



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

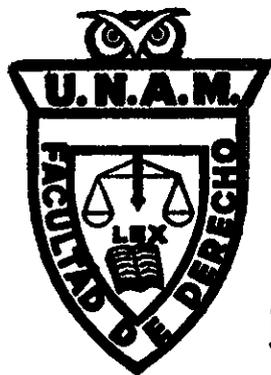
Facultad de Derecho
Seminario de Derecho Administrativo

"EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO"

T E S I S

Que para obtener el título de:
LICENCIADO EN DERECHO
p r e s e n t a

AGUSTIN CONTRERAS VENTURA



México, D.F.

1998

LEJIS CON
FAC A DE ORIGEN

263754



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

Ciudad Universitaria, D.F., a 24 de abril de 1998

ING. LEOPOLDO SILVA GUTIERREZ
DIRECTOR GENERAL DE LA
ADMINISTRACION ESCOLAR
P R E S E N T E.

El pasante de esta Facultad **CONTRERAS VENTURA AGUSTIN**, con número de cuenta 8839164-1, ha elaborado la tesis denominada **"EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO"**, bajo mi dirección, y la cual cumple con los requisitos reglamentarios del caso.

En tal virtud considero que está en aptitud dicha tesis, de ser sometida a la aprobación de los señores profesores que integren el jurado de su examen profesional.

Ruego a usted ordenar lo conducente para que se continúen los trámites inherentes para que dicho pasante presente el examen profesional correspondiente, en caso de no existir inconveniente para ello.

Transcribo acuerdo del Consejo de Directores de Seminarios, según circular SG/003/98, de la Secretaría General:

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad."

Reitero a usted las seguridades de mi consideración y respeto.

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU"

El Director del Seminario

PEDRO NOGUERÓN CONSUEGRA
LICENCIADO EN DERECHO



c.c.p.- Dr. Máximo Carvajal Contreras.- Director de la Facultad de Derecho.- presente.

Con toda mi admiración, cariño y respeto
agradezco a mis padres:

AGUSTÍN CONTRERAS GALVÁN Y

JACINTA VENTURA MARTÍNEZ

Todo el apoyo y estímulo recibido de su parte.

A mis hermanos :

JOSÉ JUAN

MARÍA ELENA

ROBERTO Y

VERÓNICA

Un agradecimiento especial al Lic. Fernando Flores, Director General de Compañía Mexicana de Aviación, por la oportunidad de conocer una rama más del Derecho y lograr la elaboración del presente trabajo.

”

Así mismo, mi reconocimiento a todo el personal de la Dirección Jurídica y Gerencia de Asuntos Jurídicos de Mexicana, por el apoyo y conocimientos adquiridos de ellos.

Con un agradecimiento al Lic. Rogelio Zacarías Rodríguez Garduño, por su orientación y colaboración para la realización del tema.

A todos los profesores y maestros de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México que han transmitido sus conocimientos y experiencias, para lograr la formación de profesionistas de calidad.

Al Lic. Pedro Noguera Consuegra, un gran reconocimiento por su asesoría en la elaboración y terminación de esta obra.

INTRODUCCION

Con la firma del Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944, surge la necesidad de mantener un control sobre las aeronaves que operan el espacio aéreo, así como la manera de regular esta actividad; por lo que se constituyó la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) para establecer las bases de esta importante actividad.

México no fue la excepción y sus normas regularon a está actividad a través de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estableciendo la figura del REGISTRO AERONÁUTICO MEXICANO. A este registro se le otorgó una autonomía propia en el año de 1941, con la publicación de la Ley de Vías Generales de Comunicación en el Diario Oficial de ese año.

Con la autonomía que se le otorga al registro bajo las directrices de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el Convenio sobre el reconocimiento de Derechos sobre aeronaves, suscrito en Ginebra, Suiza, el 18 de junio de 1948, ratificado por el Senado Mexicano, comienza una nueva etapa para determinar la prelación de créditos de los acreedores respecto de las aeronaves, consideradas como bienes muebles.

Como el Derecho Aéreo se encarga de regular la actividad aeronáutica se podría establecer que la Aviación es el arte del vuelo humano por medio de las aeronaves. Siendo el objeto del Derecho Aeronáutico regular las relaciones de las aeronaves, personal aeronáutico y pasajeros aplicando la Ley de Aviación Civil y reglamentaciones respectivas.

Por lo que el gran desarrollo de la actividad aeronáutica en el ámbito internacional, a hecho que las aerolíneas de los países piensen en unificar los criterios aplicables sobre los derechos y gravámenes de las aeronaves existentes en el mundo.

El contenido de esta obra, trata de introducir al lector a una reflexión acerca de los antecedentes y perspectivas del registro, los derechos reales sobre aeronaves, la forma en que se regula en otros países de Latinoamérica y por supuesto México.

Consta de Cuatro Capítulos, en el Primero se describen los antecedentes que dieron origen a esta institución y algunas nociones preliminares, remontándonos desde los pasajes bíblicos hasta nuestros días; en el Segundo se mencionan diversas regulaciones internacionales de esta actividad y de los gravámenes que se establecen en diversos países, el Tercero y más importante nos describe la Naturaleza Jurídica del Registro Aeronáutico Mexicano, así como los actos y documentos que deben inscribirse en él, y por último el Cuarto donde se vierten varias consideraciones sobre el Registro y la ley que lo regula.

Así entonces, el Registro Aeronáutico Mexicano juega un papel importante, toda vez que ahí se lleva el control de los propietarios y poseedores de aeronaves en toda nuestro territorio.

EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

INDICE

	PAG.
INTRODUCCION	I

CAPITULO PRIMERO

NOCIONES PRELIMINARES Y ANTECEDENTES

1. EL REGISTRO	2
1.1. ORIGEN Y CONCEPTO	2
1.2. PANORAMA HISTORICO DEL DERECHO REGISTRAL EN GENERAL	4
1.3. PANORAMA HISTORICO DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO	15

CAPITULO SEGUNDO

LOS REGISTROS AERONAUTICOS EN EL PANORAMA INTERNACIONAL

2. EL REGISTRO AERONAUTICO EN LOS DIVERSOS CONVENIOS INTERNACIONALES	23
2.1. EL REGISTRO DE AERONAVES EN EL CONVENIO DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL.-CHICAGO ILLINOIS E.U.A.- 1944	23
2.2. CONVENIO DE RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES. GINEBRA, SUIZA 19 DE JUNIO DE 1948	26
2.3. ALGUNAS REGULACIONES INTERNAS DEL REGISTRO AERONAUTICO EN DIVERSOS PAISES	37
REPUBLICA DE ARGENTINA	37

REPUBLICA DE CHILE	39
REPUBLICA DE COSTA RICA	42
REPUBLICA DE PANAMA	43
REPUBLICA DE EL SALVADOR	46

CAPITULO TERCERO

NATURALEZA JURIDICA DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

3. LEGISLACION	51
3.1. LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN	51
LEY DE AVIACION CIVIL	51
LEY DE AEROPUERTOS	52
LEY FEDERAL DE DERECHOS (MISCELANEA)	54
REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	60
REGLAMENTO DEL REGISTRO AERONAUTICO	61
3.2. ANALISIS DE LOS ACTOS Y DOCUMENTOS QUE DEBEN INSCRIBIRSE EN EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO	66
3.3. ASIGNACION Y CANCELACION DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA , DE LAS AERONAVES CIVILES MEXICANAS (PROVISIONALES, DEFINITIVAS)	90
3.4. CERTIFICACION	94

CAPITULO CUARTO

CONSIDERACIONES LEGALES SOBRE EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

4.1. LA LEY DE AVIACION CIVIL Y EL CONTROL DE EMPRESAS	100
4.2. EL REGISTRO DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD	101
4.3. REGISTRO DE LAS POLIZAS DE SEGUROS	102
4.4. PAGO DE DERECHOS	105
4.5. OTRAS CONSIDERACIONES	110
<u>CONCLUSIONES</u>	117
BIBLIOGRAFIA	124

CAPITULO PRIMERO

NOCIONES PRELIMINARES Y ANTECEDENTES

1.- EL REGISTRO

1.1. ORIGEN Y CONCEPTO.

De la necesidad que el hombre tenía de saberse poseedor o propietario de un bien mueble o inmueble (cosa, objeto, terreno, etc.), en alguna determinada región geográfica, estado o país de cualquier continente; surge la imperiosa obligación por parte de la comunidad, sociedad o gobierno de crear, instaurar o innovar, una actividad o institución capaz de determinar y regular, lo que es de cada persona o individuo. Constituyéndose así diversas y muy variadas formas, tradicionales, costumbristas y jurídicas; que con su evolución y con las nuevas formas de vida, derivadas de sus relaciones sociales, económicas, políticas, financieras, comerciales, personales; han dado lugar a la INSTITUCION del REGISTRO.

Empezando inmediatamente esfuerzos para elaborar las normas que deben regir las actividades aéreas, apareciendo los organismos registrales, aunque éstos aparecieron en países en donde ya existían registros navales, siendo una derivación de aquéllos, aunque inmediatamente o después adquirieron carácter y fisonomía propios.

Surgiendo así, variadas manifestaciones, de las cuales se comentara a lo largo de este capítulo.

La creación de una definición, que nos pueda describir genéricamente al Registro, no la podríamos encontrar, en virtud, de que la cultura, costumbres, tradiciones y demás factores sociales que influyen en los diversos países del mundo, son en ocasiones hasta contradictorias; no lográndose así una unificación de un concepto general.

Registro.- Oficina pública dedicada a la inscripción -en los libros preparados al efecto- de determinados actos y contratos, para asegurar, principalmente, su publicidad. // Libro o matrícula donde se hacen constar quiénes son las personas habilitadas para el ejercicio de una profesión u oficio. // Reconocimiento por autoridad competente de un local, habitado o no, con fines de investigación criminal, o con objeto de cerciorarse del cumplimiento de los reglamentos de policía, sanitarios, o fiscales, realizado en los términos autorizados por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (art. 16).¹

Registro².- **I.** Institución administrativa creada por ley, para dar certeza, autenticidad o seguridad jurídica a hechos o actos, bienes o personas, y para tal efecto se adopta un sistema de inscripciones y anotaciones, catálogos e inventarios.

II. Naturaleza Pública.- Los registros son manejados por la administración y, salvo excepción, el público en general tiene libre acceso a ellos; en esto último radica su naturaleza pública. Existen registros que son privativos de la administración, en que ésta es la única que tiene acceso a los mismos. A los primeros la legislación administrativa los separa de los segundos, dándoles la denominación expresa de registro público.

III. Función registrable. Es la administración la responsable de cumplir con la función de registro administrativo y lo hace a través de actos que la doctrina del derecho administrativo clasifica como "meros actos administrativos", separándolos así de los típicos actos administrativos en los que la voluntad administrativa se propone directamente producir determinados efectos jurídicos.

El acto de registro lo realiza la administración de oficio o a petición de parte.

¹ Rafael de Pina y Rafael de Pina Vara, *Diccionario de Derecho*, Porrúa, México 1993, p. 436.

1.2. PANORAMA HISTORICO DEL DERECHO REGISTRAL EN GENERAL.

- LA BIBLIA.

En el Génesis (Capítulo 23; 16-18), Levítico (Capítulo 25;24), hay ejemplos de esas manifestaciones que se refieren más bien a modos o formas sacramentales de la transmisión de la propiedad.³

- GRECIA.

"Estudiadas fríamente las instituciones griegas, 'sin manías arqueológicas', debe reconocerse que los *oroi* (sillares en que debían inscribirse los débitos) fueron en un principio simples mojones (*termini di confini*), y si más tarde se colocaron en los campos o cerca de los edificios gravados con hipotecas son siempre medios de una publicidad elemental, noticias sin sanción, no condiciones indispensables para la validez de la hipoteca o para hacerla eficaz contra terceros. ⁴

- ROMA.

En el Derecho Romano la transmisión de la propiedad se otorgaba por los actos exteriores que daban una publicidad limitada; no había un registro que protegiera a los terceros adquirentes.

Se distinguen dos períodos principales: Clásico y Justineano, aunque también existe un período posterior al Justineano.

² Instituto de Investigaciones Jurídicas, *Diccionario Juridico*, Tomo IV pags. 2747 y 2748

¹ Bernardo Pérez Fernández del Castillo, *Derecho Registral*, Porrúa, México 1995, p. 3.

a) Derecho Clásico

En este período había tres formas de transmitir la propiedad: la *mancipatio*, la *injure-cessio* y la *traditio*.

La *mancipatio* consistía en un procedimiento comercial efectuado sólo por ciudadanos romanos. Tenía por objeto la transmisión de la *res mancipi*: fondos itálicos, esclavos y animales de tiro o carga. Se realizaba en presencia de cinco testigos y se utilizaba una portabalanza, una balanza y un trozo de bronce (*randusculum*). El adquirente, como símbolo del precio (*mancipio accipien*) golpeaba uno de los platos de la balanza con el trozo de bronce y al mismo tiempo pronunciaba una fórmula solemne afirmando que hacía suya la cosa. Si era mueble, éste debía estar presente; si se trataba de un inmueble había que simbolizarlo por ejemplo, con una teja, con un terrón.⁵

La *in jure cessio* tuvo origen procesal. Se trataba de un juicio "ficticio"; el enajenante y el adquirente, comparecían en Roma, ante el pretor del tribunal, y en las provincias ante el presidente. El adquirente asentaba su mano sobre la cosa y afirmaba ser el propietario; si no había oposición, el magistrado así lo declaraba.

La *traditio*. Consistía en la entrega física de la posesión de la cosa enajenada, con la intención de las partes de transmitir la propiedad y de adquirirla.

En esta figura se daban tres elementos: la intención del enajenante de transmitir su propiedad y el adquirente de adueñársela; la existencia de una causa justa o eficiente de la transmisión, que normalmente era un contrato; y la entrega física de la cosa.

⁴ González Martínez, Jerónimo, *Estudios de derecho hipotecario español y civil*, Ministerio de Justicia, Madrid, 1948, p. 30.

b) Derecho Justiniano

En este período, siguiendo las características del derecho clásico, se conserva la traditio como modo de adquirir la propiedad.⁶

Justiniano lo explicaba:

XI. Según el derecho natural adquirimos las cosas por tradición. En efecto, que la voluntad del propietario que quiere transferir su cosa o otro reciba se ejecución, nada es más conforme a la equidad natural. Así la tradición puede aplicarse a toda clase corpórea; y hecha por el propietario produce enajenación. Por este medio se enajenan los fondos estipendiarios o tributarios, que así se llaman los fondos situados en las provincias. Pero entre ellos y los de Italia no existe, según nuestra constitución, ninguna diferencia. La tradición que se hace por donación por dote o por cualquiera otra causa, sin duda alguna transfiere la propiedad.⁷

c) Derecho Romano Moderno

En el último período de la evolución del Derecho Romano, la *constitutio posesorio* se conoció como una nueva forma de la transmisión de la propiedad. Consistía en una cláusula por medio de la cual el adquirente recibía la posesión jurídica (no física) y el enajenante manifestaba conservar la posesión por cuenta del adquirente.

Asimismo se llevaba a cabo *per cartam* o mediante la cláusula *venditi et tradidit* (vendió y entregó).

⁵ Castan Tobeñas, *Derecho civil español, común y foral*, Vol. I, tomo II, Instituto Editorial Reus, Madrid, 1964, p. 188

⁶ Bernardo Pérez Fernández del Castillo, *op. cit.*, p. 6.

- AUSTRALIA.

"Acta Torrens" se denominó al sistema inglés vigente en Australia en 1858. Este sistema también se conoció como sustantivo, pero la inscripción o inmatriculación de un bien inmueble en el registro era elemento esencial o de existencia para la adquisición de la propiedad, a diferencia del declarativo en el que no era necesario la inscripción para la transmisión del dominio.

De acuerdo con el Derecho inglés, todo inmueble en Australia es propiedad de la Corona, por lo que la propiedad del particular emana siempre de una concesión de aquella. De ahí que uno de los trámites fundamentales consistía en la registración inicial de la finca a base de un minucioso expediente que es preciso realizar.

Una vez inmatriculada la finca se procede a expedir un título o certificado por duplicado, uno de cuyos ejemplares se archiva en el Registro, constituyendo el Libro-Registro y el otro se entrega al titular. El título que expide el Registrador en nombre del Estado tiene el valor de título real, es decir, de documento que hace fe en cuanto a la realidad física y jurídica del inmueble. El título es inatacable y su fuerza probatoria es absoluta, ya que en contra de su contenido no puede prosperar acción alguna.

La simple entrega del título basta para transmitir la propiedad, rellenándose un impreso oficial, que se remite al Registro. El Registrador, previa calificación, expedirá un nuevo título para el adquirente o hará constar en el mismo la existencia del gravamen.⁸

⁷ Eugéne Petit, *Tratado elemental de Derecho Romano*, Edit. Nacional, México, 1959, p.195.

⁸ José María Chico Ortiz, Eugenio Fernández Caballero y Vicente Aguero Hernández, *Manual del Registro de la Propiedad*, Madrid, 1966.

- ALEMANIA

El antiguo Derecho germano, seguidor del derecho romano, no era común a todos los reinos que formaban parte de lo que en la actualidad es la República Federal Alemana, tal y como sucedió, en Roma, la transmisión de inmuebles se realizaba en dos etapas: por un lado el negocio jurídico, y por otro el acto traslativo de dominio.

La *Gewere* y el *Auflassung*, eran las formas de transmitir la propiedad. La *Gewere* se integraba por dos aspectos: la entrega al adquirente, y la desposesión o abandono del enajenante. El *Auflassung*, podía ser judicial o extrajudicial. El primero, al igual que la *in jure-cessio*, era un juicio simulado; el adquirente demandaba al enajenante la entrega de la cosa, éste se allanaba judicialmente la posesión. En el extrajudicial el contrato se perfeccionaba con la inscripción de la transmisión de la propiedad en el libro territorial. A este sistema se le conoce como, registro consecutivo.⁹

- ESPAÑA

Siguiendo a Roca Sastre, si consideramos la evolución de la publicidad registral española, dividida en 4 períodos.

1er. Período: Publicidad primitiva.- Como en Alemania, hay formalidades y solemnidades externas en materia de transmisión de inmuebles; pero no tenemos datos precisos ni descripciones de los formalismos seguidos.

La dominación romana no destruyó por completo el derecho de las costumbres indígenas. La misma calidad científica del derecho romano, y de sus jurisconsultos y

⁹ Bernardo Pérez Fernández del Castillo, *op. cit.* p. 9.

gobernadores, hicieron que no se impusiese el derecho romano en forma absoluta, con lo que su influencia fue lenta y coexistieron ambos derechos.

Al llegar los visigodos, sus leyes no destruyeron por completo la influencia del derecho romano, que se imponía por su perfección técnica; pero sí reforzaron el sistema formalista indígena; sin embargo, no se conocen leyes que manden publicar las transacciones sobre inmuebles. La invasión árabe, con la reconquista, robusteció también las costumbres indígenas de publicidad.

Se desarrollan, pues, en España, variadas formas de publicidad. Entre ellas, la más notable es la llamada *Robración*, carta o escritura, de un inmueble. Entre otros se citan los siguientes ejemplos de *Fueros* que regulaban la robración:

El Fuero de Sepúlveda: " El que vendiere un heredad, *Vengalo Robrar* ".

El Fuero de Alba de Tormes: "Quien vendiere una finca, *Debera Robrar* . . . y quien *carta Robrare* . . . testigos que delante sean, e que lo vean, e que lo ozcan".

El Fuero de Plasencia: "El que quisiere vender una heredad, fágala por tres días en la ciudad".

Esos fueros surgieron en Castilla y el León cuando ya en Cataluña había triunfado el Derecho Romano con la Traditio, desde un siglo antes.

2do. Período: La Influencia Romana.- Poco a poco desaparecen las formas solemnes de publicidad y son substituidas por la traditio, recogida en las Partidas "como acto privado de *consumación* de un contrato de finalidad traslativa". El requisito de la traditio se tenía por cumplido con la cláusula "Constitutum Posessorium".

Esta recepción científica del Derecho Romano no satisfizo las necesidades reinantes, pues era evidente que todos los días se vendían como libres de cargas, bienes

sujetos a prestaciones reales. Era el apogeo de la clandestinidad. Las *hipotecas, ocultas*, resaltaron estas deficiencias. Se impuso, pues, la necesidad de adoptar medidas de publicidad para todas las enajenaciones de inmuebles. Hubo que luchar contra los jueces, que se aferraron al Derecho Romano, cuya perfección técnica admiraban.

