuenta a calidad, oportunidad y precio.

#### Sección Segunda

##### Del servicio al público de transporte aéreo

Artículo 18. El servicio al público de transporte aéreo podrá ser nacional e internacional; regular e no regular, y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanas.

Artículo 19. La prestación del servicio de transporte aéreo nacional regular estará sujeta a lo siguiente:

- I. Las concesiones contendrán las rutas específicas con las que se iniciará la prestación del servicio y las condiciones del mismo;
- II. Para operar rutas adicionales a las contenidas en la concesión, deberá solicitarse a la Secretaría la autorización correspondiente, misma que formará parte de la propia concesión, y
- III. La ruta adicional únicamente podrá comercializarse hasta que haya sido autorizada, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de noventa días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaración al respecto por parte de la Secretaría.

Artículo 20. La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanas estará sujeta a lo siguiente:

- I. Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá de autorización que otorgue la Secretaría;
- II. Las autorizaciones respectivas únicamente se otorgarán a las personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte aéreo regular nacional;
- III. Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el Estado hacia el cual se opera la ruta;
- IV. Las autorizaciones se abrirán a rutas específicas;

V. Las rutas específicas únicamente podrán comercializarse hasta que hayan sido autorizadas, y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de ciento ochenta días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaración al respecto por parte de la Secretaría, y

VI. En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrece las mejores condiciones para la prestación del servicio.

Para determinar la oportunidad y conveniencia de iniciar las negociaciones de los tratados a que alude este artículo, la Secretaría tomará en cuenta las condiciones de reciprocidad, así como los criterios a que se refiere el artículo 25 siguiente.

Artículo 21. Las sociedades extranjeras requerirán de Permiso de la Secretaría para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular, hacia y desde territorio mexicano. Al efecto, la Secretaría otorgará tales permisos conforme a los tratados celebrados con los Estados respectivos.

Artículo 22. Los concesionarios y permisionarios que cuentan con autorización para operar rutas aéreas en términos de esta Ley, deberán informar a la Secretaría de aquellas rutas que dejaron de operar, con un mínimo de treinta días de anticipación a que esto ocurra, o de noventa días, si son las únicas prestadoras del servicio.

Artículo 23. Los servicios de transporte aéreo nacional no regular incluyen, entre otros, los del fletamento y de taxis aéreos.

En el caso de los servicios de fletamento, los permisionarios deberán observar lo siguiente:

- I. Los vuelos e paquetes de vuelos que desean operar estarán sujetos a autorización previa de la Secretaría;
- II. Los servicios que existen en ningún caso podrán traducirse o dar hecho por equivalentes a los del transporte aéreo regular;
- III. Los servicios serán complementarios a los del transporte aéreo regular, y

V. En los contratos de fletamento de aeronaves que celebren con prestadoras de servicios turísticos, deberá pactarse que los servicios de transporte aéreo se comercializarán, en todo caso, como parte de otros servicios en paquete, y conforme con lo que establezca el reglamento respectivo.

La prestación de los servicios de taxi aéreo se reglarán a las condiciones que se especifiquen en los permisos que, para tal efecto, se otorguen por la Secretaría con base en esta Ley, considerando todos los aspectos que atiendan, entre otros elementos, a las especificaciones de los equipos aéreos, las características de las operaciones y la forma de comercialización de los servicios.

Artículo 24. La prestación de servicios de transporte aéreo no regular internacional por parte de permisionarios mexicanos o por sociedades extranjeras, se sujetará a lo establecido en los tratados; en falta de éstos, la Secretaría resolverá en particular cada solicitud.

Artículo 25. La Secretaría, al resolver las solicitudes a que se refieren los artículos 19 a 21 y 23 anteriores, tomará en cuenta, según sea el caso, dentro de lo que le compete, la competencia efectiva, la permanencia, calidad y eficiencia del servicio, así como el desempeño de los servicios de transporte aéreo.

Artículo 26. Los concesionarios o permisionarios mexicanos deberán enviar a la Secretaría, para su conocimiento, los acuerdos comerciales y de cooperación que celebren entre sí o con aerolíneas extranjeras, dentro de un plazo de treinta días hábiles a partir de la celebración de los mismos.

#### Sección Tercera

##### Del servicio de transporte aéreo privado comercial

Artículo 27. Se considera transporte aéreo privado comercial aquél que se destina al servicio de uno o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

Dentro del transporte aéreo privado comercial se encuentran los servicios aéreos especializados que, en su vez, comprenden los de aerofotografía, fotogrametría, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias y capacitación del personal, entre otros.

En el caso de aeronaves extranjeras que presten servicios de transporte aéreo privado comercial se estará a lo dispuesto en los tratados y en las leyes aplicables.

#### Sección Cuarta

##### Del transporte aéreo privado no comercial

Artículo 28. Se considera transporte aéreo privado no comercial aquél que se destina a uso particular sin fines de lucro.

La operación de las aeronaves de transporte aéreo privado no comercial no requerirá de permiso, pero deberá contar con los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, y con póliza de seguro.

Las personas que operen las aeronaves a que se refiere este artículo, en ningún caso podrán prestar servicios comerciales a terceros.

Artículo 29. Las aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial, podrán sobrevolar el espacio aéreo nacional y aterrizar y despegar en territorio mexicano, siempre que ablanden, en cada caso, autorización de la Secretaría. El primer aterrizaje deberán hacerlo en un aeropuerto internacional.

Los propietarios o la tripulación de aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial, deberán acreditar a la Secretaría, cuando ésta se lo solicite, que aquélla y la aeronave cumplen con los requisitos técnicos sobre aeronavegabilidad y seguros establecidos en el Estado de su matrícula.

Artículo 30. Los aviones, aeronaves ultraligeras u otros análogos, con o sin motor, que no presten servicio al público, requerirán registrarse ante la Secretaría, y sujetarse a lo establecido en las disposiciones generales y normas oficiales mexicanas respectivas.

Los clubes aéreos y de aeromodelismo quedarán sujetos a las reglamentaciones derivadas de esta Ley y a las normas oficiales mexicanas que, en su caso, expida la Secretaría.

#### Sección Quinta

##### De las aeronaves de Estado

Artículo 31. La operación de las aeronaves de Estado no requerirá de permiso; se ajustará a la obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes, y deberá contar con póliza de seguro.

Las aeronaves militares se registrarán para su operación por las disposiciones aplicables en



específico a las mismas, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 37 de esta Ley.

#### Capítulo V

##### De las operaciones

Artículo 32. Toda aeronave, para realizar vuelos, deberá contar con póliza de seguro y certificados de matrícula y de aeronavegabilidad vigentes.

La obtención del certificado de aeronavegabilidad se sujetará a las pruebas, al control técnico y a los requisitos de mantenimiento que establezcan los reglamentos.

En todos los casos, las aeronaves tendrán que llevar a bordo los documentos y equipo que señalen los tratados, esta Ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 33. En las aeronaves civiles no podrán abordar personas armadas, en estado de ebriedad e bajo el influjo de alucinógenos, psicotrópicos o anérgicos; y sólo con las autorizaciones correspondientes podrán transportarse cadáveres o personas que, por la naturaleza de su enfermedad, presentan riesgo para los demás pasajeros.

Los menores de edad podrán viajar solos, bajo responsabilidad de sus padres o tutores.

Las concesionarias y permisionarias deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.

Artículo 34. La Secretaría regulará el transporte aéreo de materiales, sustancias y objetos peligrosos, así como de armas, municiones y explosivos, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras dependencias de la administración pública federal y de lo dispuesto por los tratados.

#### Capítulo VI

##### Del tránsito aéreo

Artículo 35. Para la navegación en el espacio aéreo será obligatorio utilizar los servicios de tránsito aéreo, radiayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de despacho e información de vuelos, que preste la Secretaría o, en su caso, las personas facultadas por ésta.

Asimismo, será obligatorio hacer uso del sistema de aerovías establecido por la Secretaría en el espacio aéreo controlado.

Artículo 36. El Ejecutivo Federal, por razones de emergencia, seguridad pública e defensa

nacional, podrá establecer zonas prohibidas, restringidas e peligrosas a la navegación aérea civil.

Queda prohibido a las aeronaves civiles realizar vuelos acrobáticos, de demostración y, en general, evoluciones de carácter peligroso sobre las ciudades y núcleos de población.

La Secretaría podrá autorizar la realización de festivales aéreos, para lo cual señalará las áreas en donde éstos se llevarán a cabo.

Artículo 37. Las operaciones de aeronaves militares en cualquier parte del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, a excepción de las áreas restringidas para su operación, se sujetarán a las disposiciones de tránsito aéreo de esta Ley. En el caso de infracciones, se informará a las Secretarías de la Defensa y de Marina, según corresponde, para los efectos que procedan.

Por razones de seguridad nacional e de orden público, la Secretaría ejercerá sus atribuciones relativas a la navegación en el espacio aéreo en coordinación con las autoridades civiles o militares que correspondan.

#### Capítulo VII

##### Del personal técnico aeronáutico

##### Sección Primera

##### Disposiciones comunes

Artículo 38. El personal técnico aeronáutico está constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra, cuyas funciones se especifican en el reglamento correspondiente. Dicho personal deberá contar con las licencias respectivas, previa comprobación de los requisitos de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia, entre otros.

Artículo 39. Los concesionarios o permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.

Los instructores que imparten la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría.

La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas

que requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se ajustará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios y permisionarios.

#### Sección Segunda

##### Del comandante de la aeronave

Artículo 40. Toda aeronave deberá contar con un comandante o piloto al mando, quien será la máxima autoridad a bordo y el responsable de su operación y dirección y de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo. El comandante de las aeronaves de servicio al público deberá ser mexicano por nacimiento.

El comandante de la aeronave será designado por el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor de la aeronave, para suplir la ausencia o incapacidad del comandante de la aeronave durante el vuelo, se seguirá el orden jerárquico de designación de la tripulación hecha por aquéllos.

En casos de emergencia o por razones de seguridad, el comandante o el piloto que lo sustituya, actuará en nombre de quien lo designó y tomará las decisiones pertinentes.

Toda persona a bordo está obligada a acatar las instrucciones del comandante para la seguridad y operación de la aeronave.

El comandante registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos durante el vuelo, y los pondrá en conocimiento de las autoridades competentes del primer lugar de aterrizaje en el territorio nacional, de las autoridades competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza en el extranjero.