Por fin, por Real Pragmática de Carlos III de 31 de enero de 1768, se crearon los *Oficios de Hipotecas*. De ahí parte la efectividad de la publicidad.

3er. Período: de Iniciación del Régimen de Publicidad. Todavía no se trata de un sistema general de publicidad inmobiliaria, sino sólo de ciertos actos relacionados con inmuebles, especialmente gravámenes e hipotecas, aunque en Cataluña, pronto se incluyó el registro de enajenación de inmuebles. Los Oficios de hipotecas eran públicos percibían derechos arancelarios, se llevaran por el sistema de encasillado, y por orden de despacho de documentos. Servirá de base para hacer el Registro, la primera copia del escribano, que había que anotar al pie con mención del registro hecho. No hubo resistencia y estos oficios de hipotecas, pues pusieron fin a los *"estelionatos, pleytos, y perjuicios a los compradores e interesados en los bienes hipotecados, por la ocultación y obscuridad de sus cargas"*.

Así puso fin a la clandestinidad; y el sistema registral recibió impulsos y refuerzos, con el impuesto de hipotecas, después de derechos reales, que se estableció en el año de 1829.

4o. Período: De consolidación del Régimen de Publicidad Registral.- Se origina con la publicación de la Ley Hipotecaria del año de 1861. Su exposición de motivos es muestra de la sabiduría de sus autores, pues en unos cuantos renglones al dar las razones por las cuales se hizo necesario publicar la ley, sintetiza las finalidades del Derecho

Registral. Dice dicha exposición que aquellas leyes (las que hasta entonces habían regido) " están condenadas por la ciencia y por la razón, por que ni garantizan suficientemente la propiedad, ni ejercen saludable influencia en la prosperidad pública, ni asientan sobre sólidas bases el crédito territorial, ni dan actividad a la circulación de la riqueza, ni moderan el interés del dinero, ni facilitan su adquisición a los dueños de la propiedad inmueble, ni aseguran debidamente a los que sobre esta garantía prestan sus capitales"; agregando que la ley era indispensable " para dar certidumbre al dominio y a los demás derechos de la cosa, para poner límites a la mala fe y para libertad a los propietarios del yugo de los usureros despiadados".¹⁰

- FRANCIA

En Francia la aplicación del derecho en tiempos feudales y monárquicos se diferenciaron muy bien del norte y del sur. El primero con gran influencia germánica, la transmisión de la propiedad se realizaba por medio de la *Gewere* y *Aflassung*. La segunda continuo con las costumbres del derecho romano, transmitiendo la propiedad con la *traditio*, celebrada en formas diversas según el tiempo y el lugar.

El gobierno Francés organizó la gran encuesta, recogida más tarde (1844) por el ministro guardasellos Martín du Nord, y sirvió de documentación a los redactores de la Ley Hipotecaria de 1855, que tuvo las siguientes características:

A) Continuo con el folio personal, por lo tanto subsistieron las hipotecas generales. Por no ser un registro basado en la inscripción de la finca, los principios de tracto sucesivo y legalidad se entorpecieron grandemente;

¹⁰ Luis Carral y de Teresa, *Derecho Notarial y Derecho Registral*, Porrúa, 1993, p. 224 y sigs.

B) Mantuvo el principio de inoponibilidad del acto no inscrito frente a terceros que no fueran parte; y

C) El Registro Público era una dependencia del Ministerio de Hacienda, dándole esta circunstancia características tributarias.

- ITALIA

Simultáneamente con la aparición de las actividades aéreas, surgen los intentos de legislar, controlar y regular esas propias actividades, introduciéndolas dentro del Derecho con el fin de encauzarlas; teniendo como consecuencia la aparición de organismos registrales y las normas jurídicas que regirán su funcionamiento. "El Registro Italiano Navale ed Aeronáutico", le compete el ordenamiento de las diversas instituciones adecuadas para la clasificación de las naves y los aeromóviles desde el año de 1870 hasta hoy, y de sus múltiples modificaciones, el cual ha constituido el objeto de innumerables disposiciones legislativas. . . (Enrico Carboni).

Por diversas razones los Estados tienden a organizar y controlar bajo un procedimiento administrativo, las actividades aéreas correspondientes a su Soberanía; encontrando en cada país perfectamente establecido su Registro Aeronáutico conforme a su organización interna. Ya sea aplicado a la aviación civil o para la aviación militar, encontrando que como en Italia, el Ministerio de Defensa es el que regula también la actividad aeronáutica.

EL BUREAU VERITAS. ¹¹

Fue fundado en el puerto de Amberes, en Bélgica, el 3 de julio de 1828 bajo el título de "Bureau de Noticias para los Aseguradores Marítimos" teniendo como fin principal el de conocer las condiciones, las cualidades y los defectos de las embarcaciones que frecuentaban los puertos del Reino Unido y también de los Países Bajos. Aplicándose primeramente en la rama marítima. Al año siguiente la propia institución adoptó el nombre que actualmente ostenta.

En 1832 su sede fue transferida a París y allí reinició sus actividades teniendo como objeto principal, la resistencia a la política proteccionista de los registros ingleses. Ya en Francia el Bureau Veritas tuvo una vida normal, y no fue sino hasta 1907 cuando se promulgó la Ley de 17 de Abril sobre la seguridad de la navegación marítima y por fin en virtud del Decreto de 5 de septiembre de 1908, el Bureau Veritas fue reconocido oficialmente. A partir de entonces fue un organismo con las características propias de una institución registral.

Esta creación fue prolijada por el Estado Francés tomando en cuenta el incremento y gran desarrollo de la aviación, y por Decreto de octubre de 1922 encarga al Bureau Veritas ejercer sobre los aviones civiles franceses (en construcción o en explotación) un control técnico que tiene mucha analogía al que son sometidos los navíos comerciales, y la expedición y conservación del certificado de aeronavegabilidad correspondiente en cada caso particular.

El primer signo de vida del registro aeronáutico en el Bureau Veritas, aparece en 1923 en que salen a la luz las primeras informaciones en forma de hojas sueltas de papel.

¹¹ Pedro Flores Linares R., *La Institución del Registro Aeronáutico*, México, D.F., 1956, p.40.

Proporciona para cada avión civil francés los datos técnicos y comerciales, y la última información y anotación que el Estado tenga sobre él o que le atribuya a él. En una palabra , proporciona la información requerida sobre un verdadero "status civitatis". En el año de 1925 el Bureau Veritas en su rama aeronáutica fue completado por un reglamento y por la obtención de los cuadros de características técnicas esenciales a los diversos tipos de aviones. De cualquier manera, siendo el Bureau Veritas un ente privado, el Estado francés siempre ha visto con agrado su labor y por tanto, durante mucho tiempo le otorgó su respaldo, con derechos de exclusividad, mismo que le fue revocado merced al Decreto de 1o. de Octubre de 1947 y las funciones que ejercía se repartieron entre sociedades privadas de clasificación, que por virtud de este acto, ejercen el control técnico de los aeromóviles en serie, porque están autorizadas para expedir certificados de navegabilidad y de su respectivo mantenimiento. Pero el Bureau Veritas sigue, de hecho, ejerciendo sus funciones completas que ha tenido siempre.

EL LLOYD REGISTER ¹²

Fue el primer registro de clasificación que existió, si bien en un principio circunscrito a los buques, y en el transcurso del tiempo, ya en épocas más recientes, para nada se hace mención de la fecha en que se haya instituido un registro aeronáutico, ni como nació y empezó a manifestarse. Simple y sencillamente se empieza a hablar de él, y a pesar de ser una institución derivada de la marina mercante y característica de ella no es sino recientemente cuando es nombrado. Sin embargo, tal y como funcionó el Lloyd Register desde 1834, estaba dedicado (como organismo característico en lo absoluto de la marina mercante) certificar el valor técnico de las aeronaves, separándolas en clases, "para hacer seguras y rápidas las negociaciones aeronáuticas y garantizar la buena fe en el tráfico . . . (Scialoja).

¹² Pedro Flores Linares R., *op. cit.* p. 42.

Igual que como acontece en o con los buques, para clasificar las aeronaves y diferenciarlas, se tomo en cuenta las cualidades técnicas, y precisamente de esas distintas clases de aeronaves es de donde se tomaron los diversos índices de clasificación, llevados casi siempre en oficinas separadas y autónomas e independientes, y por lo regular siempre supervisadas por el gobierno, y también casi en la totalidad de los casos, en este aspecto del Registro, se supervisan las aeronaves nacionales y extranjeras que se separan por virtudes para volar y como consecuencias de éstas, la confianza que merezcan, con el objeto de salvaguardar los intereses de los particulares por la movilidad y extenso radio de acción.

1.3. PANORAMA HISTORICO DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO.

- La Ley de Aeronáutica Civil del 12 de Julio de 1930.

Sus disposiciones tuvieron una vida muy efímera, pues escasamente duraron un año. Fue un intento legislativo que se hizo tomando en cuenta la necesidad que había de reglamentar las actividades aéreas que iban tomando un incremento inusitado, y muy poca vida tuvo para haber podido apreciar sus resultados (y beneficios si los hubiere habido), dado que esto solamente se puede constatar con la experiencia.

- Ley sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte.

Promulgada el 31 de agosto de 1931 y fue la primera que abarco y reglamento en sus disposiciones a todas las vías generales de comunicación, habiendo absorbido a todas las disposiciones sueltas y, como es obvio, absorbió a la anterior Ley de Aeronáutica Civil.

Siendo la primera Ley que particularizó y apartó a la aeronave como sujeto de registro, pues en su capítulo II de "DISPOSICIONES GENERALES", artículo 3o. se dice: "Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas, enumeradas en el artículo 10, están sujetos exclusivamente al Gobierno Federal, cuando se trate de alguna de las materias siguientes: . . . X.- Registro" y su artículo 6o. siguiente nos dice que " . . Los actos y contratos sujetos a registro, que tengan por objeto vías generales de comunicación, sus servicios auxiliares, dependencias, accesorios o alguna propiedad inmueble incorporada a las mismas, deberán inscribirse en las oficinas del Registro Público de la Ciudad de México, y ese registro bastará para producir sus efectos legales." Lo que quiere decir que, un acto o contrato sujeto a registro para producir sus efectos legales, bastaba con que fuera inscrito en el Registro Público de la Ciudad de México, y nada más.

En su Capítulo III "Registro", en su artículo 458 decía: "El registro para la inscripción de aeronaves estará a cargo de la Secretaría de Comunicaciones, en la forma y con las obligaciones que establezca el Reglamento respectivo".

Esto nos indica, que por una parte, los actos y contratos que estaban sujetos a registro, conforme al artículo 6o. debían inscribirse en el Registro Público de la Ciudad de México, para que surtieran efectos legales y, por otra importantísima, únicamente la inscripción de aeronaves, conforme con el artículo 458, que estaba a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.¹³

Tanto en la exposición de motivos como en el artículo 458 de la ley en cuestión la idea del Legislador era la necesidad de legislar sobre un registro para las aeronaves. Aunque a pesar de estar prevista una reglamentación para ello nunca se llegó a realizar.

¹³ Pedro Flores Linares R., *op .cit.* p. 45 a 47.

" Con respecto a los actos jurídicos inherentes a las aeronaves, esta Ley de 1931, en su artículo 460, estipulaba que debían inscribirse en el Registro Público y de Comercio de la Ciudad de México, PREVIA su inscripción en los Libros de matrícula de la Secretaría de Comunicaciones. Esto nos lleva a concluir que, aunque no estaba instituido propiamente un registro aeronáutico, si se tenían que inscribir estos actos inherentes a las aeronaves en los Libros de matrícula, como condición previa a su inscripción en el Registro Público de Comercio." ¹⁴

- Ley de Vías Generales de Comunicación de 28 de septiembre de 1932.

El espíritu de esta Ley es muy semejante a la anterior. Se realizaron algunas modificaciones exclusivamente de forma, no de fondo.

En lo que respecta a los actos jurídicos inherentes a las aeronaves, su inscripción tuvo una importante reforma, esto por lo que hace a su validez; ya que el artículo respectivo, que habla de esos actos jurídicos, establece que "Toda operación o contrato que transfiera o modifique la propiedad o imponga gravámenes a una aeronave, deberá inscribirse en los Libros de matrícula de la Secretaría de Comunicaciones. Surtirá efectos contra terceros desde la fecha del Registro."

A diferencia de la Ley de 1931, esta nueva Ley prevé que basta que los actos jurídicos se inscriban en los Libros de matrícula de la Secretaría, para que surtieran efectos contra terceros. Aquí, el registro en los Libros de Matrícula citados es válido por sí solo, es decir, que a ese registro se le da personalidad y vida jurídica propia, autónoma, completamente separado del Registro Público y de Comercio de la Ciudad de México.

¹⁴ Pedro Flores Linares R., *op. cit.* p. 48.

También se previo la existencia de un Reglamento para el Registro Aeronáutico, pero nunca se llevo a promulgar.

- Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940.

Esta Ley enumera lo que son vías generales de comunicación, al igual que las anteriores, pero en su fracción VIII considera como tal " El espacio aéreo nacional en que transitan las aeronaves".

En lo que respecta a "Jurisdicción", existen adiciones de forma pero no de fondo; y también en su fracción IX del Capítulo II considera al "Registro" como entre lo que queda sujeto exclusivamente a los Poderes Federales.

Por lo que respecta a "Comunicaciones Aeronáuticas", - Libro Cuarto - , en el Capítulo III que se intitula "Registro y matrícula de aeronaves", se observan modificaciones importantes:

En su artículo 319, agrupo lo referente a Inscripción de las aeronaves y de los actos jurídicos inherentes a ellas.

Art. 319.- "La inscripción de una aeronave en el registro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, justifica la propiedad o posesión de ella.

Deberá consignarse en el mismo registro cualquier acto posterior a la inscripción que afecte o modifique la propiedad o posesión o imponga gravámenes a las aeronaves.

Las operaciones inscritas surten efectos contra terceros desde la fecha de su inscripción."

Observándose también que en él se estableció el registro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas como único para justificar la propiedad o posesión de las aeronaves. Absteniéndose en esta ocasión los legisladores de hacer mención a la promulgación de un Reglamento para el Registro Aeronáutico que estableciera las normas para su manejo y control.

- Decreto del 30 de Diciembre de 1949, por el que se reforma el Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940.

Se contempla al Registro Aeronáutico Mexicano como un organismo instituido, con personalidad y vida propia. Hablándose por primera vez que un Capítulo de la Ley, se refiere única y exclusivamente al Registro Aeronáutico, tocando diversas materias y dando los lineamientos reglamentarios del registro con sus principales características, que se enuncian en los artículos 371, 372 y 373.

Art. 371.- " La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano, en el cual se inscribirán:

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, radioguías, estaciones radiogoniométricas, radio-localizadores y demás ayudas a la navegación;
- d) Los motores de las aeronaves.

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

III.- Las licencias del personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones suspensiones y cancelaciones.

Al margen de la inscripción que corresponda se anotarán :

a) Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones;

b) Los certificados de aeronavegabilidad, sus renovaciones y cancelaciones;

c) Las pólizas de seguros.

El Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano determinará su composición, las formalidades de las inscripciones y sus anotaciones; las certificaciones que deban expedirse, así como los derechos que se causen."

Se aprecia que se ordena la creación del organismo "Registro Aeronáutico Mexicano", y como lo menciona el Lic. Pedro Flores Linares Romero, es la primera vez que en una Ley sustantiva se ordena explícitamente la creación del registro de aviación en México.¹⁵

Art.- 372 " Los documentos que conforme al artículo anterior deban inscribirse en el registro aeronáutico mexicano y no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no contra tercero, el cual sí podrá aprovecharlos en cuanto le fueren favorables.

Sin embargo, salvo lo dispuesto por el Artículo 363, si la inscripción debiere efectuarse también en el Registro Público de la Propiedad, conforme al Artículo 6o. de esta Ley y las disposiciones relativas del

¹⁵ Pedro Flores Linares R., *op. cit.* p. 54

Código Civil para el Distrito Federal, se estará a lo dispuesto en el propio código.";

Art.- 373 " El registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse:

a) a solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula;

b) por orden de autoridad competente;

c) en caso de destrucción o pérdida de la aeronave;

d) cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias;

e) por vencimiento del plazo, cuando esté sujeto a término la vigencia de la matrícula respectiva;

f) por abandono de la aeronave;

g) por cualquier otra causa que señalen los reglamentos.

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

- Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, 25 de octubre de 1951.

Promulgado por el entonces Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Lic. Miguel Alemán; él cual se analizará ampliamente en el Capítulo Tercero.

CAPITULO SEGUNDO

EL REGISTRO AERONÁUTICO EN LOS DIVERSOS CONVENIOS INTERNACIONALES.

2.1. EL REGISTRO EN EL CONVENIO DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, CHICAGO, ILLINOIS, E.U.A. DE 1944.

El llamado también "Convenio de Chicago" constituye actualmente la carta orgánica de la Aviación Civil que esta integrada por un preámbulo y 96 artículos que al igual que la Convención de París de 1919 se encuentra complementada por diversos anexos que establecen las modalidades de aplicación de sus disposiciones.¹⁶

En México el procedimiento de incorporación, establecido en el artículo 133 de la *Constitución General*, los Tratados o Convenios Internacionales, celebrados por el Presidente de la República o sus Representantes Diplomáticos (Plenipotenciarios) formaran parte de nuestro Derecho Interno, teniendo una aplicación a nivel nacional, obligando al Estado Mexicano a sujetarse a la normativa internacional, so pena de que, de no hacerlo así, incurriría en responsabilidad internacional; en virtud de que el Convenio fue ratificado por el Senado el 25 de junio de 1946 y publicado en el Diario Oficial el 12 de diciembre de 1946.

El Convenio nos dice:

Soberanía

Art. 1.- Los Estados Contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

¹⁶ Rodríguez Garduño, Rogelio, *El Derecho Aeronáutico y los Gravámenes*, pags. 8y 9.

Como lo menciona la Maestra Loretta Ortiz Ahlf, "por lo que se refiere a la incorporación de la costumbre internacional a nuestro régimen jurídico, las disposiciones constitucionales en materia de espacio aéreo y mar territorial adoptan las normas consuetudinarias y convencionales vigentes en la materia. Estas normas no requieren estar de acuerdo con nuestra *Constitución*, por cuanto ésta efectúa una remisión en blanco."¹⁷

Es decir, nuestra Carta Magna no hace mención a una limitante de distancia para el espacio aéreo y mar territorial, y sí en cambio hace mención para la llamada Zona Económica Exclusiva.

Aeronaves civiles y de Estado

Art. 3 a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía. (. . .)

Observándose que este Convenio no aplica para las aeronaves de Estado que han quedado enumeradas en el artículo. Por lo que aquellas, deberán de estar reguladas por el Derecho Interno de cada Estado contratante.

En general el Convenio se divide en cuatro partes, subdivididas a su vez por veintidós capítulos que tratan de :

Primera Parte.- Navegación Aérea.

I. Principios Generales y aplicación de la Convención.

¹⁷ Loretta Ortiz Ahlf, *Derecho Internacional Público*, Editorial Harla, 1993, p.10.

- II. Vuelos sobre el territorio de los estados contratantes.
- III. Nacionalidad de las aeronaves.
- IV. Medidas destinadas a facilitar la navegación aérea.
- V. Condiciones que deben llenar las aeronaves.
- VI. Normas internacionales y procedimientos recomendados.

Segunda Parte.- Organización de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

- VII. Organización.
- VIII. La Asamblea.
- IX. El Consejo.
- X. La Comisión de Navegación Aérea.
- XI. El personal.
- XII. Fondos.
- XIII. Otros acuerdos interlineales.

Tercera Parte.- Transporte Aéreo Internacional.

- XIV. Información y datos.
- XV. Aeropuertos y otras facilidades para la navegación aérea.
- XVI. Consorcios y servicios mancomunados.

Disposiciones Finales.

- XVII. Otros convenios sobre aeronáutica.
- XVIII. Resolución de controversias.
- XIX. Guerra.
- XX. Anexos.

XXI. Ratificación, adhesión, enmiendas y denuncias de la convención.

XXII. Definiciones.

Como se explicará en el Capítulo Tercero, la Nacionalidad de las aeronaves depende del Estado en la cual se encuentra matriculada y para que a ésta, se le otorgue una matrícula tendrá que cumplir con las leyes y reglamentos del Estado contratante (estar inscrita en el registro aeronáutico o de matrícula), la cual no podrá estar válidamente matriculada en más de un Estado.

2.2. CONVENIO DE RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES. GINEBRA, SUIZA 19 DE JUNIO DE 1948.¹⁸

" Trata problemas referentes a los derechos sobre aeronaves en general y de manera más particular lo relativo a la titulación de la propiedad, hipotecas y garantías varias, matriculación y registro aeronáutico. Su eco es escaso debido a la diversidad legislativa existente en estas materias así como la variedad de sistemas seguidos por los Estados y, en definitiva, por una difícil unificación en el reconocimiento y respeto comunes entre los Estados respectivos. "¹⁹

Artículo 1o.- 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.

¹⁸ Firmado el 19 de junio de 1948 y ratificado el 5 de abril de 1950 por México que fue publicado en el 9 de junio de 1982 en el Diario Oficial.

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 construcción, y

II) Debidamente inscrito en el registro público del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

La formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados contratantes se determinara 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 de su Ley Nacional, la validez de otros derechos que graven la 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.

Artículo 2o.- 1) Todas las inscripciones relativas a una aeronave deben constar en el mismo registro.

2) Salvo disposición en contrario del presente Convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inciso 1) del artículo 1o., con respecto a terceros, se determinarán conforme a la Ley del Estado contratante donde tal derecho esté inscrito.

3) Cada Estado contratante podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave que no pueda ser válidamente constituido conforme a su Ley Nacional.

¹⁹ Tapia Salinas, Luis, *Curso de Derecho Aeronáutico*, Bosch Casa Editorial, Barcelona, España, 1980, p.

Artículo 3o.- 1) La ubicación de la oficina encargada de llevar el registro deberá indicarse en el certificado de matrícula de toda aeronave.

2) Cualquier persona podrá obtener de la oficina encargada de llevar el registro certificados, copias o extractos de las inscripciones, debidamente autenticados, los cuales harán fe del contenido del registro salvo prueba en contrario.

3) Si la Ley de un Estado contratante prevé que la recepción de un documento equivale a su inscripción, esta recepción surtirá los mismos efectos que la inscripción para los fines del presente Convenio. En este caso se tomarán las medidas adecuadas para que tales documentos sean accesibles al público.

4) Podrán cobrar derechos razonables por cualquier servicio efectuado por la oficina encargada del registro.

Artículo 4o.- 1) Los Estados contratantes reconocerán que los créditos originados :

a) Por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave.

b) Por los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave, serán preferentes a cualquiera otros derechos y créditos que graven la aeronave, a condición de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios, de acuerdo con la Ley del Estado contratante donde hayan finalizado las operaciones de salvamento o conservación.

2) Los créditos enumerados en el inciso 1) del presente artículo adquieren preferencia en orden cronológico inverso a los acontecimientos que los originaron.

3) Tales créditos podrán ser objeto de anotación en el registro dentro de los tres meses a contar de la fecha de terminación de las operaciones que las hayan originado.

4) Los Estados contratantes no reconocerán tales gravámenes después de la expiración del plazo de tres meses previsto en el inciso 3), salvo que dentro de ese plazo :

a) Dicho crédito privilegiado haya sido objeto de anotaciones en el registro conforme al inciso 3).

b) El monto del crédito haya sido fijado de común acuerdo o una acción judicial haya sido iniciada con relación a ese crédito. En este caso , la Ley del Tribunal que conozca las causas determinará los motivos de interrupción o de suspensión del plazo..

5) Las disposiciones del presente artículo se aplicarán no obstante las del inciso 2) del artículo 1o.

Artículo 5o.- La preferencia acordada a los derechos mencionados en el inciso 1), artículo 1o. apartado d), se extiende a todas las sumas garantizadas . Sin embargo, en lo que concierne a los intereses, dicha preferencia sólo se aplicará a los devengados en los tres años anteriores a la iniciación de la ejecución y durante el transcurso de ésta.

Artículo 6o.- En caso de embargo o de venta de ejecución de una aeronave o de un derecho sobre la aeronave, los Estados contratantes no estarán obligados a reconocer, en perjuicio, ya sea del acreedor embargante o ejecutante o del adquirente, la constitución o transferencia de alguno de los derechos enumerados en el artículo 1o., inciso 1), efectuada por aquél contra quien ha sido iniciada la ejecución, si tuvo conocimiento de ésta.

Artículo 7o.- 1) El procedimiento de venta en ejecución de una aeronave será determinado por la Ley del estado contratante donde la venta se efectúe.

2) Sin embargo, deberán observarse las disposiciones siguientes :

a) La fecha y lugar de venta serán determinados por lo menos con seis meses de anticipación.

b) El acreedor ejecutante proporcionará al Tribunal o cualquiera otra autoridad competente extractos, debidamente autenticados, de las inscripciones relativas a la aeronave, Además debe, por lo menos un mes antes de la fecha fijada para la venta, anunciarla en el lugar donde la aeronave esté matriculada conforme a las disposiciones de la Ley local y notificarla por carta certificada, enviada por vía aérea si es posible, a las direcciones indicadas en el registro, al propietario y a los titulares de derechos sobre la aeronave y de créditos privilegiados anotados en el registro conforme al inciso 3) del artículo 4o.

3) Las consecuencias de la inobservancia de las disposiciones del inciso 2) serán las determinadas por la Ley del Estado contratante donde la venta se efectúe. Sin embargo, toda venta efectuada en contravención de las reglas contenidas en ese inciso podrá ser anulado en virtud de demanda iniciada dentro de los seis meses, contados desde la fecha de la venta, por cualquier persona que hubiere sufrido un perjuicio a consecuencia de tal inobservancia.

4) No podrá efectuarse venta en ejecución alguna si los derechos justificados ante la autoridad competente y que, según los términos del presente Convenio, tengan preferencia, a los del acreedor ejecutante, no se cubren mediante el precio de la venta o no son tomados a su cargo por el adquirente.

5) Cuando se cause un daño en la superficie en el territorio del Estado contratante en el cual se realice la venta en ejecución por una aeronave gravada con alguno de los derechos previstos en el artículo 1o, en garantía de un crédito la Ley Nacional de ese Estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquiera otra perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor que:

a) Las disposiciones del inciso 4) del presente artículo no surtan efecto respecto a las víctimas o causahabientes en calidad de acreedores ejecutantes.

b) Los derechos previstos en el artículo primero que garanticen un crédito y graven la aeronave embargada no sean oponibles a las víctimas o sus causahabientes, sino hasta el 80 por 100 del precio de venta.

Sin embargo, las disposiciones precedentes de este inciso no serán aplicables cuando el daño causado en la superficie esté conveniente y suficientemente asegurado por el empresario o en su nombre por un Estado o una compañía de seguros de un estado cualquiera.

En ausencia de cualquier otra limitación establecida por la Ley del Estado contratante donde se procede a la venta en ejecución de una aeronave, el daño se reputará suficientemente asegurado en el sentido del presente inciso, si el monto del seguro corresponde al valor de la aeronave cuando nueva.

6) Los gastos legalmente exigibles según la Ley del Estado contratante donde la venta se efectúe, incurridos durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores, serán deducidos del precio de venta antes que cualquier otro crédito, incluso los privilegiados en los términos del artículo 4o.

Artículo 8o.- La venta en ejecución de una aeronave, conforme a las disposiciones del artículo 7o, transferirá la propiedad de tal aeronave libre de todo derecho que no sea tomado a su cargo por el comprador.

Artículo 9o.- Salvo el caso de venta en ejecución de conformidad con el artículo 7o, ninguna transferencia de matrícula o de inscripción de una aeronave del registro de un Estado contratante al de otro Estado contratante podrá efectuarse, a menos que los titulares de derechos inscritos hayan sido satisfechos o la consientan.

Artículo 10.- 1) En virtud de la Ley de un Estado contratante donde esté matriculada una aeronave algunos de los derechos previstos en el artículo 1o, regularmente inscrito con respecto a una aeronave y constituido en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados; esa extensión será reconocida por todos los Estados contratantes, a condición de que tales piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad apropiada, efectuada en el lugar mediante avisos, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que la grava, con indicación del registro donde el derecho está inscrito y el nombre y domicilio de su titular.

2) Un inventario que indique el número aproximado y la naturaleza de dichas piezas se agregará al documento inscrito. Tales piezas podrán ser reemplazadas por piezas similares, sin afectar al derecho del acreedor.

3) Las disposiciones del artículo 7o, incisos 1) y 4), y el artículo 8o, se aplicarán a la venta en ejecución de las piezas de repuesto. No obstante, cuando el crédito del ejecutante no esté provisto de alguna garantía real, se considerará que las disposiciones del artículo 7o. 4) permiten la adjudicación sobre postura de los dos tercios del valor de las piezas de repuestos, tal como sea fijado por peritos designados por las autoridades que intervengan en la venta. Además en la distribución del producto la autoridad que intervenga en la venta podrá limitar, en provecho del acreedor ejecutante, el importe pagadero a los acreedores de jerarquía superior, a los dos tercios del producto de la venta, después de la deducción de los gastos previstos en el artículo 7o, inciso 6).

4) Para los fines del presente artículo , la expresión "piezas de repuesto" se aplica a las partes integrantes de las aeronaves, motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, las partes de estos diversos elementos y, en general, a los objetos de cualquier naturaleza conservados para reemplazar las piezas que componen la aeronave.

Artículo 11.- 1) Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante sólo a las aeronaves matriculadas en otro Estado contratante.

2) Sin embargo, los Estados contratantes aplicarán a las aeronaves matriculadas en su territorio :

a) Las disposiciones de los artículos 2o, 3o, y 9o.

b) Las disposiciones del artículo 4o, excepto si el salvamento o las operaciones de conservación finalizaran en su propio territorio.

Artículo 12.- Las disposiciones del presente Convenio no afectarán al derecho de los Estados contratantes de aplicar a una aeronave las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea.

Artículo 13.- El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves destinadas a servicios militares, de aduanas y de policía.

Artículo 14.- Para la aplicación del presente Convenio, las autoridades judiciales y administrativas competentes de los Estados contratantes podrán, salvo disposiciones en contrario de sus leyes nacionales, comunicar entre ellas directamente.

Artículo 15.- Los Estados contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para asegurar la ejecución del presente Convenio y hacerlas conocer sin retardo al Secretario general de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 16.- Para los fines del presente Convenio, la expresión "aeronave" comprenderá la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualesquiera otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella o temporalmente separadas de la misma.

Artículo 17.- Si en un territorio representado por un Estado contratante en sus relaciones exteriores existe un registro de matrícula distinto, toda referencia hecha en el presente Convenio a "la Ley del Estado contratante" deberá entenderse como una referencia a la Ley de ese territorio.

Artículo 18.- El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta que entre en vigencia en las condiciones previstas por el artículo 20.

Artículo 19.- 1) El presente Convenio se sujetará a ratificación por los Estados signatarios.

2) Los instrumentos de ratificación serán depositados en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que comunicará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

Artículo 20.- 1) Tan pronto como dos Estados signatarios depositen sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigencia entre ellos al nonagésimo día del depósito del segundo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que deposite su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigor al nonagésimo día del depósito de tal instrumento.

2) La Organización de Aviación Civil Internacional, notificará a cada uno de los Estados signatarios la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio.

3) Tan pronto como entre en vigencia este Convenio, será registrado en las Naciones Unidas por el secretario general de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 21.- 1) Después de su entrada en vigencia, este Convenio quedará abierto a la adhesión de los Estados no signatarios.

2) La adhesión se efectuará, mediante el depósito de los instrumentos de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que notificará la fecha del depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

3) La adhesión surtirá sus efectos a partir del nonagésimo día del depósito del instrumento de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 22.- 1) Cada Estado contratante podrá denunciar este Convenio notificando esta Denuncia a la Organización de Aviación Civil Internacional, la comunicará la fecha del recibo de tal notificación a cada Estado signatario o adherente.

Artículo 23.- 1) Cualquier Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que su aceptación de este Convenio no se extiende a alguno o algunos de sus territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable.

2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará tal declaración a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

3) Este Convenio aplicará a todas los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable un Estado contratante, con excepción de los territorios respecto a los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso 1) del presente artículo.

4) Cualquier Estado podrá adherir a este Convenio separadamente en nombre de todos o alguno de los territorios con respecto a los cuales ha formulado una declaración conforme al inciso 1) del presente artículo; en este caso se aplicarán a esa adhesión las disposiciones contenidas en los incisos 2) y 3) del artículo 21.

5) Cualquier Estado podrá denunciar este Convenio, conforme a las disposiciones del artículo 22, separadamente por todos o alguno de los territorios de cuyas relaciones exteriores este Estado es responsable.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

HECHO en Ginebra el decimonoveno día del mes de junio del año mil novecientos cuarenta y ocho, en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los textos tiene igual autenticidad.

RESERVAS AL CONVENIO²⁰

ARGENTINA : El gobierno argentino hace reserva de otorgar a sus créditos fiscales la preferencia en su legislación nacional.

CHILE : El Gobierno de Chile se reserva el derecho, con relación al artículo 10 inciso 2) del Convenio, recordar como derechos preferentes, de acuerdo con el orden establecido en su Ley nacional, el crédito del fisco por impuestos, tasas o derechos adeudados por el propietario o tenedor de la aeronave y devengados en el servicio de ésta y el crédito del trabajo por los sueldos y salarios de la tripulación por el período que limite la Ley nacional.

"Muchos Estados deseaban cruzar el cielo de otras naciones, con maquinas de paz, debido al desarrollo considerable que había adquirido la construcción de grandes aeronaves de transportes de carga y de pasajeros. Por lo que se llegó a la creación del Convenio de Ginebra sobre Reconocimiento Internacional de Derecho sobre Aeronaves, que garantiza las operaciones de compraventa de aeronaves, impidiendo el incumplimiento del contrato o la burla de los derechos del vendedor."²¹

²⁰ Luis Ugarte Romano, *Ley, Convenios, Tratados y otros Temas de Aeronáutica Civil*, Ediciones Espejo de Obsidiana, 1995, p.151.

²¹ Foglia, Ricardo A., *Derecho Aeronáutico*, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina, p. 28.

Como se puede observar, los Estados Contratantes en los Convenios anteriormente mencionados, establecieron reglas generales para que cada Estado regulará de manera soberana e independiente, la forma en la que debería registrar u otorgar una prelación de créditos o de los gravámenes de las aeronaves o sus partes. Constatándose con ello la necesidad de los Estados de tener una institución o figura jurídica que determinará y regulará la preferencia de los acreedores; surgiendo así "EL REGISTRO AERONÁUTICO". Para unificar las leyes relacionadas con los derechos vigentes en los países.

2.3. ALGUNAS REGULACIONES INTERNAS DEL REGISTRO AERONÁUTICO EN DIVERSOS PAISES.

Todos los países que celebraron o se adhirieron al "Convenio de Chicago" adoptaron en sus legislaciones, los acuerdos sobre Navegación Aérea, Transportación Aérea Internacional, etc., a los cuales se llevo en Chicago Illinois en 1944.

REPÚBLICA DE ARGENTINA²²

REGISTRO NACIONAL DE AERONAVE

Art. 45. En el Registro Nacional de Aeronaves se anotarán:

- 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;

²² Código Aeronáutico de la República Argentina y Normas Complementarias, A-Z Editora, Buenos Aires, pags. 19 y 20.

3.- los embargos, medidas precautorias e interdicciones que pesan sobre las aeronaves o se decreten sobre 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.

Tiene modificaciones de fondo y forma. En el inc. 1 se eliminan las palabras "todo documento" por tratarse del medio probatorio de los actos y resoluciones; en el 2 se incluye la mención a los motores, cuyo régimen hipotecario se organiza en este Código; en el 6 se reduce la exigencia de inscripciones a los contratos de locación de aeronaves por cuanto transmiten el carácter de explotador y en el inc. 7 se elimina el requisito de la nacionalidad para seguir el principio del domicilio exigido en el art. 48 de este Código para ser propietario de una aeronave argentina.

Art. 46.- La reglamentación de este Código determinará los requisitos a que deberá ajustarse la inscripción de las aeronaves, así como el procedimiento para su registro y cancelación.

La cesación o pérdida de los requisitos exigidos por el art. 48 de este Código, producirá de oficio la cancelación de su matrícula.

Igualmente se operará la cancelación cuando la autoridad aeronáutica establezca la pérdida de la individualidad de la aeronave.

Art. 47.- El Registro Nacional de Aeronaves es público.

Todo interesado podrá obtener copia certificada de las anotaciones de ese registro solicitándola a la autoridad encargada del mismo.

" La condición de público del Registro, tiene por objeto evitar los inconvenientes que traería aparejado en caso contrario a las personas o a las personas con vinculación con terceros, pues carecerían de la información necesaria en lo que se refiere a los actos o contratos que podrían ir a causar una modificación en los bienes de las partes en cuanto al derecho de propiedad o que tengan derechos sobre las máquinas aéreas, pero que no intervinieron en la redacción o firma de los documentos contractuales. También va a beneficiar el crédito sobre las aeronaves. Ello en virtud de que los actos ejecutados sobre una máquina deben estar inscriptos, lo que les otorga plena validez y fuerza de documento ejecutivo."²³

REPÚBLICA DE CHILE.²⁴

DEL REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

Art. 44. Habrá, en la capital de la República, un Registro Nacional de Aeronaves, que será público y estará a cargo de un Conservador que designará la autoridad aeronáutica.

²³ Foglia, Ricardo A., Op. cit. pags. 97 y 98.

²⁴ Código Aeronáutico, República de Chile, Tercera Edición Oficial, pags. 22 a 24.

Art. 45. El Conservador llevará dos Registros: el de Matrícula y Propiedad de las Aeronaves y el de Gravámenes y Prohibiciones de Aeronaves. Además llevará a un libro Repertorio.

Los interesados podrán requerir copia autorizada de las inscripciones y anotaciones de los Registros y del Repertorio.

Art. 46. Un reglamento determinará la formación y custodia de los registros y del libro Repertorio, y la forma, condiciones y demás requisitos de las inscripciones y anotaciones.

Art. 47. En el Registro de Matrícula y Propiedad de las Aeronaves se inscribirán:

- 1.- Los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de las aeronaves, y la transferencia, transmisión, modificación o extinción de su dominio, y
- 2.- La resolución de la autoridad aeronáutica que declara la pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de la aeronave.

En las inscripciones de que se trata el No. 1 se harán constar las siglas y los elementos identificatorios de la aeronave.

Art. 48. En el Registro de Gravámenes y Prohibiciones se inscribirán:

- 1.- Las hipotecas, demás gravámenes que se constituyan sobre aeronaves y los créditos privilegiados respecto de éstas, y

- 2.- Los embargos retenciones y medidas precautorias que recaigan sobre aeronaves.

Asimismo, en este Registro podrán inscribirse los actos y contratos en virtud de los cuales se cede o transmite la calidad de explotador.

Art. 49. Para inscribir el dominio de la aeronave se acompañará copia de la escritura pública o del instrumento privado protocolizado ante notario, que acredite su adquisición.

Sin esta inscripción, la transferencia del dominio no producirá efectos respecto de terceros.

Art. 50. En el caso de que la herencia comprendiere una o más aeronaves o una parte alícuota de ellas, en el Registro deberá inscribirse:

- 1.- La resolución que concede la posesión efectiva de la herencia;
- 2.- El testamento, si lo hubiere, y
- 3.- El acto de partición en que se adjudique la aeronave o los derechos sobre ella.

En tanto no se practiquen las inscripciones señaladas en los Nos. 1 y 2, los herederos no podrán disponer de la aeronave que en la partición le hubiere correspondido.

Art. 51. En el Registro de Gravámenes y Prohibiciones no podrá efectuarse inscripción alguna si la aeronave objeto de ella no se encuentra, al mismo tiempo matriculada en Chile. Será nula toda inscripción de un gravamen o prohibición en la que no se inserte la individualización de la inscripción en el Registro de Matrícula y Propiedad de la aeronave respectiva.

Sin embargo, en el caso de la inscripción del contrato de arrendamiento de aeronaves matriculadas en el extranjero, bastará citar su matrícula.

Asimismo, deberán anotarse al margen de la inscripción de propiedad de una aeronave, las inscripciones de gravámenes y prohibiciones que se constituyeren sobre ella.