Artículo 41. La responsabilidad del comandante comprende desde el momento en que se hace cargo de la aeronave para iniciar el vuelo hasta su entrega a la autoridad competente o al representante del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, al propietario o poseedor de la aeronave, quienes serán solidariamente responsables con el

comandante o piloto, por cualquier orden dictada en contravención a lo dispuesto por esta Ley.

#### Capítulo VIII

##### De las tarifas

Artículo 42. Los concesionarios o permisionarios fijarán libremente las tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados.

Las tarifas deberán registrarse ante la Secretaría para su puesta en vigor y estarán permanentemente a disposición de los usuarios.

En las tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que están sujetos y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Las restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

Artículo 43. Cuando la Secretaría, por sí o a petición de la parte afectada, considere que no exista competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

En la regulación, la Secretaría podrá establecer tarifas específicas para la prestación de los servicios, así como mecanismos de ajuste y períodos de vigencia.

Los concesionarios y permisionarios sujetos a tal regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la aplicación y subsistencia de tales condiciones.

#### Capítulo IX

##### De la matrícula de las aeronaves

Artículo 44. Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Las aeronaves mexicanas deberán ostentar además, la bandera nacional.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves civiles mexicanas serán las siglas siguientes: XA, para las de servicio al público de transporte aéreo; XB, para las de servicios privados, y XC, para las aeronaves de Estado, distintas de las militares.

Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

Artículo 45. Padrán matricularse en los Estados Unidos Mexicanos las aeronaves propiedad o legítima posesión de mexicanos, así como las de extranjeros dedicadas exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial.

La nacionalidad mexicana de la aeronave se adquiere con el certificado de matrícula de la aeronave, el que se otorgará una vez inscrita la documentación a que se refiere la fracción I del artículo 47 de esta Ley, en el Registro Aeronáutico Mexicano.

Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.

En casos excepcionales, las aeronaves con matrícula extranjera arrendadas por los concesionarios o permisionarios, podrán ser operadas temporalmente, previa autorización de la Secretaría, con sujeción al reglamento respectivo.

Artículo 46. La cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá por consecuencia la pérdida de su nacionalidad mexicana y podrá realizarse en los siguientes casos:

- I. A solicitud escrita del propietario o legítimo poseedor de la aeronave. No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor;
- II. Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;
- III. En caso de destrucción, pérdida o abandono de la aeronave;
- IV. Por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales;
- V. Por matricularse en otro Estado, y
- VI. Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos respectivos.

#### Capítulo X

##### Del Registro Aeronáutico Mexicano

Artículo 47. El Registro Aeronáutico Mexicano es público, estará a cargo de la Secretaría, y en él deberán inscribirse:

- I. Las documentes por los cuales se adquiere, transmite, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los

demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores, así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas e extranjeras,

- II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad,
- III. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono, pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de las aeronaves;
- IV. Las concesiones y permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que lo modifiquen o terminen, y
- V. Los pólizas de seguro.

El reglamento respectivo determinará los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que deban expedirse.

#### Capítulo XI

##### De los contratos

##### Sección Primera

##### De los contratos de transporte aéreo

Artículo 48. Los contratos de servicio de transporte aéreo podrán referirse a pasajeros, carga o correo.

Artículo 49. El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.

El contrato deberá constar en un boleto de pasajero o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana correspondiente.

Artículo 50. En servicios de transporte aéreo nacional, los pasajeros tendrán derecho al transporte de su equipaje dentro de los límites de peso, volumen o número de piezas establecidos en el reglamento y disposiciones correspondientes, y en efecto se expedirá un ticket de equipaje. En vuelos internacionales, dichos límites serán los fijados de conformidad con los tratados.

Artículo 51. Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de pasajeros se sujetará a lo dispuesto en los tratados y a esta Ley.

Para este tipo de servicios, el concesionario o permisionario deberá exigir a los pasajeros lo

prestación del servicio al público de transporte aéreo no regular, en su carácter de fletante, pena a disposición del fletador, a cambio del pago de un precio determinado llamado flete, la capacidad ósea total o parcial de una o más aeronaves para transportar personas, carga o correo, una o más veces y durante un período determinado, reservándose al fletante la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

Artículo 60. El fletador responderá exclusivamente ante el fletador por el incumplimiento de las obligaciones pactadas entre ellos, y además será responsable por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en su aeronave o a los causados a terceros en la superficie por ésta, así como por aquéllos que se ocasionan por los aterajes en que la propia aeronave interviene.

El fletador responderá por la realización y la calidad del transporte, ante las personas que hubieren contratado los servicios en paquete por él ofrecidos, inclusive cuando utilice agentes e intermediarios que actúan por cuenta y a nombre del propio fletador.

#### Capítulo XII

### De la responsabilidad por daños

#### Sección Primera

#### De los daños a pasajeros, equipoje y carga

Artículo 61. Los concesionarios o permisionarios de los servicios de transporte aéreo nacional, serán responsables por los daños causados a los pasajeros, a la carga y al equipoje en el transporte.

En el caso de pasajeros, se entenderá que los daños se causarán en el transporte, si ocurren desde el momento en que el pasajero aborde la aeronave hasta que ha descendido de la misma.

El concesionario o permisionario será responsable del equipoje facturado desde el momento en que expide el título correspondiente hasta que entregue el equipoje al pasajero en el punto de destino.