Del Registro Aeronáutico Costarricense

Artículo 30.- La Dirección General de Aviación Civil llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Costarricense, el cual constará de dos secciones:

- I. Registro Nacional de Aeronaves.
- II. Registro Aeronáutico Administrativo.

Artículo 31.- En el registro Nacional de Aeronaves se inscribirán:

I. La matrícula de las aeronaves nacionales, marca, tipo y número de serie.

II. Las escrituras ejecutorias que se refieren a actos o contratos sobre la propiedad de un aeronave y las que transfieran, modifiquen o extingan su dominio.

III. Los gravámenes o restricciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten sobre ellas.

IV. Los contratos de arrendamientos o fletamento de aeronaves constantes en escritura pública.

V. Los documentos auténticos que den fe de la inutilización o pérdida de una aeronave, o de los cambios sustanciales operados en ellas.

VI. Los contratos de seguros constituidos sobre aeronaves.

VII. Los documentos auténticos que versen sobre actos o contratos cuyo contenido afecta el régimen de las aeronaves.

²⁵ Ley General de Aviación Civil, República de Costa Rica, Publicaciones Jurídicas, pags. 18 y 19.

Artículo 32.- En el Registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán:

I. Los comprobantes de aeronavegabilidad, la nacionalidad, matrícula de aeronave y especificaciones adecuadas para identificarlas.

II. Los certificados de explotación para servicios de transporte aéreo, las autorizaciones para ejercer servicios de transporte aéreo no regular, los permisos de vuelos transitorios, sus cancelaciones o modificaciones, los certificados de explotación para aviación agrícola, escuelas de aviación, talleres de mantenimiento de aeronaves o de piezas o partes para las mismas.

III. Las licencias del personal técnico aeronáutico y los certificados de capacidad otorgados al personal.

IV. Las escrituras de constitución de las empresas costarricenses y extranjeras de transporte aéreo, así como los poderes de sus representantes legales, el nombre, nacionalidad de los directores, apoderados y gerente de dichas empresas.

V. Los demás documentos de trascendencia administrativa que señalen esta ley o sus reglamentos.

Artículo 33.- El reglamento respectivo determinará la organización y funcionamiento del Registro Aeronáutico Costarricense, que cobrará los derechos de inscripción correspondientes los cuales se fijan de entre quince y un mil quinientos colones.

REPÚBLICA DE PANAMÁ²⁶

Matrícula y Nacionalidad

Artículo 10

Registro de Matrícula

²⁶ Decreto Ley No. 19, República de Panamá, Dirección de Aeronáutica Civil, pags. 6 a 10.

1. Es atribución de la Dirección General de Aeronáutica Civil mantener al día bajo la autoridad del Ministerio de Gobierno y Justicia, el registro de matrícula de aeronaves en el cual sólo podrán inscribirse:

- a) Las aeronaves panameñas de Estado, excepto las militares;
- b) Las aeronaves civiles de transporte público o de trabajo aéreo, que pertenezcan o serán operadas exclusivamente por personas nacionales, naturales o jurídicas, legalmente autorizadas para explotarlas;
- c) Las aeronaves civiles de servicios privados que pertenezcan o sean operadas en Panamá por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras.

Estas inscripciones estarán sujetas a la condición general de que las aeronaves deberán asimismo reunir las condiciones técnicas que exijan los reglamentos correspondientes, y no estar matriculadas en otro país.

2. La inscripción de una aeronave en el Registro le confiere la nacionalidad panameña

Artículo 11

Solicitud

La inscripción de una aeronave en el registro de matrícula de aeronaves deberá ser solicitada por la persona natural o jurídica, propietaria de la aeronave o su apoderado.

Artículo 12

Certificado de Matrícula

Un certificado de matrícula, conforme al modelo establecido por la reglamentación internacional será otorgado al propietario u operador de la aeronave, y deberá llevarse en un lugar visible en la misma.

Artículo 13

Prohibición de matricularse en otro país

Ninguna aeronave que haya sido matriculada en la República, podrá hacerlo en otro país, mientras no haya cancelado su matrícula panameña.

Artículo 14

Cancelación de Matrícula

1- Deberá cancelarse la inscripción de una aeronave en el Registro de Matrícula de Aeronaves, por solicitud de la parte interesada, o de oficio:

- a) Cuando dicha aeronave va a ser matriculada en otro país;
- b) Cuando la propiedad de la aeronave fuere adquirida por una persona que no estuviere comprendida entre las citadas en el artículo 10;
- c) Cuando la aeronave fuere totalmente destruida o se presuma pérdida conforme a la Ley, y cuando en casos de desaparición no justificada hayan transcurrido noventa (90) días, contados a partir de la última noticia.

2- Por la cancelación de la inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves. Las aeronaves matriculadas perderán la nacionalidad panameña.

Artículo 15

Reglamentación

Para adquirir, modificar o cancelar la matrícula de una aeronave se requiere cumplir con las formalidades establecidas en esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 16

Marcas de Nacionalidad y Matrícula

La marca de nacionalidad para las aeronaves civiles panameñas serán las siglas "HP"; la marca de matrícula consistirá en un grupo de números agregados a la marca de nacionalidad y fijados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Artículo 17

Sitio de las Marcas

1-Todas las aeronaves panameñas deberán identificarse con la bandera de Panamá, las marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula colocadas en lugar visible del exterior, teniendo en cuenta las normas contenidas en los reglamentos internacionales.

2- Toda aeronave llevará en un lugar visible, cerca de la entrada principal, una placa de identificación de un material incombustible, en la que aparecerán inscritas, por lo menos, sus marcas de nacionalidad y matrícula.

REPUBLICA DE EL SALVADOR²⁷

CAPITULO V

Del Registro Aeronáutico Salvadoreño

Art. 42 ,- La Dirección de Aeronáutica Civil llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Salvadoreño, el cual constará de dos secciones: una denominada registro Nacional de Aeronaves y otra Registro Aeronáutico Administrativo.

²⁷ Decreto No. 2011, Asamblea Legislativa de la República de El Salvador, pags. 22 a 27.

Art. 43.- En el Registro de Aeronaves se inscribirán:

- a) Los documentos auténticos hechos o actos jurídicos que acrediten la propiedad de una aeronave y los que transfieran, modifiquen o extingan;
- b) Los gravámenes o interdicciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten contra ellas;
- c) Los contratos de arrendamientos o fletamento de aeronaves que consten en escritura pública;
- d) La inutilización o pérdida de las aeronaves, o los cambios sustanciales que se hagan en ellas;
- e) Los pólizas de seguros constituidas sobre las aeronaves.
- f) En general cualquier otro acto jurídico o hecho que pueda alterar o se refiera a la aeronave

Art. 44.- Al margen de la descripción de propiedad correspondiente se anotarán las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves y sus modificaciones y cancelaciones.

Art. 45.- En el registro Aeronáutico Administrativo se inscribirán:

- a) Los certificados de aeronavegabilidad para las aeronaves nacionales;
- b) Las licencias del personal técnico aeronáutico y los certificados de capacidad otorgados a dicho personal;
- c) Los certificados de explotación, autorizaciones para ejercer el servicio de transporte aéreo no regular, permisos o autorizaciones para ejercer servicios aéreos privados, permisos de vuelos transitorios o transeúntes y sus cancelaciones o modificaciones;

d) Los demás documentos de trascendencia administrativa cuya inscripción exijan esta Ley o sus Reglamentos.

Art. 46.- El registro de una aeronave podrá cancelarse por :

a) A solicitud escrita del propietario de la aeronave, siempre que ésta no estuviese gravada.

En caso contrario, para llevar a efecto la cancelación se requerirá también el consentimiento escrito del dueño del gravamen;

b) Por orden de autoridad competente;

c) Por destrucción o pérdida de la aeronave, legalmente comprobada;

d) Por abandono de la aeronave declarado por el Ministerio de Obras Públicas;

e) Por cualquier otra causa que señalen los reglamentos.

Art. 47.- El Reglamento respectivo determinará la organización estructural y funcionamiento del Registro Aeronáutico Salvadoreño.

Art. 48.- El Ministerio de Obras Públicas, por conducto del Ministerio de Relaciones exteriores, comunicará mensualmente a los países con los cuales el Salvador tenga tratados de aviación, las cancelaciones de matrículas que se hagan en el Registro Aeronáutico Salvadoreño.

Como se observa en los países de América Latina el registro constituye lo que se llama la "Publicidad Aeronáutica", es decir, cualquier persona que tenga interés en conocer el nombre del propietario o saber si existe algún gravamen sobre la aeronave, el registro tendrá la obligación de informar; y esta publicidad abarca el tema de la nacionalidad de la aeronave y los efectos contra terceros; esto último por la presunción legal de que "a contrario sensu" lo que está inscrito se conoce o, cuando menos, es posible conocerlo.

Difícil ha de ser siempre el encontrar el camino adecuado para llegar a una uniformidad legislativa, que se estima como paso previo para una pretendida unificación, pero de tal forma, que al conseguirse la unificación legislativa, el camino hacia la segunda fase ha de ser fácil y breve y en todo caso representaría la existencia de unos principios y bases comunes que mucho facilitarían la colaboración internacional tan deseada y necesaria.

Pero es pues la política de los estados el elemento a veces perturbador en las relaciones aeronáuticas y que se opone a la unificación conveniente. Si como dice Bauzá, el hecho aeronáutico es universal, también debería serlo el ordenamiento jurídico que lo regule, no concibiéndose la existencia de la aviación regida solamente por las normas internas de los países que pierden su eficacia al traspasar las fronteras aéreas propias.

Si bien la organización de los registros antes descritos varia; en España , Chile, Costa Rica, El Salvador, tienen separado el registro de las aeronaves, de los demás actos (por ejemplo los derechos reales sobre ellas) y en cambio hay países en donde esta organizado el registro abarcando los dos aspectos, como en los países de Argentina y Panamá.

CAPITULO TERCERO

NATURALEZA JURÍDICA DEL REGISTRO AERONÁUTICO MEXICANO

3. LEGISLACIÓN.

3.1. LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.²⁸ (ANTECEDENTE)

El artículo 371 de la citada ley, estableció la creación del "Registro Aeronáutico Mexicano", a cargo de la hoy Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Siendo la primera vez que en ésta ley sustantiva de 1940, ordenó explícitamente la constitución del Registro de Aviación Civil en México, como se menciona en el Capítulo Primero.

LEY DE AVIACIÓN CIVIL²⁹

Con la publicación en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de mayo de 1995, quedaron derogados los artículos 371, 372 y 373 de la Ley de Vías Generales de Comunicación estableciéndose la actual naturaleza del Registro Aeronáutico Mexicano, en el artículo 47, correspondiente al Capítulo X Del Registro Aeronáutico Mexicano que del cual se transcribe su parte conducente: "El Registro Aeronáutico Mexicano es público, estará a cargo de la Secretaría, y en el 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.

²⁸ Ley de Vías Generales de Comunicación, Publicada en el Diario Oficial de Federación el 19 de febrero de 1940.

²⁹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995.

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 amparan 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 determinará los requisitos a los que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que deban expedirse."

Del contenido del artículo anteriormente transcrito se observa que los legisladores dejaron fuera de la inscripción en el registro lo concerniente a los aeródromos civiles (aeropuertos) y las instalaciones aeronáuticas, tales como: aerofaros, radiogúías, estaciones radiogoniométricas, radiocalizadores y demás ayudas a la navegación (consideradas en la Ley de Aeropuertos), ya que posiblemente considero que estos dos aspectos se encuentran bajo el control y administración de organismo desconcentrados dependientes de la Secretaría, que se encuentran en proceso de privatización, toda vez que se ha demostrado a través de los años que el Estado no ha sido un buen Administrador.

LEY DE AEROPUERTOS³⁰

En su artículo 6, correspondiente al Capítulo II De la Autoridad Aeronáutica, se atribuye a la Secretaría, en su fracción IX: " Llevar el Registro Aeronáutico Mexicano, a efecto de incluir las inscripciones relacionadas con aeródromos civiles." (no señaladas en la Ley de Aviación Civil) . No obstante, en el artículo 47 de la Ley de Aviación Civil se establecieron diversos actos y documentos sujetos a

³⁰ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1995.

inscripción en el registro. En complemento a estos actos y documentos, la Ley de aeropuertos enuncia los actos complementarios, según se señala en su Capítulo XI, artículo 75, Del Registro Aeronáutico Mexicano lo siguiente:

"Artículo 75. Se inscribirán en el Registro Aeronáutico Mexicano:

- I.- Los documentos por medio de los cuales se adquiera, transmita, ceda, modifique, grave o extinga la propiedad y los demás derechos reales sobre los aeródromos civiles;
- II.- Las concesiones y permisos, sus modificaciones y revocaciones;
- III.- Las ayudas a la navegación aérea;
- IV.- Los contratos que autorice la Secretaria de conformidad con el artículo 56 de la Ley, y
- V.- Las pólizas de seguro.

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

Es decir, el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, deberá de incluir un libro adicional, donde se inscriban estos actos y documentos con la finalidad de regularizar esta situación o esperar a la publicación del nuevo reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, adicionando este apartado.

LEY FEDERAL DE DERECHOS (MISCELÁNEA) ¹¹

La organización y funcionamiento del Estado supone para éste la realización de gastos y la procura de los recursos económicos indispensables para cubrirlos, lo cual origina la actividad financiera del Estado.

“La actividad financiera del Estado es aquella relacionada con la obtención, administración o manejo y empleo de los recursos monetarios indispensables para satisfacer las necesidades públicas.”¹²

Los ingresos del Estado conforme al Código Fiscal de la Federación, se clasifican en impuestos, aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras, derechos, aprovechamientos y productos.

La Ley Federal de Derechos los define como : Los derechos que establece esta Ley , se pagarán por los servicios que presta el estado en sus funciones de Derecho Público o por el uso y aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación.

Como lo describe el Licenciado Rodríguez Lobato, la doctrina señala que los derechos o tasas son contraprestaciones que los particulares pagan al Estado por la prestación de un servicio determinado. Giannini nos dice que cuando el servicio público, por su naturaleza y el modo en que está ordenado se traduce en una serie de prestaciones que afectan singularmente a determinadas personas, ya sea por que éstas las solicitan o por que deban recibirlas en cumplimiento de una norma legal, es justo que recaiga sobre ellas, si no la totalidad, sí, al menos, la mayor parte de los gastos necesarios para la prestación de los servicios. Sin embargo, se debe distinguir cuáles son los servicios que

¹¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1997.

deben retribuirse con los derechos , es decir, con un tributo, y cuáles se deben retribuir con otro tipo de contraprestación, que en México se llama "productos" (servicios derecho privado) y que en los demás países de habla española se llaman precios.

En primer lugar, como nos dice De la Garza, es indispensable que se trata de servicios divisibles o "uti singuli"³², donde el aprovechamiento individual del servicio puede ser medido, o como dice Ataliba, es preciso que la actividad estatal se refiera directamente al obligado; en segundo lugar, debe tratarse de servicios jurídicos inherentes al Estado y no ha servicios de otra índole, pues a estos otros servicios corresponden los productos o precios; en tercer lugar, los servicios deben ser prestados por la Administración del Estado o por el Poder Judicial.

En este orden de ideas, podemos observar que es totalmente impropio que por el uso o aprovechamiento de bienes del dominio público de la Nación se pagaren derechos si en este caso no existe una actividad estatal, concretada en servicios jurídicos inherentes al propio Estado, aprovechable por los particulares. Por ello coincido con de la Garza en que esta hipótesis no da lugar al cobro de derechos, sino de impuestos y que así deben considerarse los tributos establecidos en la Ley Federal de Derechos independientemente del nombre que se les haya dado.

Como consecuencia de la naturaleza del servicio que genera los derechos resulta que tal servicio debe constituir un monopolio del Estado de modo que éste lo preste, como dice Pugliese : "en su calidad y a causa de su calidad de ente soberano de Derecho Público, o sea que se trata de un servicio que se encuentra fuera de la economía privada de cambio y, por tanto, no pueda ser prestado por una empresa particular, pues la utilidad del servicio desaparecería si no es el Estado quien lo presta.

³² Rodríguez Lobato, Raúl, *Derecho Fiscal*, Editorial Harla, México, 1993, pags. 3-5.

Pero la definición de derechos que considero al igual que el profesor Rodríguez Lobato es: Son las contraprestaciones en dinero que establece el Estado conforme a la ley, con carácter obligatorio, a cargo de las personas físicas y morales que de manera directa e individual reciben la prestación de servicios jurídicos administrativos inherentes al propio Estado en sus funciones de Derecho Público y que están destinados al sostenimiento de esos servicios.

El gran incremento sufrido en las contribuciones en la Ley Federal de Derechos, trajo consigo que las líneas aéreas por conducto de su Cámara Nacional de Aerotransporte realizará una propuesta de modificaciones a la entonces Subsecretaría de Ingresos dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a los conceptos cobrados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; obteniendo importantes modificaciones a la Ley Federal de Derechos en la materia aeronáutica; logrando así aminorar el gasto que las empresas de aviación realizaban por estas contribuciones, ya que como se podrá observar en la siguiente tabla comparativa de 1996 y 1997, los costos por los servicios que presta la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (Dirección General de Aeronáutica Civil), se han reducido importantemente en algunos conceptos muy significativamente y principalmente a los referentes al Registro Aeronáutico Mexicano como podrá apreciarse.

LEY FEDERAL DE DERECHOS 1996 A PARTIR DEL 1 DE JULIO	LEY FEDERAL DE DERECHOS 1997 A PARTIR DEL 1 DE JULIO	LEY FEDERAL DE DERECHOS 1998 A PARTIR DEL 1 DE ENERO
Registro de aeronaves Art. 153 Frac. II \$ 13,005.00	Registro de aeronaves Art. 153 Frac. I \$ 1,000.00	Registro de aeronaves Art. 153 Frac. I \$ 1,178.00

Expedición Certificado de Matrícula Art. 158 Frac. II \$ 355.00	Expedición Certificado de Matrícula Art. 158 Frac. I inciso b) \$ 500.00	Expedición Certificado de Matrícula Art. 158 Frac. I inciso b) \$ 589.00
	Expedición Certificado de Matrícula Agrícola Art. 158 Frac. I inciso d) \$ 300.00	Expedición Certificado de Matrícula Agrícola Art. 158 Frac. I inciso d) \$ 353.00
Registro Certificado de Matrícula Art. 153 Frac. II inciso d) \$ 427.00		
Otros servicios (Canc. Cert. Mar.) Art. 153 Frac. III \$ 364.00	Otros servicios (Can. Cera. Mar.) Art. 153 Frac. VI \$ 200.00	Otros servicios (Can. Cera. Mar.) Art. 153 Frac. VI \$ 236.00
Reposición Certificado de Matrícula Art. 158 Frac. III \$ 1,064.00	Reposición Certificado de Matrícula Art. 158 Frac. III \$ 500.00	Reposición Certificado de Matrícula Art. 158 Frac. III \$ 589.00
Reasignación de Matrícula 427+355+364 \$ 1,145.00	Reasignación de Matrícula 500+200 \$ 700.00	Reasignación de Matrícula 500+200 \$ 825.00

Cambio de Base 364+427+364+355 \$ 1,510.00	Cambio de Base 200+500+200 \$ 900.00	Cambio de Base 200+500+200 \$ 1,061.00
Reinicio de Operaciones Art. 159 Frac. XII \$ 709.00		
Cancelación de Gravamen 364+427+364+355 \$ 1,510.00	Cancelación de Gravamen 200+500+200 \$ 900.00	Cancelación de Gravamen 200+500+200 \$ 1,061.00
Asignación Matrícula Provisional Art. 153 Frac. III \$ 364.00	Asignación Matrícula Provisional Art. 153 Frac. VI \$ 200.00	Asignación Matrícula Provisional Art. 153 Frac. VI \$ 236.00
Anotaciones Preventivas Art. 153 Frac. III \$ 364.00	Anotaciones Preventivas Art. 153 Frac. V \$ 200.00	Anotaciones Preventivas Art. 153 Frac. V \$ 236.00
Registro de Pólizas y Cera. de Aeronavegabilidad Art. 153 Frac. II inciso d) \$ 427.00	Registro de Pólizas Art. 153 Frac. V \$ 500.00	Registro de Pólizas Art. 153 Frac. V \$ 589.00

Únicamente Asignación de Matrícula por Importación 13,005+355+427= \$ 13,787	Asignación de Matrícula por Importación 1,000+500=1,500.00 Asignación de Matrícula por Importación Aeronaves Agrícolas 1,000+300=1,300.00	Asignación de Matrícula por Importación 1,767.00 Asignación de Matrícula por Importación Aeronaves Agrícolas 1,531.00
Registro Aeronave 13,005+355+427+364=\$ 14,151	Registro Cambio de Propietario 1,000+500+200=1,700.00 Registro Cambio de Propietario Agrícola 1,000+300+200=1,500.00	Registro Cambio de Propietario 2,003.00 Registro Cambio de Propietario Agrícola 1,767.00
Escrituras Constitutivas, Modificaciones, Ventas de Acciones, Aumento de Capital o Disminución del mismo. Art. 153 Frac. II inciso c) \$364.00	Escrituras Constitutivas, Modificaciones, Ventas de Acciones, Aumento de Capital o Disminución del mismo. Art. 153 Frac. VI \$200.00	Escrituras Constitutivas, Modificaciones, Ventas de Acciones, Aumento de Capital o Disminución del mismo. Art. 153 Frac. VI \$236.00
Copia Certificada C/Hoja Art. 5 Frac. I \$ 5.00	Copia Certificada C/Hoja Art. 5 Frac. I \$ 6.00	Copia Certificada C/Hoja Art. 5 Frac. I \$ 6.00

Constancia y Certificados de Registro	Constancia y Certificados de Registro	Constancia y Certificados de Registro
Art. 5 Frac. VI \$ 43.00	Art. 5 Frac. VI \$ 46.00	Art. 5 Frac. VI \$ 55.00

Con la miscelánea fiscal, el Estado trata de recabar más fondos para el Erario Federal sin importar que los particulares no puedan cubrir estos derechos.

REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES³³

En el se establecen las funciones y atribuciones que le corresponden a cada una de las áreas en las que se divide la Secretaría, siendo la Subsecretaría de Transporte la que tendrá a su cargo a la Dirección General de Aeronáutica Civil, como lo establece el artículo 6; siendo esta Dirección quien tendrá bajo su responsabilidad la oficina del Registro Aeronáutico Mexicano, como se puede observar en el artículo 18 fracción IX del Reglamento que dice:

IX .- " Expedir los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad a las aeronaves civiles, así como llevar , organizar, controlar y mantener actualizado el registro aeronáutico mexicano;

Asimismo, dentro del contenido de dicho artículo se puede observar que en las fracciones X y XXX se habla también del registro.

³³ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 1995.

" X.- Registrar, aprobar, y en su caso, modificar los procedimientos terminales y de vuelo, así como el sistema de aerovías del espacio aéreo nacional;

XXX.- Registrar los convenios que los permisionarios y concesionarios celebren entre sí o con otras empresas de transporte aéreo nacionales o extranjeras, "

REGLAMENTO DEL REGISTRO AERONÁUTICO³⁴

En el se establece la organización y funcionamiento que el Registro Aeronáutico Mexicano requiere. Se crea la oficina del Registro Aeronáutico Mexicano teniendo 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, radioguías, estaciones radiogoniométricas, radiocalizadores y demás ayudas auxiliares a la navegación aérea;

d). Los motores de las aeronaves;

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

III. Las licencias del personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones.

A diferencia de lo establecido por el artículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (Derogado), en el artículo 47 de la Ley de Aviación Civil se excluyó mencionar el registro de las licencias del personal técnico aeronáutico.

³⁴ Colección Andrade, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Vol. II pags. 752-379 a 752-395.

La Oficina del Registro Aeronáutico Mexicano constará de cuatro secciones, cada una de las cuales tendrá a su cargo las inscripciones que de acuerdo a este reglamento se le asigne.

Como lo menciona el Lic. Pedro Linares, el registro Aeronáutico no consta de cuatro secciones como se menciona, sino consta solamente de dos (2) secciones; pero como se tomo el modelo del Reglamento del Registro Público de la Propiedad y del Comercio de la Ciudad de México para elaborar éste y, que posiblemente por la premura del tiempo para su publicación se menciona que constará de 4 secciones, ya que efectivamente el Registro de la Propiedad si tiene esas 4 secciones, pero el Registro Aeronáutico Mexicano solamente consta de dos secciones.

1) En la Sección Primera se inscribirán :

I. Los títulos por los cuales se adquiriera transmita, modifique grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:

- a). Las aeronaves mexicanas; y
- b). Los motores de las aeronaves;

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

Cabe señalar que en el artículo 11 de este reglamento, no se hace mención alguna sobre los arrendamientos de las aeronaves extranjeras, y sí en cambio la Ley de Aviación Civil, ya que contempla la inscripción de este tipo de actos (contratos), artículo 47 fracción I de la Ley de Aviación Civil.

Para las inscripciones en la sección primera se llevarán a cabo los siguientes libros:

I. Serie A, aeronaves de Estado. Sigla XE

II. Serie B, motores de aeronaves;

III. Serie C, aeronaves. Siglas XA

IV. Serie D, aeronaves. Siglas XB

V. Serie E, concesionarios del servicio público de transporte aéreo nacional e internacional;

VI. Serie F, permisionarios del servicio público y privado aéreo, mexicano y extranjero.

2) Se inscribirán en la sección segunda:

I. Los aeródromos civiles;

II. Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radiogúfas, estaciones radiogoniométricas, radiolocalizadores y demás ayudas a la navegación aérea;

III. Las licencias del personal aeronáutico; y

IV. Sociedades mercantiles dedicadas al transporte aéreo.

Referente a la inscripción que debe realizarse en el Registro Aeronáutico de las sociedades mercantiles dedicadas al transporte aéreo, no estoy de acuerdo con la misma, ya que la Ley General de Sociedades Mercantiles³⁵ en sus artículos 1, 2, 4 y 5 establece ciertos requisitos en los que: 1) les da el carácter de mercantil, 2) se les otorga personalidad jurídica propia, y 3) se establece la formalidad de constitución a través de un Notario que no autorizará la escritura cuando los estatutos o sus modificaciones contravengan lo dispuesto por esta ley. Asimismo el artículo 19 del Código de

Comercio establece como obligación a las sociedades mercantiles el inscribirse en el registro mercantil; para que como lo menciona el Reglamento del Registro Público de Comercio en su artículo 1, el Estado proporciona el servicio de dar publicidad a los hechos y actos jurídicos que, realizados por empresas mercantiles o en relación con ellas, precisan de este requisito para surtir sus efectos contra terceros.

El artículo 47 de la Ley de Aviación Civil es limitativo de los actos que deberán inscribirse y no contempla el registro de sociedades mercantiles, dedicadas al transporte aéreo. Por lo que la disposición reglamentaria carece de ley primaria y esta en contra de la propia ley que reglamenta.

Es decir, no obstante que los artículos 18 y 19 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano establezcan que se deberán inscribir las bases constitutivas, que sean aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de acuerdo a lo establecido por el artículo 86 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el sólo se hace referencia a que sin el requisito de la aprobación de la Secretaría, no podrán surtir efecto alguno, por lo que se refiere a la explotación de la vía que se trata. Por lo que si pueden efectuar actos y hechos jurídicos con personalidad propia, como la que les otorga la Ley General de Sociedades Mercantiles, surtiendo efectos contra terceros por el registro ante el registro mercantil, como ya fue mencionado.

Cabe destacar que la inscripción obligatoria ordenada por el Código de Comercio proviene de una norma primaria y la inscripción requerida por el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano es ordenada por una norma secundaria, por lo que respetando el Principio de Jerarquía de las Normas, la norma secundaria no puede ir más allá, de lo establecido en una norma primaria.

¹⁵ Publicada en el Diario Oficial de la federación el 4 de agosto de 1934. Reformada por última vez por

Por lo anterior, el inscribir las bases o actas constitutivas de las sociedades mercantiles en el Registro Aeronáutico Mexicano no procedería, en virtud de la publicidad que da la inscripción de la sociedad en el Registro Público del Comercio de la Ciudad donde se constituyeron.

Para las inscripciones en la sección segunda se llevarán los siguientes libros:

I. Serie G,

letra a), aeropuertos, con las anotaciones referentes a la concesión otorgada para construirlos explotarlos, administrarlos u operarlos; y

letra b), aeródromos de servicio privado, con indicación del permiso otorgado para su construcción u operación;

II. Serie H, instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguías, estaciones radiogoniométricas, radiocalizadores y demás ayudas a la navegación aérea;

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

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

En la actualidad la Dirección General de Aeronáutica Civil, que tiene a su cargo la oficina del Registro Aeronáutico Mexicano solamente proporciona información en él contenida, a las personas físicas o morales que acrediten tener un interés jurídico.

Con la elaboración del proyecto del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano se quiere acabar con esta práctica, ya que si en verdad el registro tendrá el carácter de público, es decir, toda persona que tenga un interés legítimo en conocer de alguna inscripción constante en los libros del registro, podrá dirigirse a la Dirección General de Aeronáutica Civil solicitando copia certificada de las constancias que le sean necesarias, así como certificaciones de no existir en el libro relativo ninguna anotación referente a la información solicitada; o simplemente pedir informes de las anotaciones e inscripciones del registro, ya que como es público a ninguna persona se le debe negar la información.

3.2. ANÁLISIS DE LOS ACTOS, DOCUMENTOS Y RESOLUCIONES QUE DEBEN INSCRIBIRSE EN EL REGISTRO AERONÁUTICO MEXICANO.

Para efectuar el análisis de los actos, documentos y resoluciones que pueden inscribirse en el registro, nos surge la necesidad de explicar, lo que es un Acto, un Documento y una Resolución.

Acto Administrativo es la.- "Declaración de voluntad de un órgano de la administración pública, de naturaleza reglada o discrecional susceptibles de crear, con eficacia particular o general, obligaciones, facultades o situaciones jurídicas de naturaleza administrativa."³⁶, es decir, el Estado a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (organismo de la administración pública centralizada) se encargará de exteriorizar su voluntad a través de actos (administrativos) en los cuales según sus facultades podrá otorgar concesiones, permisos, autorizaciones, crear, modificar, extinguir o cancelar derechos y obligaciones; debiendo los particulares cumplir con estos actos.

³⁶ Rafael de Pina y de Pina Vara, *Diccionario de Derecho*, Ed. Porrúa S.A., México 1993, p. 51.

Documento.- " Es la Representación material idónea para poner de manifiesto la existencia de un hecho o acto jurídico (acontecimiento de la vida independiente de la voluntad humana; contrato, testamento, sentencia, etc.), susceptible de servir, en caso de ser necesario, como elemento de prueba."³⁷

Resolución Administrativa.- "Es el acto administrativo por el cual un órgano de la Administración Pública (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) deja sin efectos, modifica, crea, cancela, impone una sanción, etc., a los particulares (líneas aéreas), ya sea por el no cumplimiento de una de sus obligaciones o por la imposibilidad del cumplimiento de la prestación.", relacionadas con las Concesiones, permisos y autorizaciones que les hayan sido otorgados.

De lo anterior podemos concretar, que solamente las exteriorizaciones de la voluntad que los particulares realicen a través de documentos (contrato compraventa, arrendamiento, hipoteca, prenda, etc.), deberán inscribirse. . .

Como quedo establecido en el capítulo anterior los actos, documentos y resoluciones susceptibles de inscripción son los enlistados en artículo 47 de la Ley de Aviación Civil. Por lo que para poder realizar un estudio de los mismos necesitamos conocer bajo que sistema registral opera nuestro Registro Aeronáutico Mexicano.

SISTEMA REGISTRAL³⁸

Para poder establecer que sistema registral utiliza el registro Aeronáutico Mexicano, analizaremos la Clasificación que el Lic. Bernardo Pérez Fernández del Castillo realiza, es decir, los sistemas registrales se clasifican desde dos puntos de vista: A) de los efectos de la inscripción y B) de la forma de inscripción.

³⁷ Rafael de Pina y de Pina Vara, *Diccionario de Derecho*, Ed. Porrúa S.A., México 1993, p. 265.

A) Por los efectos de inscripción se pueden señalar tres sistemas: el sustantivo el consecutivo y el declarativo.

En el Sustantivo se adquiere la propiedad por medio de la inscripción en el registro, o sea, es un elemento de existencia o esencia para adquirir el dominio de los bienes.

En el Consecutivo el derecho nace con el contrato o el acto jurídico y para su perfección es necesaria la inscripción en el registro. Esta inscripción no es potestativa sino obligatoria como la *traditio*.

En el sistema declarativo la transmisión de la propiedad se verifica por mero efecto del contrato sin necesidad de la *traditio*. Esto es en virtud de que nuestra legislación es consensualista, sólo se inscribe si se desea que el contrato o acto jurídico surta efectos frente a terceros.

Por lo que la Suprema Corte de Justicia en su jurisprudencia definitiva resolvió:

" Las inscripciones hechas en el registro ... tienen efectos declarativos y no constitutivos, de tal manera que los derechos provienen del acto jurídico declarado pero no de la inscripción, cuya finalidad es dar publicidad y constituir el derecho. (SJF, Apéndice 1917-1985, tesis de ejecutorias, cuarta parte, Tercera Sala, p. 723).

Por lo anterior, podemos decir que el Registro Aeronáutico Mexicano establece un sistema registral declarativo, toda vez que se inscribirán en el mismo los actos por los cuales se adquiera, transmita, modifique o extinga un derecho sobre una aeronave, solamente cuando se quiera que estos derechos surtan derechos contra terceros (*erga omnes*).

¹⁸ Fernández Pérez del Castillo, Bernardo *Derecho Registral*, Ed. Porrúa S.A., México 1996.

B) En cuanto a la forma de inscripción existe un sistema de libros, abriendo una plana para cada aeronave y motores que se inscriban, contando con las siguientes características:

Los libros tendrán cincuenta centímetros de largo por treinta y cinco de ancho; cada página un espacio marginal izquierdo de veinte centímetros, y derecho de dos; al centro un espacio de veintiocho centímetros. Los libros deberán estar empastados, forrados de tela y protegidos por esquinas metálicas, sellados en cada una de sus hojas, foliados y autorizados por el jefe del Dirección de Aeronáutica Civil. Cada libro tendrá en la portada la serie y la sección a que corresponde y el número del tomo.

El espacio a la izquierda de cada plana de los libros destinados al registro de aeronaves y motores, se destinará únicamente para las anotaciones marginales que se harán en forma sucinta.

El espacio al centro se destinará para las inscripciones.

Las últimas quince fojas de cada libro se destinarán exclusivamente, para continuar las anotaciones marginales que no hayan podido asentarse al margen de las inscripciones correspondientes.

PRINCIPIOS REGISTRALES³⁹

PRINCIPIO DE PUBLICIDAD

Existen varias formas de dar publicidad a la propiedad y posesión de las aeronaves y a los gravámenes y otras limitaciones que los restrinjan.

³⁹ Fernández Pérez del Castillo, Bernardo Op. Cit. Tomando como referencia los principios enlistados por el autor.

Hay varias formas de dar publicidad respecto de la propiedad o derecho que una persona tiene sobre un bien. Por ejemplo el poseedor de una cosa mueble (aeronave) tiene la presunción de que es su propietario; en tratándose de la prenda se desposesiona del bien al deudor como forma de publicidad.

Si no existiera esta Institución, sería casi imposible investigar quien es el propietario de un bien, y cuáles son los gravámenes que lo limitan.

El principio de la publicidad puede examinarse desde los puntos de vista material y formal.

La publicidad material está concebida como los derechos que otorga la inscripción, y estos son: la presunción de su existencia o apariencia jurídica, y la oponibilidad frente a otro no inscrito.

La publicidad formal consiste en la posibilidad de obtener del Registro Aeronáutico Mexicano las constancias y certificaciones de los asientos y anotaciones; como lo establece el artículo 47 de la Ley de Aviación Civil y 51 del Reglamento.

PRINCIPIO DE LEGITIMACIÓN

Es el que otorga certeza y seguridad jurídica sobre la titularidad de sus bienes y su transmisión. Carral y de Teresa dice que: " lo legítimo es lo que está conforme a las leyes, que es genuino y verdadero. Es legitimado lo que ha sido completado o beneficiado con una presunción de existencia, integridad, exactitud que le concede mayor eficacia jurídica."⁴⁰

⁴⁰ Carral y de Teresa, Luis *Derecho notarial y Derecho registral*, Ed. Porrúa , México, 1970, p. 241.

La legitimación se clasifica en ordinaria y extraordinaria; la primera se da cuando existe coincidencia entre el derecho protegido y la realidad de hecho; la extraordinaria es cuando un acto eficaz se ejecuta por un autor que no goza de la titularidad del derecho de que se trata ni respeta la esfera jurídica ajena. La Ley legitima ese acto basado en la apariencia jurídica.

La legitimación nace con el asiento o anotación en el registro, de tal manera que mientras no se pruebe la inexactitud de lo inscrito es eficaz y crea una presunción *juris tantum* de que el titular aparente es el real; pero si se trata de actos en los cuales se afecte el interés de uno ajeno, la presunción se vuelve *juris et de jure*, en protección a los adquirentes de buena fe, presumiendo que un derecho inscrito existe y pertenece al titular registral.

PRINCIPIO DE ROGACION

La inscripción en el registro se realiza a instancia de parte y nunca de oficio. Es potestativo solicitar la inscripción o cancelación de los derechos reales, posesión, gravámenes y limitaciones. Este principio está estrechamente ligado con el consentimiento, pues en la mayoría de los casos, la petición de inscripción debe ser hecha por el titular registral.

Con la solicitud de inscripción otorgada se inicia el procedimiento registral, a partir de ese momento entra en juego el principio de prelación.

La solicitud de inscripción puede pedirse por quien tenga legítimo interés en el derecho que se va a inscribir o anotar, es decir, la inscripción de los actos y contratos, solamente puede pedirse por todo aquel que tenga interés legal en asegurar el derecho

que se va a registrar, o por el notario que haya autorizado la escritura de que se trate, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 6 de La Ley de Vías Generales de Comunicación, así como las sentencias y providencias judiciales certificadas legalmente, que se refieran a ellos.

Cuando el acto que se registra se haya celebrado por medio de representantes, se hará constar en la inscripción la comprobación de la personalidad, de tal manera que pueda apreciarse por los terceros si esa personalidad fue bastante para la validez del acto inscrito.

Ya que la inscripción es un acto rogado, una vez que el documento es presentado y se ha iniciado el procedimiento registral, el interesado puede desistirse de la tramitación, y el registrador esta obligado a devolverle los documentos presentados, no sin antes realizar la anotación correspondiente en el libro de salidas, el día y la hora de la devolución; entregando los títulos y documentos a la persona que presente su promoción o al interesado (como lo establece el artículo 64 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano).

PRINCIPIO DE CONSENTIMIENTO

Para que en los asientos del registro exista una modificación es necesario la voluntad del titular registral o de quien lo sustituya. El cambio o modificación de los asientos, tiene como causa un acto jurídico en donde se haya expresado el deseo de la creación, transmisión, modificación o extinción de un derecho real.

Este principio se aplica plenamente en aquellos países en donde se sigue el sistema constitutivo y no el declarativo como es nuestro caso.

En el sistema constitutivo se distingue entre el título y el modo: el "título" que es el negocio jurídico que se celebra con la intención de transmitir la propiedad, y el "modo" que es la tradición o el acto por el cual se materializa la transmisión de la propiedad.

PRINCIPIO DE PRELACIÓN

Es uno de los pilares de la seguridad proporcionado por el registro. La fecha de presentación va a determinar la preferencia y rango del documento que ha ingresado al registro. Si ciertamente es válido el axioma extendido en todo el mundo de que "*prior tempore, potior jure*", éste puede interpretarse y transformarse en "el que es primero en registro es primero en derecho". Aunque este principio deberá aplicarse en la forma que se desarrollan los derechos privilegiados, existentes en México.

ANOTACIONES MARGINALES

El establecimiento de las anotaciones es una forma de dar publicidad y seguridad a los terceros registrales. Estas se asientan marginalmente en los libros, teniendo la ventaja de que si sus hechos o actos en ellas consignados, se realizaran cumpliendo los requisitos señalados por la Ley. Esas anotaciones marginales se referirán a las marcas de nacionalidad y matrícula, certificado de aeronavegabilidad, pólizas de seguros y sus modificaciones posteriores.

PRINCIPIO DE CALIFICACIÓN

Este principio denominado también de legalidad, consiste en que todo documento, al ingresar al registro, dentro de su procedimiento de inscripción, debe ser examinado por el registrador en cuanto a su elementos de existencia y validez, es decir, si satisface todos los requisitos legales que para su eficacia exijan los ordenamientos jurídicos. A esta actividad se le llama "calificadora", y es concurrente con la notarial. Por ejemplo el interesado presentará el título que va ha ser registrado, juntamente con la solicitud respectiva, y el registrador ordenará se haga el registro si encuentra que el título presentado es de los que deban inscribirse, de acuerdo con la Ley de Vías Generales de Comunicación, este reglamento y demás disposiciones aplicables. En caso contrario devolverá el título sin registrar, expresando la razón de dicha medida, siendo necesaria resolución judicial para que se haga el registro.

El examinar el título o documento es un derecho y una obligación del registrador, quien bajo su responsabilidad y dentro del plazo señalado por el reglamento, lo debe realizar de manera independiente, así como en forma personalísima y libre de cualquier presión.

Asimismo el registro rehusará, la inscripción, cuando no aparezca comprobada legalmente la capacidad de los otorgantes, o la representación del que celebre el contrato o ejecute el acto a nombre de otro.

En el caso a que se refiere el párrafo anterior, el registrador tiene obligación de hacer una inscripción preventiva, a fin de que si la autoridad judicial ordena que se registren los títulos rechazados, la inscripción definitiva surta sus efectos desde que por

la primera vez se presentó el título. Si el juez aprueba la clasificación hecha por el registrador, se cancelará la inscripción preventiva.

Transcurridos tres años sin que se comunique al registrador la clasificación que del título presentado haya hecho el juez, a petición de parte interesada se cancelará la inscripción preventiva.

El registrador no juzgará de la legalidad de la orden judicial o administrativa que decrete una inscripción, pero si, a su juicio, concurre alguna circunstancia por la que legalmente no debe practicarse la inscripción, lo hará saber así a la autoridad respectiva. Si a pesar de ello, ésta insistiere en el registro, se hará el mismo, insertándose en la inscripción el oficio en que se hubiere ordenado, archivándose el original.

En caso de que el documento sea inscribible, el registrador notificará al interesado los derechos que se causen, expidiéndole la boleta respectiva para que proceda al pago.

Todas las inscripciones estarán escritas con claridad, sin abreviaturas, guarismos (tachaduras) ni correcciones. Cuando hubiere alguna equivocación y se advierte ésta antes de firmarse la inscripción, se harán las entrerrenglonaduras necesarias y se pasará una línea delgada sobre las palabras equivocadas, de modo que se pueda leer, y antes de la firma se salvará lo testado, con la expresión de que no valen, y lo entrerrenglonado, con la expresión de que si vale. La firma que autoriza la inscripción se pondrá en el renglón inmediato a la misma. Después de firmada una inscripción por el registrador, los errores materiales o de concepto que en ella se hubieran cometido, sólo podrán corregirse en la forma y términos indicados en el capítulo sexto y no segundo como lo establece el artículo 30 del reglamento.

Una vez efectuado el registro respectivo, los documentos que al efecto se exhibieren serán devueltos al interesado con una nota al calce en los siguientes términos: "Registrado bajo el número _____ del libro _____ de la sección ____ y se pago _____ por derechos , conforme a la boleta número _____ lugar, fecha y _____ firma entera del jefe de la sección y media firma del jefe de la oficina" (artículo 33 del reglamento).

Solo pueden inscribirse documentos auténticos y fidedignos que reúnan los requisitos de contenido y forma, además de examinar si es un derecho inscribible o no el registrador califica si el documento satisface las formas señaladas por la ley.

Los actos y contratos más importantes que se estudiaran más ampliamente son: La Hipoteca, La Prenda, El Embargo y Los Créditos Preferentes.

LA HIPOTECA.⁴¹

Con la entrada en vigor de la Ley de Aviación Civil y la derogación de los artículos 362 a 366 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, pareciera que los gravámenes que se regulaban en dichos artículos, no están debidamente fundamentados para ser inscribibles en el registro.

Pero el artículo 92 y 93 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, salvan este posible conflicto, ya que en ellos se menciona que : "Artículo 92.- Podrán constituirse hipotecas u otros gravámenes reales sobre todas las líneas, vehículos, embarcaciones y demás bienes que formen el sistema de la empresa o sobre una parte solamente de su sistema . . .".

⁴¹ Rodríguez Garduño, Rogelio Z. *El Derecho Aeronáutico y los gravámenes*. México 1991, pags. 92-101.

En México, la Hipoteca sobre una aeronave, sus partes o la unidad completa de una empresa sólo puede constituirse en forma voluntaria, quedando excluida la hipoteca necesaria.

Para constituir Hipoteca sobre aeronaves deben observarse las formalidades y requisitos contenidos en el Código Civil para el Distrito Federal y La Ley de Vías Generales de Comunicación. Al respecto el artículo 92 y 93 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que el término por el cual se constituye la hipoteca no podrá en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el que se haya otorgado la concesión..., debiendo de contener por costumbre una descripción de los equipos hipotecados o pignorados, la mención de marcas de nacionalidad y matrícula, el nombre del fabricante, el número de serie o en su defecto los datos que de manera indubitable identifiquen la aeronave y en su caso los demás bienes comprendidos en la hipoteca o prenda. (antes artículo 364 L.V.G.C.)

Por analogía, y como lo establece el artículo 22 fracción I , del reglamento del registro aeronáutico mexicano y 47 de la Ley de Aviación Civil: se inscribirán en el registro los documentos por los cuales se adquiera, transmita, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores, siempre y cuando reúnan las formalidades que para la validez del acto exige el Código Civil para el Distrito Federal. Por lo tanto los contratos de hipoteca deberán hacerse ante Notario Público conforme al artículo 2917 del Código Civil y el artículo 78 de la Ley del Notariado para el Distrito Federal, que establece que las enajenaciones de los bienes inmuebles cuyo valor convencional sea mayor de quinientos pesos y la constitución y transmisión de derechos reales estimados en más de esa suma o que garanticen un crédito por mayor cantidad que la mencionada, para su validez deberán constar en Escritura Pública hecha ante Notario Público.

La escritura en la que se constituya hipoteca deberá contener además de la descripción que identifique a la aeronave conforme al artículo 3061 del Código Civil y 31 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, tratándose de hipoteca, la obligación garantizada, la cantidad máxima asegurada cuando se trate de obligaciones de monto indeterminado y los réditos si se causaron y la fecha desde que deben correr.

Contendrá así mismo, los nombres de las personas físicas o morales a cuyo favor se haga la inscripción y aquellos de quienes procedan inmediatamente los bienes, la naturaleza del hecho o negocio jurídico y la fecha del título, número si lo tuviere y el funcionario que lo haya autorizado.

Constituida la hipoteca sobre una aeronave, el contrato (documento) deberá inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano conforme a lo previsto en el artículo 47 de la Ley de Aviación Civil, en el que menciona que se deberán inscribir los documentos por los cuales se adquiera, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves mexicanas y sus motores, así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas y extranjeras.

A partir de la fecha de inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano, la hipoteca surtirá efectos contra terceros.

Extinción de la Hipoteca

" La hipoteca dura lo que la obligación principal que garantiza a no ser que haya pacto expreso que establezca una duración menor que aquella".⁴² No puede haber pacto expreso que establezca para la hipoteca una duración mayor que la de la obligación principal

que garantiza, pues como contrato accesorio que es, no sobrevive a la obligación principal. Al respecto establece el artículo 2927 del Código Civil para el Distrito Federal que la hipoteca durará todo el tiempo que subsista la obligación que garantiza y cuando ésta no tuviere término para su vencimiento, la hipoteca no podrá durar más de diez años; los contratantes pueden señalar a la hipoteca una duración menor que la obligación principal.

La hipoteca constituida sobre aeronaves o sobre cualquier otro bien se extingue también como consecuencia de la extinción de la obligación principal o por causas directas.

La primera forma de extinción indirecta o por vía de consecuencia, ocurre siempre que se extingue la obligación principal que pueda ser por pago, remisión, compensación, novación, nulidad, rescisión y prescripción liberatoria.⁴³

La segunda forma de extinción por causas directas es como consecuencia del perecimiento o destrucción del bien hipotecado y por la extinción de los derechos reales sobre los que se haya constituido la hipoteca.

La destrucción o perecimiento del bien hipotecado puede ser, por la destrucción material del bien, o por que éste quede fuera del comercio, pérdida del bien de modo que no pueda localizarse y el caso de que se sepa donde está el bien pero no existe la posibilidad material de recuperarla.

Si el bien hipotecado se destruye y éste se encuentra asegurado, establece el artículo 2910 del Código Civil que siendo una finca, subsistirá la hipoteca en los textos de la

⁴² Francoz Rigalt, Antonio, *Propiedad y Derechos Sobre Aeronaves*, Ed. de la S.C.T., México 1961, p. 221 y sigs.

⁴³ Galindo Garfías, Ignacio, *Derecho Civil*, Ed. Porrúa S.A., México 1976, p. 321 y sigs.

misma y además, el valor del seguro y si no fuere, podrá pedir que dicho valor se imponga a su satisfacción para que se verifique el pago al vencimiento del plazo; lo mismo se observará por causa de utilidad pública a venta judicial.

Lo establecido en el artículo citado, aún refiriéndose a inmuebles considero que es aplicable a las aeronaves hipotecadas que son bienes muebles registrables, siendo sumamente importante aplicarlo a las aeronaves, en virtud de que las aeronaves al sufrir un accidente dada su naturaleza se destruyen totalmente y los restos generalmente no tiene valor o éste es mínimo.

LA PRENDA

En el Derecho Aéreo Mexicano, la prenda es un derecho real constituido sobre un bien mueble enajenable para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago, regulado por el Código Civil para el Distrito Federal en los artículos 2856 a 2892 que con relación al artículo 92 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 47 de La Ley de Aviación Civil, son la fundamentación para constituir la prenda e inscribirla en el registro, (puede constituirse sobre los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipos de la aeronave).

La prenda no podría constituirse sobre una aeronave completa, ya que de ser esto posible sería innecesaria la existencia de dos contratos de garantía similares, pues ya existe la hipoteca como contrato de garantía susceptible de constituirse sobre una aeronave y, por que al constituirse prenda sobre una aeronave ésta se inmoviliza, siendo contrario a los fines para los que fue creado siendo de interés general que no suspenda el servicio de transporte aéreo, no obstante que en el Derecho Civil en México se considera

que el contrato de prenda se perfecciona con la entrega de la casa pignorada en forma real o jurídica.⁴⁴

Al dar en prenda partes de la aeronave éstas no deben ser en mi concepto esenciales para su aeronavegabilidad.

En virtud de que la Ley de Vías Generales de Comunicación no da una definición de la prenda, debemos remitirnos a Código Civil para el Distrito Federal, ley supletoria en la no prevista por la Ley de Vías Generales de Comunicación el que en el artículo 2856 dice: " la prenda es un derecho real constituido sobre un bien mueble enajenable para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago".

De esta definición se desprende que la prenda por ser un derecho real constituido sobre un bien, da al acreedor un derecho persecutorio sobre el mismo, esto es se puede recobrar el bien gravado de cualquier detentador sin exceptuar al mismo deudor. Como contrato real el bien dado en prenda debe ser entregado al acreedor para que se perfeccione el contrato conforme al artículo 2858 del Código Civil para el Distrito Federal, el que establece que la entrega debe ser hecha en forma real o jurídica. Se entiende entregada jurídicamente la prenda al acreedor cuando éste y el deudor convienen en que quede en poder de un tercero o cuando quede en poder del mismo deudor, porque así lo hayan acordado los contratantes o expresamente lo autorice la ley. En estos dos últimos casos para que el contrato produzca efectos contra terceros, debe inscribirse en el Registro Público de la Propiedad.

Conforme a la definición dada por el Código Civil, la prenda se constituye sobre bienes muebles enajenables.

⁴⁴ Aguilar Carbajal, Leopoldo, *Contratos Civiles*, Ed. Porrúa S.A., México 1983, p. 272 y sigs.

Respecto al primer requisito debemos determinar cuales son bienes muebles y al respecto el Código Civil dice en el artículo 752 que pueden ser bienes muebles por su naturaleza y por disposición de la ley, siendo estos últimos las obligaciones y los derechos o acciones que tienen por objetos cosas muebles o cantidades exigibles en virtud de acción personal.

Son bienes muebles conforme a su naturaleza de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 753 los cuerpos que puedan trasladarse de un lugar a otro y se muevan por sí mismo, ya por efecto de una fuerza exterior.

Respecto a la segunda característica, los bienes deben ser enajenables a efecto de poder venderse y pagar al acreedor en caso de incumplimiento de la obligación principal que garantizan con el gravamen impuesto, estableciendo al respecto el artículo 747 del Código Civil que pueden ser objeto de apropiación todas las cosas que no están excluidas del comercio. Conforme al artículo 748 del Código Civil, las cosas pueden estar fuera del comercio por su naturaleza o por disposición de la ley.

Están fuera del comercio por su naturaleza las cosas que no pueden ser poseídas por algún individuo exclusivamente y por disposición de la ley, las que ello declara irreductibles a propiedad particular.

Además de los requisitos que los bienes deben tener conforme a la definición del Código Civil, estos deben ser determinados o determinables en forma indubitable, en virtud de ser un elemento esencial de existencia de los contratos y de que anteriormente el artículo 364 de la Ley de Vías Generales de Comunicación ordenaba que los contratos de hipoteca y prenda contendrán además de los requisitos exigidos por las leyes aplicables, una descripción de la aeronave y de los equipos hipotecados o pignorados, la mención de la marca de nacionalidad y matrícula, el nombre del fabricante, el número

de serie o en su defecto los datos que de manera indubitable identifiquen la aeronave y en su caso los demás bienes comprendidos en la hipoteca o la prenda.

Otra de las características de la prenda de acuerdo a su definición es la de ser un contrato accesorio en virtud de que se constituye para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, por tanto la existencia y validez de la prenda dependerá de que el contrato principal exista y sea válido, quedando la prenda sujeta a la inexistencia o nulidad de la obligación principal.⁴⁵

Al ser la prenda un contrato accesorio sólo puede constituirse para garantizar hasta el monto de la obligación principal o una cantidad inferior.

La prenda es un derecho real que da al acreedor un derecho persecutorio del bien gravado, pero le da también derecho a ser pagado de su deuda con el precio del bien pignorado conforme a lo establecido por el artículo 2873 del Código Civil, y con la preferencia que establece el artículo 2981 del citado Código que dice: los acreedores hipotecarios y los preñarlos no necesitan entrar en concurso para hacer el cobro de sus créditos, pueden deducir las acciones que les competen en virtud de la hipoteca a la prenda, en los juicios respectivos a fin de ser pagados con el valor de los bienes que garanticen sus créditos.⁴⁶

Por su naturaleza la prenda es un contrato bilateral en virtud de que origina derechos y obligaciones para ambas partes, el acreedor tiene los derechos establecidos en el artículo 2873 consistentes en un derecho de persecución, retención, venta y preferencia en el pago así como a la indemnización de los gastos necesarios y útiles que

⁴⁵ Bejarano Sánchez, Manuel, *Obligaciones Civiles.*, Ed. Harla, S.A. 3a. Edición, México 1984, p. 68-70 y sigs.

⁴⁶ Aguilar Carbajal, Leopoldo, *Op. Cit.* p. 258 y sigs.

hiciera para conservar el bien pignorado y el de exigir del deudor otro bien en prenda o al pago de la deuda aún antes del plazo convenido si el bien empeñado se pierde o se deteriora sin su culpa.

En cuanto a las obligaciones que tiene el acreedor son las establecidas en el artículo 2876 del Código Civil, siendo éstas, las de conservar el bien empeñado como si fuere propio, a responder de los deterioros y perjuicios que sufrió el bien pignorado por su culpa o negligencia y a restituir la prenda luego que estén pagados íntegramente la deuda, sus intereses y los gastos de conservación de la cosa pignorada, si se han estipulado los primeros y hechos los gastos de conservación.

La obligación del deudor prendario, exceptuando las del contrato principal, es pagar los gastos necesarios y útiles hechos por el acreedor para conservar el bien pignorado, así mismo tiene la obligación de constituir otra prenda si el bien empeñado se pierde o deteriora sin culpa del acreedor prendario y si el acreedor es perturbado en la posesión debe defender el bien pignorado de conformidad a lo previsto en el artículo 2874 del Código Civil y si no cumple con esa obligación, será responsable de los daños y perjuicios que se causen al acreedor.

EMBARGO DE AERONAVES

El embargo, de acuerdo con la definición del diccionario jurídico de Rafael de Pina y Rafael de Pina Vara, se define como la: "Intimación judicial hecha a un deudor para que se abstenga de realizar cualquier acto susceptible de producir la disminución de la garantía de un crédito debidamente especificado. El embargo constituye una limitación del derecho de propiedad (no la privación de ella) que afecta al derecho

disposición y que subsiste mientras no sea levantado por la autoridad judicial competente".⁴⁷

De lo anterior se desprende que embargo es la retención de un bien por orden de un juez u otra autoridad a fin de garantizar el pago de las prestaciones reclamada por un acreedor, ya sea que pretenda demandar al deudor de un juicio y en virtud del embargo, el dueño no puede disponer del bien ya que el mismo queda bajo el dominio del juez o autoridad que decretó la medida.

En el Derecho Aéreo Mexicano, el embargo puede recaer sobre aeronaves, partes de las mismas o sobre la unidad de la empresa de servicio aéreo.

La clase de embargo y el procedimiento para llevarlo a cabo, está previsto en el Código de Comercio y en el Código Federal de Procedimientos Civiles, leyes supletorias a las que expresamente remite la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En caso de que algún acreedor tenga un crédito que no esté fundado en título ejecutivo, puede promover las providencias precautorias previstas en el artículo 1168 fracción II del Capítulo Décimo Primero del Código de Comercio o en el 389 fracción I del Código Federal de Procedimientos Civiles.

Los requisitos y procedimientos son casi similares en ambos Códigos, estableciéndose en ambos que procederán las providencias precautorias, siempre que el promovente acredite que se teme que se oculten o dilapiden los bienes del deudor sobre los que deba ejercitarse una acción real, conforme al Código de Comercio y conforme al Código Federal de Procedimientos Civiles en el artículo 390 establece que el embargo se concederá a solicitud del interesado quien deberá señalar la cantidad por la que se propone demandar.

⁴⁷ De Pina, Vara Rafael; *Diccionario de Derecho*, Ed. Porrúa S.A., México, 1989, p. 262.

Tanto el Código Federal de Procedimiento Civiles, como el Código de Comercio, imponen al promovente de las providencias la obligación de promover la demanda dentro de cierto plazo, el primero señala un plazo de cinco días y el segundo de tres, revocándose la medida a petición del afectado si no se promueve la demanda dentro del citado plazo, también puede revocarse la medida precautoria si el demandado garantiza los daños y perjuicios que le ocasione al actor el levantamiento de la medida, acreditando que tiene bienes inmuebles en el lugar del juicio sobre cuales ejecutar al dictarse la sentencia. Al decretar el Juez el embargo precautorio, debe señalar al actor fianza para garantizar los daños y perjuicios que le ocasione el demandado, con tal medida en caso de que al dictarse sentencia se absuelva al demandado.

El embargo puede decretarse también ya dentro de un juicio con el fin de garantizar las prestaciones del actor y puede ocurrir al inicio del mismo, al finalizar éste, como medida de apremio ante el incumplimiento del demandado de la sentencia dictada en su contra.

En el primer caso, puede suceder dentro de un juicio ejecutivo regulado por el Código Federal de Procedimientos Civiles en el Capítulo I del Título Quinto, estableciendo en los artículos 401 y 402 que admitida la demanda se dictará auto ordenando se requiera al deudor para que en el acto del requerimiento, cumpla con la obligación, si esto es posible; y si no lo hace se le embarguen bienes de su propiedad suficientes para cumplirla o asegurar el pago de daños y perjuicios; si el deudor no cumple con la obligación, se practicará el embargo y se emplazará al demandado y se continuará el juicio de conformidad al Título Primero del Código Federal de Procedimientos Civiles.

En el Código de Comercio también se reglamenta el juicio ejecutivo, en el Título Tercero del Libro Quinto, el que también ordena en el artículo 1392 que presentada por el actor, su demanda acompañada del título ejecutivo se proveerá auto con efectos de

mandamiento en forma para que el deudor sea requerido de pago y no haciéndolo se le embarguen bienes de su propiedad, bastantes para cubrir la deuda y costas, poniendo dichos bienes en depósito bajo la responsabilidad del acreedor, y habiendo hecho el embargo se emplazará al demandado en los términos del artículo 1396 del citado Código. La procedencia del juicio ejecutivo está determinado por la naturaleza del título en que el actor funde su acción, siendo limitado el número o clase de documentos.