En el caso de carga, el concesionario o permisionario será responsable desde el momento en que recibe la carga bajo su custodia hasta que la entregue al consignatario respectivo. La responsabilidad del concesionario o permisionario se interrumpirá cuando la carga le sea retirada por orden de autoridad competente.

Artículo 62. Para los daños a pasajeros, el derecho a percibir indemnizaciones se sujetará a lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, salvo por lo que se refiera al monto que será el triple de lo previsto en dicho artículo. Para la pretensión en el pago de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal de Trabajo.

La indemnización por la destrucción o avería del equipoje de mano será de hasta cuarenta salarios mínimos. Por la pérdida o avería del equipoje facturado la indemnización será equivalente a la suma de setenta y cinco salarios mínimos.

Artículo 63. Para la pérdida o avería de los efectos personales de los pasajeros, el concesionario o permisionario responderá ante el destinatario o, en su defecto, al remitente, una indemnización equivalente a diez salarios mínimos por kilogramo de peso bruto.

Artículo 64. En los casos de las indemnizaciones previstas en los artículos 62 y 63 anteriores, el concesionario o permisionario gozará del beneficio de limitación de responsabilidad, y deberá cubrir los daños o perjuicios causados en términos del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, si se comprueba que los daños se debieron a dolo, mala fe del propio concesionario o permisionario o de sus dependientes o empleados, o cuando se expida el billete de pasaje o boleto, el título de equipoje o la carta de porte o guía de carga aérea, según correspondiere.

Para el pago de las indemnizaciones se tomará como base el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal, en la fecha en que ocurran los daños.

Artículo 65. Los concesionarios o permisionarios responderán por la pérdida o daño que pueda sufrir la carga por el precio total de los mismos, inclusive los derivados de cosecho, cultivo o fuerza mayor, cuando el usuario declare el valor correspondiente y, en su caso, cubre un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pague con el propio concesionario o permisionario.

Los concesionarios o permisionarios podrán pactar con los usuarios la responsabilidad por pérdida o daño del equipoje facturado, en los términos del párrafo anterior.

presentación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo.

Artículo 52. Cuando se hayan expedido boletines en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, que tengan por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del pasajero, deberá:

- I. Reintegrarle el precio del boleto o boleto de pasaje y la proporción que corresponde a la parte no realizada del viaje;
- II. Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiere pernocta y, en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto; o
- III. Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque.

En los casos de las fracciones I y III anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al veinticinco por ciento del precio del boleto o boleto de pasaje o de la parte no realizada del viaje.

Artículo 53. Los pasajeros no tendrán los derechos a que se refiere el artículo anterior cuando el transporte lo hagan a título gratuito, con tarifas reducidas que no estén disponibles al público, o cuando no se presenten a la pizarra fuera del tiempo fijado para documentar el embarque.

Artículo 54. En vuelos de conexión, el concesionario o permisionario será responsable, en su caso, de los daños causados a pasajeros y equipaje facturado en tránsito o por retraso en el servicio de transporte aéreo, si la conexión forma parte del contrato celebrado entre el concesionario o el permisionario y el pasajero.

Artículo 55. Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por

virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Esta carta deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuya forma se sujetará a lo especificado en la norma oficial mexicana respectiva.

El embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de carga se sujetará a lo dispuesto en los tratados y en esta Ley.

Artículo 56. El porteador tendrá derecho de retener la carga hasta en tanto se cubre el precio indicado por el transportista en la carta de porte o guía de carga aérea.

Artículo 57. Se entiende por contrato de transporte de correos, el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el organismo público descentralizado que preste el servicio público de correo, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar correspondencia de un punto de origen a otro de destino, contra el pago de un precio.

Con sujeción a la presente Ley, las partes celebrarán el contrato de transporte de correos con las modalidades que convenga a la prestación eficiente del servicio.

Artículo 58. Los concesionarios o permisionarios serán responsables ante los pasajeros, embarcadores o el organismo descentralizado a que se refiere el artículo anterior, por las actas u omisiones que realicen terceros que, en su caso, hubieren contratado los gráficos concesionarios o permisionarios para la prestación de los servicios de transporte.

En las tarifas que establezcan los concesionarios o permisionarios estarán incluidas las costas que se originan por la contratación de dichas terceras personas.

#### Sesión segunda

##### Del contrato de fletamento de aeronaves

Artículo 59. El fletamento de aeronaves es el contrato mediante el cual el permisionario de la

Artículo 65. Las reclamaciones para los casos de pérdida o avería de la carga o equipaje facturado, deberán presentarse ante el concesionario o permisionario dentro de los quince días siguientes contados a partir de la fecha de entrega o de la fecha en que debió haberse la misma. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

Para el caso de carga o equipaje facturado, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

Para los daños a personas, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

Artículo 67. Los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo estarán sujetos de las responsabilidades por daños causados en los siguientes casos:

- a) A pasajeros, por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, y
- b) A equipaje facturado y carga:
  - a) Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;
  - b) Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño total o parcial siempre que hayan cumplido en el tiempo de entrega establecido;
  - c) Cuando los bienes se transportan a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquellos debieran transportarse en vehículos con otras características, y
  - d) Cuando sean falsas las declaraciones e instrucciones del embarcador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga.

Artículo 68. Las daños que sufran las personas o carga transportadas en aeronaves operadas al servicio de transporte aéreo privado se sujetarán a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Civil y para toda la República en Materia

Artículo 69. Será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserta en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores a los previstos en los artículos 62 y 63 anteriores, o que establezcan causas de exoneración de responsabilidad distintas de las previstas en el artículo 67 anterior. La nulidad de tales cláusulas no implicará la del contrato de transporte.

#### Sección Segunda

#### De los daños a terceros

Artículo 70. Cuando por la operación de una aeronave, por objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentran en la superficie, habrá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su causa.

Será responsable del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario, o poseedor de la aeronave, cubrir las indemnizaciones por los daños causados.

Para los efectos de este capítulo, una aeronave se encuentra en operación cuando esté en movimiento, lo que ocurrirá en los casos en que:

- I. Se encuentre en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con estipulación, pasaje o carga a bordo;
- II. Se desplace en la superficie por su propia fuerza motriz, o
- III. Se encuentre en vuelo.

La aeronave se considera en vuelo desde el momento en que inicia la carrera para su despegue hasta el momento en que concluya el aterrizaje del aterrizaje.

Artículo 71. Se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves. En estos casos, los concesionarios o permisionarios y, tratándose del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de las aeronaves, serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos en el artículo siguiente.

Se consideran también abordajes aquellos casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento, o a personas o bienes a bordo de éstas, por una aeronave en movimiento, aunque no haya efectiva colisión.

**Artículo 72.** En el caso de daños a personas, se cubrirá la indemnización correspondiente conforme a los términos señalados en el primer párrafo del artículo 62 de esta Ley. Para el caso de objetos en la superficie, el monto de la indemnización será de hasta treinta y cinco mil salarios mínimos.

El concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, el propietario o poseedor de la aeronave, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad, si se comprueba que los daños se debieron a dolo o mala fe de ellos mismos o de sus dependientes o empleados.

**Artículo 73.** Las acciones para exigir las indemnizaciones a que se refiere esta sección, prescribirán en un año a partir de la fecha en la cual ocurrieren los hechos.

#### Capítulo XIII

##### De los seguros aéreos

**Artículo 74.** Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, que transiten en el espacio aéreo nacional, deberán contratar y mantener vigente un seguro que cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipo, fletado o a terceros en la operación de las aeronaves.

Para el inicio de operaciones de una aeronave será requisito indispensable la aprobación por parte de la Secretaría del contrato de seguro. En el caso de las aeronaves privadas extranjeras, el acreditamiento deberá hacerse en el primer aeropuerto internacional al que aterrien.

En materia de transporte aéreo internacional, los seguros deberán cumplir con lo establecido en los tratados.

**Artículo 75.** Las reclamaciones por daños deberán ser hechas valer ante el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, ante el propietario o poseedor de la aeronave, de acuerdo con las disposiciones del reglamento respectivo.

#### Capítulo XIV

##### De la protección del ambiente

**Artículo 76.** Las aeronaves que sobrevuelan, aterricen y despeguen en territorio nacional, deberán observar las disposiciones que corresponden en materia de protección al ambiente; particularmente, en relación a homologación de ruido y emisión de contaminantes.

La Secretaría fijará los plazos para que se realicen adecuaciones en las aeronaves que, por los efectos de esta artículo, así lo requieran y, en su caso, establecerá los lineamientos para la sustitución de la flota aérea.

#### Capítulo XV

##### Del abandono de aeronaves

**Artículo 77.** La Secretaría podrá hacer la declaración de abandono de aeronaves cuando:

- I. Lo declare el propietario o poseedor ante la Secretaría;
- II. La aeronave permanezca en un aeropuerto o helipuerto noventa días naturales e más sin estar al cuidado o a indicio de su propietario o poseedor;
- III. Carezca de marcas de nacionalidad, matrícula y no sea posible conocer, por documentos a bordo, el nombre del propietario o poseedor y lugar de procedencia.

En los casos de las fracciones II y III, previamente a la declaración de abandono, la Secretaría publicará tres veces en intervalos de diez días cada uno, avisos en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de la entidad federativa donde se encuentra la aeronave, en el que en total se concederá un plazo de cuarenta días a partir de la primera publicación, para presentar objeciones. Concluido el plazo, la Secretaría, en su caso, hará la declaración de abandono de la aeronave, pasando ésta a propiedad de la Nación y procederá a su enajenación en subasta pública, con participación de las autoridades correspondientes y ante fedatario público. Los recursos que se obtengan por la enajenación de la aeronave se Anterarán a la Tesorería de la Federación, previa liquidación de los adeudos generados con el aeropuerto de que se trata.

**Artículo 78.** En el caso de aeronaves abandonadas en aeropuertos o helipuertos en los que no hay control de tráfico, si ellos no habilitados para operaciones aéreas, la autoridad aeronáutica dará parte de inmediato a las autoridades competentes.

#### Capítulo XVI

##### De los accidentes y de la búsqueda y salvamento

**Artículo 79.** Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado,

no comercial, los propietarios e poseedores de aeronaves, deberán proveer de equipos técnicos y del personal necesario para la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. Accidente: todo suceso por el que se causa la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionan daños e lesiones estructurales a la aeronave, o por el que la aeronave desaparece o se encuentra en un lugar inaccesible, y
- II. Incidente: todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Artículo 80. La búsqueda y salvamento en accidentes de aeronaves civiles se da interés público y las autoridades, propietarios, poseedores, concesionarios, permisionarios y miembros de la tripulación de vuelo estarán obligados a participar en las acciones que se llevan a cabo.