El embargo que se decreta como medida de apremio para dar cumplimiento forzado a la sentencia dictada dentro de un juicio condenando al demandado a hacer pago de una cantidad determinada, lo regula el Código Federal de Procedimientos Civiles en los Capítulos Tercero y Sexto del Título Quinto, los que determinan el procedimiento de ejecución y regulando la forma de llevar a cabo el embargo, señalando la exclusión de bienes sujetos a embargo, y los derechos y obligaciones del ejecutado y ejecutante hasta llegar al remate de los bienes.⁴⁸

Es importante señalar que el artículo 447 del Código Federal de Procedimientos Civiles establece que una vez trabado el embargo, el ejecutado no podrá alterar la forma del bien embargado ni contratar el uso del mismo si no es con autorización judicial que se otorgará oyendo al ejecutante.

Lo establecido en el artículo anterior es muy importante para el Derecho Aéreo, toda vez que si el embargo recae sobre una aeronave destinada al servicio público, el juez o autoridad que decreto la medida deberá tomar las medidas necesarias a fin de que no se interrumpa la prestación del servicio público de transporte.

⁴⁸ De Pina, Rafael y Castillo, Larrañaga, José, *"Instituciones de Derecho Procesal Civil"*, Ed. Porrúa, S.A. 1969, - 8va. edición, así como la 4a. 1958, p. 186 y sigs.

De lo anterior considero que la autoridad o juez que decreta un embargo sobre una aeronave de servicio público de transporte, debe oyendo al ejecutante, ordenar la contratación de un seguro sobre la aeronave a favor del ejecutante, quedando la póliza depositada ante dicha autoridad a fin de que en caso de destrucción del bien embargado, el importe del seguro se le entregue al acreedor. Esto debía adicionarse a la Ley la que es omisa al señalar solamente que el juez o autoridad que decreta un embargo tome las medidas necesarias para que no se interrumpa el servicio público, dejándolo al criterio de la autoridad quien al tomar la medida para que se preste el servicio público sin interrupción, puede lesionar los intereses del acreedor. Tratándose de aeronaves de servicio privado, la Ley de Vías Generales de Comunicación no establece medidas especiales a tomar por parte de la autoridad que decreta el embargo.

Si el embargo se decretara sobre una empresa de aviación destinada a la prestación de un servicio público de transporte o de servicio privado, el mismo tendrá el carácter de intervención, nombrándose a tal efecto un interventor de conformidad a lo establecido en el artículo 460 del Código Federal de Procedimientos Civiles, quien tendrá las atribuciones en él consignadas.

El Código de Comercio también regula el embargo en ejecución de sentencia en el Capítulo XXVII del Libro Quinto, estableciendo en el artículo 1347 que cuando se pida la ejecución de las sentencias o convenios, si no hay bienes embargados se procederá al embargo, observándose lo dispuestos en los artículos 1397, 1400 y 1410 al 1413 del Libro Quinto, mismos que regulan el procedimiento de los juicios ejecutivos mercantiles.

Los embargos recaídos sobre aeronaves, motores, accesorios o las instalaciones, deberán inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano para que surta efectos contra terceros,

debiéndose enviar copia autorizada de tal inscripción al Registro Público de la Propiedad y del Comercio de la Ciudad de México.

El artículo 21 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, establece que solo podrán inscribirse los actos y contratos que por disposición de la Ley deban constar en escritura pública y los previstos en el artículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación (derogado), así como las sentencias y providencias judiciales legalmente certificadas que se refieran a ellas. Al respecto el artículo 3005 del Código Civil del Distrito Federal, establece que se registrarán las resoluciones y providencias judiciales que consten de manera auténtica.

El documento en el que conste el embargo, además de estar certificado legalmente, deberá contener conforme al artículo 31 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, los nombres, edades, domicilios y profesiones de las personas que por si mismos o por medio de representantes hubieran ejecutado el acto sujeto a inscripción, la fecha del título, el nombre de la autoridad que lo haya autorizado, el día y la hora de la presentación del documento al Registro. Contendrá asimismo, las características de la aeronave con las anotaciones de nacionalidad y matrícula, con sus modificaciones y cancelaciones, los certificados de aeronavegabilidad con sus renovaciones y cancelaciones. Tratándose de motores de aeronaves, se expresará el número de serie y demás características que lo identifiquen claramente.

LOS CRÉDITOS PREFERENTES.

Los créditos preferentes a los créditos hipotecarios en el Derecho Aeronáutico Mexicano, están determinados por el Código Civil para el Distrito Federal en los

artículos 2985, 2989 y 2993, ley supletoria a la Ley de Vías Generales de Comunicación y en la Ley Federal del Trabajo en su artículo 113.

"En el Derecho Aéreo se ha tratado que los privilegios sean mínimos a fin de que los acreedores con derecho real al tener la certeza de que su derecho será preferente, faciliten los capitales necesarios para financiar el desarrollo de la aviación, limitándose los privilegios a hechos propios de la actividad aeronáutica que los origino".⁴⁹

Además del anterior crédito preferente y conforme el artículo 2985 del Código Civil del Distrito Federal supletoriamente aplicado, también se pagarán preferentemente del precio de los bienes hipotecarios o dados en prenda, los gastos del juicio respectivo y los que causen la venta de tales bienes.

Conforme al artículo 113 de la Ley Federal del Trabajo los salarios devengados en el último año y las indemnizaciones debidas a los trabajadores son preferentes sobre cualquier otro crédito incluidos los que disfruten de garantía real, los fiscales y los créditos a favor del Instituto Mexicano del Seguro Social, sobre los bienes del patrón.

Por lo anterior se puede establecer que en el Derecho Mexicano no se reconocerán otros privilegios preferentes a los hipotecarios o prendarios que los citados en la Ley Federal del Trabajo y Código Civil para el Distrito Federal, supletorio a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

3.3. ASIGNACIÓN Y CANCELACIÓN DE LAS MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRICULA , DE LAS AERONAVES CIVILES MEXICANAS (PROVISIONALES, DEFINITIVAS)

Para que la Dirección General de Aeronáutica Civil de México pueda asignar marcas de nacionalidad y matrícula a cualquier aeronave deben de presentarse ante el Registro Aeronáutico Mexicano:

- 1) El pedimento de importación, que acredite su legal internación a México,
- 2) El Título de propiedad o posesión de la aeronave, en idioma español o su traducción, debidamente legalizado.
- 3) En el caso de una aeronave extranjera para cambiar las marcas de nacionalidad y matrícula a mexicanas, la cancelación de la matrícula extranjera de la aeronave por la autoridad aeronáutica.

Las marcas de nacionalidad y matrícula provisionales se otorgan a las empresas de transporte aéreo, permisionarios o concesionarios que adquieren en arrendamiento, compra venta u otro acto aeronaves de diversa nacionalidad, para que en el lapso en que la Dirección General de Aeronáutica Civil otorga el certificado de aeronavegabilidad (a través de una inspección) y consecuentemente el certificado de marcas de nacionalidad y matrícula mexicanos.

Los aspectos más importantes con relación a la aeronave, es su nacionalidad, por que constituye junto con la matrícula, el elemento esencial de la individualización de la aeronave, lo que la hace distinguirse de otras del mismo u otro tipo, tamaño o característica.

Este conjunto es lo que constituye la "fortuna del aire", como lo nombra Gay de Montellá aplicando el término análogamente trayéndolo y transportándolo del Derecho Marítimo.

⁴⁹ Lena Paz, Juan A., *Compendio de Derecho Aeronáutico*, Ed. Bibliográfica Argentina, Buenos Aires,

La nacionalidad es la base de que a la aeronave se le reconozca internacionalmente, es decir, cuando esa aeronave vuela extraterritorialmente va amparada expresamente por su nacionalidad y en cualquier momento es reconocible de una manera indubitable, por que el Estado al cual pertenece es el primero que está interesado en que esa aeronave sea perfectamente identificada.

Es pertinente otorgar a la aeronave la nacionalidad por que teniéndola se regulan más fácilmente sus relaciones jurídicas relativas a su construcción, reparación, destrucción, seguros, etc., ya que toda aeronave debe tener una nacionalidad y sólo una; y más aún, el importante aspecto del registro de matrícula y también regular las relaciones jurídicas de las personas que se encuentran íntimamente ligadas con la aeronave, como son los transportistas, personal de vuelo y pasajeros.

CANCELACIÓN

De acuerdo a lo establecido en el artículo 47 último párrafo, relacionada con los artículos 45, 46 y 47 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, el registro de matrícula de una aeronave podrá cancelarse :

a) a solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula; es decir, si la cancelación se solicita por el propietario de una aeronave o por el titular del certificado de matrícula, la Dirección General de Aeronáutica Civil se cerciorará de la autenticidad de las firmas que calcen la solicitud respectiva. Si la cancelación se

solicita por medio de un representante legal, cuidará que la personalidad del representante esté legalmente acreditada para poder cancelar;

b) por orden de autoridad competente; si la cancelación de una inscripción se debe a una orden de autoridad competente, la Dirección de Aeronáutica Civil se cerciorará de la autenticidad de la orden, observándose, en su caso, lo previsto por los artículos 27 (inscripción preventiva) y 32 (responsabilidad por daños y perjuicios) del reglamento;

c) en caso de destrucción o pérdida de la aeronave; se anotará la resolución que sobre el particular dicte la Dirección General de Aeronáutica Civil, en los términos del reglamento respectivo;

d) cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentarias; sólo se hará la cancelación mediante acuerdo del Jefe del Registro Aeronáutico Mexicano, cancelándose, al mismo tiempo, las anotaciones marginales referentes al certificado de aeronavegabilidad;

e) por vencimiento del plazo, cuando esté sujeto a término la vigencia de la matrícula respectiva (matrícula provisional); sólo se hará la cancelación de la inscripción relativa, se llevará a cabo mediante acuerdo del jefe del Departamento, que así lo declare;

f) por abandono de la aeronave; al igual que el inciso anterior la cancelación de la inscripción se realizará mediante acuerdo del jefe del Departamento;

g) por cualquier otra causa que señalen los reglamentos.

Otra hipótesis para cancelar la matrícula de una aeronave, es que se matricule en otro Estado.

No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen sin el consentimiento del acreedor, es decir, el acreedor otorgará por escrito su consentimiento, y una vez cerciorada la Dirección de Aeronáutica Civil de la autenticidad de la firma.

La cancelación se hará mediante un nuevo asiento que exprese claramente la inscripción que se cancela, los motivos de la cancelación, fecha de la orden judicial o acuerdo del Director General de Aeronáutica Civil, en su caso.

La consecuencia de la Cancelación de la Matrícula de una aeronave en el registro Aeronáutico Mexicano, es la pérdida de la nacionalidad mexicana.

3.4. CERTIFICACIÓN.

Por lo anterior, existe la necesidad de fijar el momento en que la aeronave adquiere una nacionalidad, y ese momento se da cuando son expedidos a favor del propietario de la aeronave dos documentos importantísimos y fundamentales: 1) el certificado de aeronavegabilidad y 2) el certificado de matrícula.

El primero, es por decirlo, la autorización para usar el aparato (aeromóvil), la comprobación de que la aeronave se encuentra en condiciones de volar, y por ende de ser usada conforme a su naturaleza; el segundo documento es el comprobante de que ha sido inscrita y posee la nacionalidad del Estado de que se trate.

Se puede aclarar la circunstancia de cuando una aeronave puede adquirir la nacionalidad mexicana ya que el artículo 45 párrafo segundo de la Ley de Aviación Civil dice: "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". Donde se deduce que una vez inscrita la aeronave, y como consecuencia directa una vez que se ha expedido su certificado de matrícula, la aeronave se considerará mexicana.

Como problema accesorio de la obtención de la nacionalidad, se presenta el caso de que una aeronave pueda tener dos o más inscripciones, es decir, que se encuentre en los registros de más de un país, mismo que puede resolverse con lo establecido en el artículo 18 de la Convención de Chicago que dice " Ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, aun cuando la matrícula pueda cambiarse de un Estado a otro".

La Matrícula es el complemento de la nacionalidad por lo que hace a la individualización de la aeronave, es decir, si las marcas de nacionalidad constituyen la identificación de la aeronave tanto para el país del cual es originaria, como cuando está sobrevuela territorio no nacional, las marcas de matrícula son "la identificación doméstica del Estado" sin que esto quiera decir que cuando una determinada aeronave sufra un accidente, en general, es sujeto de derecho por un acto jurídico (y también actos no jurídicos). Las marcas de matrícula indican el Estado al cual pertenece la aeronave, que ha sido inscrita en los registros de ese propio Estado y que al verificar la inscripción se le han adjudicado esas marcas como características propias de su reconocimiento nacional e internacional.

La obtención de estos signos característicos también permite asegurar que el Estado le ha concedido autorización para circular por el espacio aéreo, es decir, que la aeronave se encuentra en condiciones de aeronavegabilidad, porque no se otorgan las

marcas de nacionalidad y matrícula sin antes haber pasado inspección la aeronave para verificar sus condiciones de vuelo.

"Todos los países tienen reglamentados sus signos de identificación, después de la Convención de Chicago, cada Estado tiene asignadas una o dos letras del alfabeto que son propias y distintivas de él. En esta forma los principales países tienen determinadas sus letras:

ARGENTINA	LV
AUSTRALIA	VH
BÉLGICA y sus colonias	OO
BIRMANIA	XY
BOLIVIA	CB o CP
BRASIL	PP o PT
CANADÁ	CF
COLOMBIA	HK
COSTA RICA	TI
CUBA	CU
CHILE	CC
CHINA	XT
DINAMARCA	OY
ECUADOR	HC
EGIPTO	SU
ESPAÑA	EC
E.U.A.	N
FRANCIA, colonias y protectorados	F

HOLANDA	PH
INDIA	VT
ISLAS FILIPINAS	PI
ITALIA	I
PARAGUAY	ZP
PERU	OB
POLONIA	SP
SUIZA	HB
TURQUÍA	TC
URUGUAY	CX
VENEZUELA	YV
YUGOESLAVIA	YU

México tiene asignada como letra distintiva, en primer lugar, la letra X que, unida a la A sirve para distinguir las aeronaves de servicio público; unida a la letra B nos señala a las aeronaves de servicio privado y unida a la letra C distingue a las aeronaves de Estado, es decir que tiene como denominador común la letra X.⁵⁰

Las marcas de nacionalidad y de matrícula tienen ciertas características de modelo, tamaño, lugar, etc.; que se encuentran establecidas en el Reglamento sobre Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil, que en las fracciones su artículo 60 determina : " I. indica el color de las marcas; la II. nos dice en que consisten las marcas de nacionalidad; la fracción III. dice en que consisten las de matrícula; la IV. nos habla de la colocación de las marcas; la V. especifica el tamaño de los caracteres; la VI. el ancho de los mismos; y la VII. nos dice como serán las letras (modelo, separación entre ellas, etc.), así mismo prohíbe que sin autorización de la Secretaría no se pueden

⁵⁰ Flores Linares Romero, Pedro, *La Institución del Registro Aeronáutico*, México 1956, pags. 119 y 120.

colocar ningunas marcas símbolos o figuras que propicien la confusión de las marcas de nacionalidad y matrícula.

Para obtener el Certificado de Aeronavegabilidad una aeronave, se deberá sujetar a las pruebas, al control técnico y a los requisitos de mantenimiento que se establezcan para cada uno de los tipos de aeronave de que se trate.

Siendo obligación para todos los concesionarios o permisionarios el llevar a bordo de las aeronaves el certificado de matrícula y el de aeronavegabilidad.

CAPITULO CUARTO

CONSIDERACIONES LEGALES SOBRE EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

4.1. LA LEY DE AVIACION CIVIL Y EL CONTROL DE EMPRESAS.

Después de haber realizado un análisis de los actos y documentos que se inscriben en el Registro Aeronáutico Mexicano de acuerdo a su Ley y Reglamento aplicable, nos percatamos que existe un conflicto de normas entre lo que establecen, toda vez que en el artículo 18 fracción IV del Reglamento, se establece que deberán inscribirse las sociedades mercantiles; surgiendo la pregunta: ¿un Reglamento puede ir más allá de lo que se establece en la ley que regula la materia?; la respuesta a todas luces sería NO, puesto que un reglamento crea normas de carácter General, abstracto e impersonal, del Poder Ejecutivo con la finalidad de lograr la aplicación de una ley previa, es decir, un reglamento no puede ir más allá de puede regular cosas que no están establecidas en la Ley.

Por lo que considero que la Oficina de Control de Empresas que depende del Departamento del Registro Aeronáutico y Control de Empresas de la Dirección General Aeronáutica Civil, no cuenta con fundamentación para realizar la inscripción de las sociedades mercantil que prestan un servicio de transporte aéreo, en el Registro Aeronáutico Mexicano, ya que existe un registro Público de la Propiedad y del Comercio, que en lo referente al comercio cuenta con una clasificación de folios mercantiles para identificar a las sociedades mercantiles que se encuentren debidamente constituidas, dando plena validez jurídica a sus actos y otorgándoles personalidad. Por lo que sugiero que los artículos 18 y 22 fracción IV del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano vigente deben de suprimirse cuando se publique el nuevo reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, ya que un requisito previo para poder

otorgarle un permiso o concesión a una persona física o jurídica mexicana se necesita estar debidamente constituida conforme a sus leyes (registrada en el Registro Público de Comercio) con sus formalidades, ya que sería incongruente mantener estas disposiciones en el reglamento, en virtud de que conforme al PRINCIPIO DE JERARQUIA DE NORMAS las normas secundarias no pueden ir más allá de lo se establece en la Ley de Aviación Civil.

4.2. EL REGISTRO DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD.

La regulación que se establece en el artículo 47 de la Ley de Aviación Civil, de inscribir a los certificados de aeronavegabilidad en el registro aeronáutico mexicano causa una gran confusión; toda vez que al ser el certificado un documento meramente técnico y constituye una constancia de que una aeronave esta en optimas condiciones de aeronavegabilidad; su inscripción deberá de considerarse como una anotación marginal que se realizará en el asiento del libro donde se encuentre inscrita esta aeronave, y no como en el caso específico, que la Autoridad tendría la necesidad de crear un nuevo asiento registral (como se puede desprender de la interpretación que se le de a la obligación de inscripción), situación que se hace totalmente absurda, toda vez que tratándose de los principios de inscripción en los mismos no se menciona que un bien pueda tener dos o más asientos.

En el artículo 31 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano se dice:

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

- I.- La naturaleza, extensión, condiciones y cargas del derecho que se constituya, transmita, modifique o extinga.
- II. La naturaleza de acto o contrato.

III.- . . .

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; . . . ; es decir, en el asiento del libro respectivo se anotara marginalmente el certificado de matrícula de la aeronave de que se trate, puesto que las aeronaves son las que tendrán su asiento principal; así como sus renovaciones (semestrales) y cancelaciones del certificado de aeronavegabilidad, ordenadas por la Ley.

Cada libro tendrá cincuenta centímetros de largo por treinta y cinco centímetros de ancho; cada página un espacio marginal izquierdo de veinte centímetros, y derecho de dos; al centro un espacio de veintiocho centímetros. Es decir en el margen izquierdo de 20 centímetros se realizan las anotaciones marginales correspondientes.

Es importante señalar que uno de los principales efectos de la inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano es que el acto surta efecto frente a terceros, por lo que el Estado al condicionar el registro del certificado de aeronavegabilidad, pone en duda sus propios actos, los cuales ejecuto en su carácter de ente de Derecho Público.

4.3. REGISTRO DE LAS POLIZAS DE SEGUROS.

Las pólizas de seguros al igual que los certificados de aeronavegabilidad como lo establece el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano deberán de inscribirse al margen de los asientos del libro principal en la hoja de la aeronave respectiva.

No obstante, la Ley de Aviación Civil publicada el 12 de mayo de 1995, establece que las pólizas de seguro se deberán inscribir en el registro aeronáutico conforme lo

determine el reglamento respectivo, pero como a la fecha no se ha publicado el nuevo reglamento del registro, el publicado en el año de 1951 sigue vigente mientras no vaya en contra de lo establecido en la Ley.