Las operaciones de búsqueda y salvamento se harán bajo la dirección y control de la Secretaría, y los gastos que se originan por la investigación y asistencia de las víctimas o de sus bienes serán por cuenta del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave accidentada.

Artículo 81. Corresponde a la Secretaría la investigación de los accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, se se llevará a cabo con audiencia de los interesados, determinará la causa probable de los mismos y, en su caso, impondrá las sanciones. Si no hay lugar a ello, hará los hechos del conocimiento de la autoridad competente.

Artículo 82. Se considerará perdida una aeronave, salvo prueba en contrario, en los siguientes casos:

- Par declaración del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, y
- Cuando transcurridos treinta días desde la fecha en que se tuviesen las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

La Secretaría declarará la pérdida y cancelará las inscripciones correspondientes.

#### Capítulo XVII

##### De la requisa

Artículo 83. En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de las aeronaves y demás equipo de los servicios públicos de transporte aéreo, de los bienes muebles e inmuebles necesarios y disponer de todo ello como lo juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igualmente utilizar al personal que estuviera al servicio de la sociedad sujeta a la requisa cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

El Gobierno Federal, salvo en el caso de guerra internacional, indemnizará a los interesados, pagando los daños y perjuicios a su valor real. Si no hubiera acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y en el caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio del ingreso neto en el año anterior a la requisa. Cada una de las partes cubrirá la mitad de los gastos que se originen por el peritaje.

#### Capítulo XVIII

##### De la verificación

Artículo 84. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, estarán obligados a permitir el acceso e inspecciones de la Secretaría a sus instalaciones, e transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente Ley, y en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines, así como a proporcionar a la Secretaría informes con los datos que permitan conocer de la operación y explotación de los servicios de transporte aéreo.

Las personas físicas o morales que sean sujetas de verificación, cubrirán las cuotas que por este concepto se originen.

Artículo 85. Las certificaciones de las unidades de verificación establecidas por terceros tendrán



Secretaría, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos;

XV. Arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave en vuelo, objetos o lastre, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos;

XVI. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda o salvamento, salvo causa de fuerza mayor, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos, y

XVII. Realizar o permitir que se realice abordaje de la aeronave en vuelo, planificaciones barométricas o barotopográficas sin el permiso correspondiente, en el caso de tripular una aeronave civil extranjera, multa de doscientos a dos mil salarios mínimos.

Artículo 89. Cualquiera otra infracción a esta Ley o a sus reglamentos que no esté expresamente prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría con multa de doscientos a cinco mil días de salario mínimo.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una sanción equivalente hasta el doble de la cuantía señalada.

Para efectos del presente capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

Artículo 90. Se le revocará la licencia al comandante de la aeronave que tripule en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o enervantes o que permita que un miembro de la tripulación de vuelo participe en las operaciones en ese estado o bajo tales efectos, o cuando realice actos u omisiones que tiendan a la comisión de los delitos de contrabando y tráfico ilegal de personas, drogas y armas. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación de vuelo, que se encuentre en los mismos supuestos.

Artículo 91. Para declarar la revocación de concesiones, permisos y licencias; suspensión de servicios; la imposición de las sanciones previstas en esta Ley; así como para la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Artículo 92. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la

responsabilidad civil o penal que resulte, ni de la revocación que proceda.

#### TRANSITORIOS

PRIMERO.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Se derogan los artículos 1a., fracción VIII, 9a., fracciones II y VI; 306 al 326, 329 al 370, 371, fracción I, incisos a) y d), fracciones II y III y el penúltimo y último párrafo; 372 y 373; 642; 644; 655 al 656; 662 al 664, y 668 al 670, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como todas demás disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Las disposiciones reglamentarias y administrativas en vigor se continuarán aplicando mientras se expedieren los nuevos reglamentos, salvo en lo que se opongan a la presente Ley.

TERCERO.- Las infracciones cometidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, se sancionarán y tramitarán de conformidad con las disposiciones vigentes al momento en que se cometieron.

CUARTO.- Las concesiones y permisos otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, serán respetados en sus términos sin perjuicio de que sus titulares opten por acogerse a la presente Ley.

Por lo que se refiere a los permisos en trámite, se estará a lo dispuesto en esta Ley.

La obtención de permisos, en tanto se aplican los reglamentos respectivos, se sujetará a las disposiciones vigentes, en lo que no se opongan a la presente Ley.

México, D.F., a 28 de abril de 1995.- Odo Florentino Castro López, Presidente.- Sen. Martha Lara Alatorre, Presidente.- Dip. Fernando Flores Odoñez González, Secretario.- Sen. Antonio Manríquez Ojeda, Secretario.- Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los 05 días del mes de mayo de mil novecientos noventa y cinco.- Ernesto Zedillo Ponce de León.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Esteban Moctesum Berragán.- Rúbrica.

caso fortuito o de fuerza mayor, multa de dos mil a diez mil salarios mínimos.

- V. No dar aviso a la Secretaría de las rutas que deje de operar, en los términos del artículo 22 de esta Ley, multa de tres mil a cinco mil salarios mínimos;
- VI. Vender, en forma directa, porciones aéreas en el caso de los servicios de transporte aéreo de fletamento, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;
- VII. Negarse a prestar servicios, sin causa justificada, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;
- VIII. No efectuar la conservación y mantenimiento de sus aeronaves y demás bienes que se relacionan con la seguridad y eficiencia del servicio, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
- IX. No aplicar las tarifas registradas, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
- X. No operar las rutas autorizadas en los plazos previstos en la presente Ley, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
- XI. No proporcionar la información que le solicite la Secretaría, en los plazos fijados por ésta, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
- XII. No sujetarse a los itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios autorizados, multa de doscientos a un mil salarios mínimos.

Artículo 86. Se impondrá sanción al comandante de cualquiera aeronave civil por:

- L. Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en las operaciones de los mandos de la aeronave, salvo causa de fuerza mayor, multa de dos mil a cinco mil salarios mínimos;
- Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;
- M. No aterrizar en los aeropuertos internacionales autorizados en casos de vuelos de internación al territorio nacional, salvo causa de fuerza mayor, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;

- IV. Transportar cadáveres o personas que por la naturaleza de su enfermedad presenten riesgo para los demás pasajeros, sin la autorización correspondiente, multa de un mil a cinco mil salarios mínimos;
- V. Abandonar la aeronave, la tripulación, los pasajeros, la carga y demás efectos, en lugar que no sea la terminal del vuelo y sin causa justificada, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
- VI. Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares prohibidos, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
- VII. Tripular la aeronave sin licencia, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
- VIII. Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al tránsito aéreo, salvo causa de fuerza mayor, multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
- IX. Iniciar el vuelo sin certificar de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad, de las licencias de la tripulación de vuelo y de que la aeronave ostenta las marcas de nacionalidad y matrícula, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
- X. Operar la aeronave de manera negligente o fuera de los límites y parámetros establecidos por el fabricante de la misma, sin que medie causa justificada, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
- XI. No informar a la Secretaría o al comandante del aeropuerto más cercano, en el caso de incidentes o accidentes aéreos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a que tengan conocimiento de ellos, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
- XII. No utilizar durante la operación de la aeronave los servicios e instalaciones de ayuda a la navegación aérea y demás servicios auxiliares, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
- XIII. Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, sin la autorización respectiva, multa de trescientos a tres mil salarios mínimos;
- XIV. Volar sobre zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, sin autorización de la

validez cuando dichas unidades hayan sido previamente autorizadas por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

#### Capítulo XIX

#### De las sanciones

Artículo 65. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley cometidas por el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor de la aeronave, según se trate, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

- I. Permitir que la aeronave transite:
  - a) Sin estar las marcas de nacionalidad y matrícula, o cuando éstas se encuentran borradas o modificadas sin autorización de la Secretaría, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
  - b) Por carecer de los certificados de aeronavegabilidad o de matrícula, o cuando tales documentos estén vencidos, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
  - c) Por carecer de los seguros o cuando no estén vigentes, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
  - d) Tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente, con multa de cinco mil a quince mil salarios mínimos;
  - e) Sin el plan de vuelo o cuando se modifique sin autorización, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;
  - f) Por no llevar a bordo las pólizas de seguro a que se refiere esta Ley, con multa de cinco mil a diez mil salarios mínimos;
  - g) Sin los instrumentos de seguridad y equipo de auxilio que corresponde, con multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos;
  - h) Sin hacer uso de las instalaciones y de los servicios auxiliares, salvo casos de fuerza mayor, con multa de quinientos a cinco mil salarios mínimos, y
  - i) Por no llevar a bordo el certificado de aeronavegabilidad o de matrícula, con multa de doscientos a un mil salarios mínimos;

- II. Internar al territorio nacional una aeronave extranjera o por llevar una aeronave mexicana al extranjero, sin cumplir con los requisitos exigidos por esta Ley, con multa de dos mil a diez mil salarios mínimos;
- III. Operar aviones en aeródromos y aeropuertos no autorizados, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;
- IV. Obtener la matrícula de la aeronave en el registro de otro Estado, sin haber obtenido la cancelación de la matrícula mexicana, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;
- V. Cuando de manera negligente no se haga del conocimiento de la Secretaría los incidentes o accidentes ocurridos a las aeronaves, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a ocho mil salarios mínimos;
- VI. Imponer al tránsito a la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos, y
- VII. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de un mil a cinco mil salarios mínimos.

Artículo 67. Se les impondrán a los concesionarios o permisionarios de servicio al público de transporte aéreo las siguientes sanciones por:

- I. No tener vigente la concesión o permiso correspondiente, multa de ocho mil a diez mil salarios mínimos;
- II. Llevar a cabo el servicio de transporte aéreo nacional, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de ocho mil a diez mil salarios mínimos;
- III. Cuando con motivo de un vuelo de simple tránsito efectúe embarque a desembarque de pasajeros y carga, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de cinco mil a diez mil salarios mínimos;
- IV. No seguir las aerovías o no utilizar los aeropuertos que le hayan sido señalados en el plan de vuelo respectivo, salvo

## APÉNDICE II <sup>66</sup>

---

<sup>66</sup> UGARTE ROMANO, Luis. *Ley, Convenios, Tratados y Otros Temas de Aeronáutica Civil*. Ed. Espejo de Obsidiana. México, D.F., 1995.

**1. Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional.**

Firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929.

<b>México</b>	<b>Adhesión</b> 14-Febrero-1933	<b>En vigor</b> 15-Mayo-1933	<b>Diario Oficial</b> 22-Febrero-1934
---------------	------------------------------------	---------------------------------	--

**2. Protocolo de La Haya, relativo a la modificación de la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional.**

Firmado en La Haya el 28 de Septiembre de 1955.

<b>México</b>	<b>Ratificado</b> 24-Mayo-1957	<b>En vigor</b> 1º-Agosto-1963	<b>Diario Oficial</b> 13-Agosto-1967
---------------	-----------------------------------	-----------------------------------	---

**3. Protocolos número 1 y número 2 que modifican el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmados en Varsovia el 12 de Octubre de 1929. Firmados en Montreal el 25 de Septiembre de 1975.**

<b>México</b>	<b>Ratificados</b> los Protocolos 1 y 2 13-VIII-1984	<b>No está en vigor por falta de ratificaciones suficientes.</b>
---------------	--	--

**4. Protocolo de Guatemala**

Firmado el 6 de Marzo de 1971.

<b>México</b>	<b>No firmó.</b>	<b>No está en vigor por falta de ratificaciones suficientes.</b>
---------------	------------------	--

**5. Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea transportista contractual.**

Firmado en Guadalajara (México) el 18 de Septiembre de 1961.

<b>México</b>	<b>Ratificado</b> 16-Mayo-1962	<b>En vigor</b> 1º-Mayo-1964	<b>Diario Oficial</b> 20-Junio-1963
---------------	-----------------------------------	---------------------------------	--

**6. Conferencia de Chicago**

Firmado el 7 de Diciembre de 1944.

México	Ratificado 25-Junio-1946	En vigor	Diario Oficial 12-Diciembre-1946
--------	-----------------------------	----------	-------------------------------------

**7. Convenio de Ginebra,**

Reconocimiento Internacional de Derechos Sobre Aeronaves.

Firmado el 19 de Junio de 1948.

México	Ratificado 5-Abril-1950	En vigor 17-Septiembre-1953	Diario Oficial 9-Junio-1962
--------	----------------------------	--------------------------------	--------------------------------

Y una Fe de erratas del 12 de Agosto de 1982.

**8. Convenio referente a la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los daños causados por la aeronave a terceros en la superficie.**

Firmado en Roma el 7 de Octubre de 1952

México No se publicó, no se ratificó.

**9. Convenio sobre infracción y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves.**

Firmado en Tokio el 14 de Septiembre de 1963.

Firmado por México el 24 de Diciembre de 1968.

México	Ratificado 18-Marzo-1969	En vigor	Diario Oficial 17-Julio-1975
--------	-----------------------------	----------	---------------------------------

**10. Convenio de La Haya**

Para la Represión del Apodramiento ilícito de Aeronaves.

Firmado el 16 de Diciembre de 1970.

México	Ratificado 19-Julio-72	En vigor	Diario Oficial 4-October-1972
--------	---------------------------	----------	----------------------------------

Y Fe de erratas del 26 de Octubre de 1972.

**11. Convenio de Montreal.**

Para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil.

Firmado el 23 de Septiembre de 1971.

Firmado por México el 25 de Enero de 1973.

México	Ratificado 12-Septiembre-1974	En vigor	Diario Oficial 17-Julio-1975
--------	----------------------------------	----------	---------------------------------

## Apéndices

### 12. Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea.

Ap. I. Firmado el 10 de Noviembre de 1926.

México	Ratificado 30-Enero-1928	En vigor	Diario Oficial 14-Abril-1928
--------	-----------------------------	----------	---------------------------------

### 13. Convenio sobre Aviación Civil Comercial de La Habana.

Ap. II. Firmado el 15 de Febrero de 1928.

México	Ratificado	En vigor	Diario Oficial 3-Junio-1929
--------	------------	----------	--------------------------------

### 14. Disposiciones relativas al transporte de la correspondencia por vía aérea dimanantes del Convenio de París

Ap. III. Firmado el 5 de Julio de 1947. De La Unión Postal Universal. Protocolo final de las disposiciones relativas al Transporte de la Correspondencia por vía aérea.

México	Ratificado	En vigor	Diario Oficial 4-Marzo-1950
--------	------------	----------	--------------------------------

### 15. Acuerdo de París sobre Derechos comerciales de Servicios Aéreos no regulares Europeos.

Ap. IV. Firmado el 30 de Abril de 1956.

México	No firmó.		
--------	-----------	--	--

### 16. Convención de Viena sobre relaciones diplomáticas.

Ap. V. Firmado el 18 de Abril de 1961.  
Firmado por México el 16 de Junio de 1965.

México	Ratificado 20-Febrero-1965	En vigor	Diario Oficial 3-Agosto-1965
--------	-------------------------------	----------	---------------------------------

### 17. Convenio de París de 10 de Julio de 1967 sobre procedimiento aplicable para el establecimiento de las tarifas de los servicios aéreos regulares.

Ap. VI. México no participó.

### 18. Acuerdo de Montreal (IATA)

Firmado el 4 de Mayo de 1966.

México\*      Líneas Aéreas de México, S. A.

Condiciones Generales de Transporte (Acuerdos) De la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Del 12 de Noviembre de 1970 al 17 de Febrero de 1971.

---

\* Acuerdos no gubernamentales suscritos por las aerolíneas afiliadas.