Cabe señalar que si bien, la Ley de Aviación Civil contempla el registro de las pólizas de seguro de las aeronaves, nos resulta extraño pensar que si en el artículo 31 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano se menciona que "Toda inscripción que se haga en el registro expresará las siguientes circunstancias: ...

IX.- Las pólizas de seguros que se otorguen por los propietarios de aeronaves y concesionarios y permisionarios de líneas aéreas, conforme al capítulo XIII del Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación"; es decir, que al tomar nota en el Registro Aeronáutico Mexicano de las pólizas de seguro de las aeronaves, las mismas se hacen marginalmente y no en el asiento principal, ya que en el caso de inscribir las pólizas se tendría que registrar en un libro especial, trayendo como consecuencia una duplicidad con el libro de la sección primera, de asignación de marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, así como los correspondientes a los permisos y concesiones que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a las empresas que prestan un servicio de transportación aérea público o privado.

El registrar las pólizas de seguros, trae la interrogante de saber si el Estado en su actividad de derecho público o privado, considera a estos registros inobjetable?

Por lo que examinaremos cual es el contenido de la actividad del Estado que según el maestro Gabino Fraga dice: " El contenido del Estado lo forman las atribuciones del mismo." Los fines del Estado son, en primer lugar mantener el orden jurídico existente, conservarse así mismo y procurar todo lo que sea en provecho del interés general.

Como lo menciona el Lic. José Castro Estrada, el problema de la actividad del Estado se descompone en otros tres: 1) el contenido de la actividad del Estado, 2) el estudio de las funciones del Estado y 3) el estudio del régimen jurídico de esa actividad, si es de Derecho Público o Privado.

El régimen jurídico de la actividad del Estado, es un régimen de derecho público y se distingue del régimen de derecho privado, por la desigualdad de planos en la que están colocados los gobernantes respecto de los gobernados en cuanto a sus relaciones jurídicas. En el derecho privado, las partes tienen las mismas posibilidades; están en el mismo plano de igualdad; pero, casualmente, tratándose de relaciones entre el Estado y los gobernados, los planos son diferentes, se encuentran colocados a distinto nivel éstos respecto de aquél; es decir, una institución de derecho público goza de una serie de privilegios que la colocan en un plano desigual por ser más ventajoso que el plano en que se encuentran colocados los particulares. La razón: es que siendo las necesidades públicas, necesidades permanentes, no puede interrumpirse la continuidad de los servicios públicos que les dan satisfacción.⁵¹

Es decir, en las relaciones de derecho público, la sola circunstancia de que el Estado tenga la obligación de satisfacer las necesidades públicas en forma ininterrumpida, continua, rápida y exacta, por medio del procedimiento del servicio público, exige que el Estado goce de una situación privilegiada respecto de lo que guarden los particulares en un momento dado.

Por lo anterior, podemos concluir que toda norma jurídica, crea relaciones jurídicas; y toda relación jurídica, supone la existencia de dos sujetos: uno activo y otro pasivo. Cuando uno de los sujetos de la relación jurídica es el Estado, se trata de una relación de

derecho público; de lo contrario se trata de una relación de derecho privado. En otras palabras, siempre que la administración sea uno de los sujetos en las relaciones jurídicas, se trata de normas de derecho público; esto no quiere decir que la administración como órgano del Estado, no pueda en determinados momentos regir sus relaciones por el Código Civil.

En vista de que los actos administrativos son de derecho público, por la participación del Estado siendo inobjetable, no sería conveniente duplicar los registros de las aeronaves, permisos y concesiones. Sería conveniente realizar como una anotación marginal en el libro principal, el tener la póliza de seguro vigente y NO INSCRIBIRLAS, ya que los efectos de una inscripción es el dar publicidad a los actos y ser oponibles contra terceros (erga omnes).

Considero que el artículo 47 de la Ley de Aviación Civil debe de suprimir sus fracciones II y V que hablan de la inscripción de los certificados de aeronavegabilidad y pólizas de seguros, por las razones anteriormente expuestas.

4.4. PAGO DE DERECHOS

El 31 de diciembre de 1981 se publica por primera vez la Ley Federal de Derechos, que se aplicaría para el año de 1982, y que dice:

“El ordenamiento de que se trata viene a sustituir el sistema actual de captación de ingresos no tributarios, Derechos y Productos derivados de la Explotación de Bienes del Dominio Público, el cual se realiza a través de un sin números de decretos y disposiciones de distintas fechas y en atención a los múltiples servicios que la

⁵¹ Castro Estrada, José, *Derecho Administrativo*, Apuntes tomados en la Facultad de Jurisprudencia, pags. 101 a 104.

Administración Pública debe prestar a los particulares que los solicitan o que realizan la explotación de los citados bienes del dominio público.

Los conceptos anotados en la vigente Ley de Ingresos de la Federación, se contienen en las fracciones XVIII y XIX inciso I, comprendiendo la primera: diez incisos, ciento veinticinco subincisos y cincuenta subsubincisos aproximadamente y la segunda quince: subincisos en el citado inciso I.

Se ha considerado la conveniencia de suprimir la multiplicidad de disposiciones aludidas y la presentación tradicional que se hacía en la Ley de Ingresos de la Federación, e integrar un solo cuerpo legal que en forma coherente y uniforme se apoye en criterios y principios de equidad en la distribución de las cargas tributarias; en la conveniencia de simplificar las obligaciones de los contribuyentes y en la de reducir los costos administrativos, así como eliminar aquellas contraprestaciones que en unos casos son exageradas y en otros casos son demasiadas bajas en relación con la prestación de los servicios o la explotación de bienes del dominio público.”⁵²

Por lo que se dictaron las siguientes:

Disposiciones generales

Las disposiciones generales de la Ley, como su nombre lo indica agrupan las normas que le son aplicables a los dos títulos, tales como el monto, la forma y lugar de pago de los derechos.

⁵² Diario de Debates, LI Legislatura, *Exposición de motivos Ley Federal de Derechos*, Instituto de Investigaciones Jurídicas.

El primer título de la iniciativa contempla 12 capítulos considerando cada uno de ellos para cada Secretaría de Estado y Departamento Administrativo; para algunas Secretarías no se destinó capítulo alguno en virtud de que por los servicios que prestan no se efectuará cobro alguno por concepto de derechos.

También se dispone como regla general, que el pago de los derechos deberá hacerse previamente a la prestación de los servicios y para los casos de excepción se señala el momento en que debe efectuarse, ya sea porque la clase de servicio obliga a que el pago sea posterior o cuando se trate de servicios cuya utilización sea obligatoria.

En este orden de ideas, se establece la obligación de acreditar que el pago de derechos se ha realizado antes de prestar el servicio, ya que de no ser así, dicho servicio no podrá ser proporcionado. Para aquellos casos en que el pago es posterior, se suspende el servicio cuando el mismo no se haya efectuado.

Por otra parte, con el objeto de uniformar el criterio, se establece el tratamiento general aplicable a los casos en que los servicios se realicen en días u horas inhábiles, tanto dentro de los lugares donde normalmente se prestan al público en general, como fuera de los mismos, puntualizándose lo que se entiende para los efectos de esta Ley por días y horas inhábiles.

Asimismo, se incluye una disposición que tiene por objeto dar un mismo tratamiento al cumplimiento de las obligaciones fiscales en materia de pago de derechos, estableciéndose plazos mensuales o anuales, entendiéndose que los pagos son previos a la prestación del servicio, cuando deban hacerse por mensualidades o anualidades. Para estos efectos, las mensualidades y anualidades se consideran equivalentes a un mes de calendario o un año de calendario en que se proporcionen los servicios. Se señala que el

entero del mes deberá efectuarse a más tardar el día 5 o al siguiente día hábil, si aquél no lo fuere del mes en que se preste el servicio y cuando el servicio empiece a proporcionarse después de este plazo, el pago se efectuará dentro de los cinco siguientes días.

Tratándose del pago anual, el entero deberá hacerse durante el mes de diciembre del año anterior al que se prestará el servicio. Asimismo, cuando el servicio sea solicitado después de los primeros quince días del mes de enero, el pago deberá efectuarse dentro de los siguientes quince días posteriores al de la presentación de la solicitud.

Cuando se trate de mensualidades o anualidades y el servicio se comience a proporcionar después de iniciado el período de que se trate, para efectuar el cálculo del derecho, se dividirá el importe de la mensualidad o anualidad entre 30 o 12, considerando en el primer caso, que el mes equivalente a 30 días y en segundo término que el año equivale a doce meses. El resultado de esta operación se multiplicará por el número de días o meses en que se prestó el servicio.

Atendiendo a la necesidad de simplificar y ordenar determinadas cuotas de derechos por servicios que generalmente prestan todas las dependencias del Ejecutivo Federal y considerando que por el mismo servicio los cobros eran desiguales, en una disposición se incorporan las cuotas por expedición de copias certificadas de documentos, reposición de constancias, compulsas de documentos, copias de planos y legalizaciones de firmas.

También se han excluido expresamente del cuerpo legal diversas cuotas que se han venido cobrando con el carácter de derechos sin que lo sean, y que realmente se trata de productos, por no corresponder a funciones de derecho público, en cuyo caso las entidades prestadoras de los servicios los podrán seguir cobrando directamente, toda vez que los decretos que las contemplan quedarán vigentes en su parte correspondiente.

Dentro de estas cuotas se encuentran entre otras los servicios de acuñación o amonestación que presta la Dirección General de Casa de Moneda de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; los exámenes médicos que presta la Dirección General de Aeronáutica Civil y los exámenes y expedición de credenciales para radioperadores, radioexperimentadores y radioaficionados que presta la Dirección General de Telecomunicaciones, ambas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; acceso a museos y zonas arqueológicas de aparatos o instrumentos como cámaras fotográficas, auriculares o cualquier otro de audición o proyección de películas; el uso de estacionamientos en las zonas arqueológicas o museos; la enajenación de tarjetas postales y cartas postales; los permisos o autorizaciones para la filiación y tomas fotográficas, así como el servicio de copias fotográficas y venta al público de reproducciones de los monumentos históricos, museos y de las zonas de monumentos arqueológicos que proporciona el Instituto Nacional de Antropología e Historia dependiente de la Secretaría de Educación Pública; los servicios aeroportuarios que presta a las líneas aéreas el organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ahora es una tarifa que ese organismo establece cada semana); el acceso a espectáculos públicos que presta el Instituto Nacional de Bellas Artes; el servicio de transbordadores que presta el organismo desconcentrado "Servicio de Transbordadores", enajenación de la Carta Agraria Nacional, que efectúa la Secretaría de la Reforma Agraria y finalmente, el servicio de fotocopiado de documentos que prestan las diversas dependencias de la Administración Pública Federal.

Pero por lo que hace a los servicios proporcionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentran establecidos en el capítulo VIII y en la sección sexta se incorporan las cuotas de los derechos por servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano, las cuales fueron actualizadas y reagrupadas adecuadamente. No se incluyen

las cuotas por exámenes médicos ni por el alquiler y el mantenimiento de aparatos que se utilizan en la navegación aérea por no tratarse de derechos, sino de productos.

Así entonces, quedo regulado el pago de derechos por la inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano de las concesiones o permisos que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar el servicio público de transportación aérea.

No obstante, la regulación del pago de derechos a través de la Ley Federal de Derechos, sólo aplica para el año de 1982, como la misma Ley lo menciona en su artículo primero:

“Artículo 1o. Durante el ejercicio fiscal de 1982 se cobrarán los derechos que - establece esta Ley -, por los servicios que preste el Estado en sus funciones de derecho público o por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la nación.”⁵³

Aunque ahora con la Miscelánea Fiscal ya no se necesita que se publique año con año un decreto que modifique esta Ley, como en el caso de la Ley de Ingresos de la Federación, ya que de acuerdo al factor o porcentaje que se establezca, se podrán incrementar los derechos que el Estado cobra a los particulares cada seis meses, salvo disposición expresa.

4.5. OTRAS CONSIDERACIONES.

A) Consideró, al igual que en la opinión del Licenciado Ernesto Gutiérrez y González, acerca del cumplimiento y obediencia de las leyes, las mismas deben de cumplir con el requisito establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos

⁵³ *Primera Ley Federal de Derechos*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1981.

Mexicanos en su artículo 92, y si no cuenta con ese requisito necesario, la misma no será cumplida y obedecida por los particulares, como se expone a continuación:

"El artículo 92 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y así se tiene que esa norma hoy día, determina que:

Todos los Reglamentos, Decretos, Acuerdos y Ordenes del Presidente deberán estar firmados por el Secretario de Estado o Jefe de Departamento administrativo a que el asunto corresponda, Y SIN ESTE REQUISITO NO SERAN OBEDECIDOS.

y de acuerdo con esta disposición, resulta que los actos de ese tipo ahí enumerados que realice el presidente, PARA QUE SEAN OBEDECIDOS, NO PARA QUE VALGAN, DEBEN LLEVAR LA FIRMA O "REFRENDO" DEL SECRETARIO DE ESTADO O JEFE DE DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO.

y sin ese refrendo, ahí se dice con toda claridad, NO SERAN OBEDECIDOS. EN NINGUN MOMENTO DIJO EL LEGISLADOR QUE NO SERIAN VALIDOS, SINO QUE SE PRECISA QUE SOLAMENTE NO SERAN OBEDECIDOS.

Si falta la firma del secretario o del jefe de departamento administrativo, del ramo a que corresponda el asunto sobre el que verse el acto presidencial, el ACTO DEL PRESIDENTE EXISTE Y VALE, PERO SUCEDE QUE NO DEBE SER OBEDECIDO POR EL PUEBLO, ya que le falta ese requisito que la ley determina, para la eficacia de cualquiera de los cuatro tipos de actos, y si no se cumple con ese requisito para que sean eficaces, los actos no serán obedecidos, pero lo podrán ser una vez que se cumpla con el refrendo.

Este sistema del "refrendo", implica que la responsabilidad del acto del presidente debe ser "compartida" por sus secretarios de Estado o jefes de departamento, pues así el pueblo tendrá la convicción de que no se trata de un acto atribiliario del presidente, sino que hay quien comparte con él, su responsabilidad y criterio.

Así, si en México y en teoría hubiera un secretario que se negara a refrendar un acto del presidente, ello significaría que ese secretario no estaba de acuerdo con la política del primer mandatario, y al enterarse de ello el pueblo, los gobernados, mientras no se determinara lo bueno o malo de la medida del presidente, EL PUEBLO NO ESTARIA EN LA NECESIDAD JURIDICA DE OBEDECER LA MEDIDA DEL PRESIDENTE.

Claro que en México, como muchas otras instituciones, ésta del refrendo, es lo mismo que la "Carabina de Ambrosio", pues sucede que como el presidente puede nombrar y remover libremente a los secretarios de Estado y jefe de departamento administrativo, entonces si uno de ellos se niega a refrendar un acto del presidente, a éste le es muy fácil removerlo, y nombrar en su lugar a otro que esté de acuerdo en firmar, y en someterse ciegamente a sus decisiones.

Pero volviendo al caso del refrendo hay necesidad de reiterar que conforme al artículo 92 de la Constitución, si falta el refrendo, EL ACTO NO SERA OBEDECIDO, y es de gran importancia esto para entender la discrepancia que hay entre ese artículo constitucional, y el artículo 13 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que a la letra dice:

"Los Reglamentos, Decretos y Acuerdos expedidos por el Presidente de la República, deberán para su VALIDEZ y observancia constitucionales deberán ir firmados por el Secretario de Estado o el jefe del Departamento Administrativo respectivo, y cuando se refieran a asuntos de la competencia de dos o más Secretarías o Departamentos, deberán ser refrendados por todos los titulares de los mismos."

y después de aparecer así este artículo en el año de 1976, por Diario Oficial de la Federación del 13 de diciembre de 1985, se publicó un agregado a esa norma, y se le adicionó un segundo párrafo que dice

"Tratándose de decretos promulgatorios de leyes o decretos expedidos por el Congreso de la Unión, solo requerirá el refrendo del titular de la Secretaría de Gobernación."

y si, se hace una simple comparación de las dos normas, la constitucional y la de la ley reglamentaria, esto es, compara el artículo 92 constitucional, con el artículo 13 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se notar una doble contradicción de éste para aquella, que es la norma suprema:

A.- La Constitución, como ya se menciono, exige el refrendo para cuatro tipos de actos del presidente:

I.- Reglamentos,

II.- Decretos.,

III.- Acuerdos.,

y IV.- Ordenes.

en tanto que el artículo 13 de la Ley reglamentaria, solo dice que se requiere el refrendo para tres tipos de actos:

I.- Reglamentos.,

II.- Decretos, y

III.- Acuerdos expedidos por el presidente.

Así entonces, surge una contradicción entre las dos normas, pues mientras en la norma constitucional, se requiere el refrendo para cuatro tipos de actos, en la ley se contraria a la norma constitucional, y sólo se pide el refrendo para tres conductas presidenciales.

¿Será un olvido del legislador secundario, y si se requiere el refrendo de los cuatro tipos de actos? o ¿será una conducta premeditada del que hizo el proyecto de ley y la envió a los legisladores, para que se le evitara conforme a la ley, la molestia de tener que sujetarse al refrendo de todas sus Ordenes por sus secretarios, y así tener manga ancha para ordenar lo que le viene en gana, sabiendo que nadie consulta la Constitución, y que no se iban a dar cuenta de la exigencia de esa norma, y resulta más fácil sin duda, invocar una ley secundaria, que no la Carta Política Suprema?

B.- Pero hay otra contradicción también muy seria y digna de considerarse y es ésta:

a).-El artículo 92 constitucional dice que sin el refrendo, el acto del Presidente NO SERA OBEDECIDO, Y EN CAMBIO

b).-El artículo 13 de la Ley secundaria, determina qué, el acto del presidente PARA SU VALIDEZ Y OBSERVANCLA CONSTITUCIONAL, REQUIERE DEL REFRENDO, POR LO CUAL NO SERA VALIDA NI TENDRA OBSERVANCIA CONSTITUCIONAL SI CARECE DEL MISMO.

Así entonces, conforme a este artículo 13, si falta el refrendo, el acto del presidente SERÁ VALIDO, NO TENDRA VALIDEZ, NI TAMPOCO SERA OBSERVADO, ESTO ES, NO DEBERA SER CUMPLIDO.

Esta discrepancia entre la norma constitucional y la reglamentaria, debe necesariamente resolverse en favor de la norma constitucional, por su mayor jerarquía, por el PRINCIPIO DE LA JERARQUIA DE LAS NORMAS.

Y si en la especie el artículo 13 de la ley, va más allá o rebasa el texto constitucional, pues HABLA DE VALIDEZ Y OBSERVANCIA, MIENTRAS QUE LA CONSTITUCION SOLO HABLA DE OBSERVANCIA, PERO ADEMAS dice que el refrendo NO SE REQUIERE EN CIERTOS CASOS QUE SE ESTABLECEN EN EL PARRAFO C) SEGUNDO, sale sobrando toda consideración sobre el alcance de la ley secundaria, y sin más, debe decirse que prevalece el artículo 92 constitucional sobre el 13 de la ley.

Pero ya en detalle, y para exhibir la ignorancia jurídica de los legisladores, hace ver como ésta contradicción parte de que el legislador no sabe lo que son los "requisitos de eficacia" de los actos jurídicos, y los confunde con los requisitos de validez del acto jurídico. Y también se hace ver la pobreza jurídica de una resolución dictada por el pleno de los ministros y ministras de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, apoyando la

idea de que no se requiere el refrendo de todos los secretarios de Estado, para que un acto del presidente sea obedecido.”⁵⁴

Es decir, considero que el estudio de inconstitucionalidad del artículo 13 de la Ley Orgánica de la Administración Pública llevado a cabo por el Lic. Ernesto Gutiérrez y González, se aplica específicamente al estudio de la Ley de Aviación Civil, misma que no tendrá que ser obedecida por los particulares, hasta en tanto cumpla con el requisito del "Refrendo", ya que el acuerdo por el cual se otorgó la Ley de Aviación Civil, no se encuentra refrendado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, sino por el Diputado Florentino Castro López, Presidente.- Diputado Fernando Flores Gómez González, Secretario.- Senador Antonio Manríquez Guluarte por lo que la Ley NO DEBERA SER OBEDECIDA, COMO LO PREVIENE EL ARTÍCULO 92 DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, por lo que se considerará como inconstitucional.

B) Otro punto más con el que no estoy de acuerdo respecto de la Ley de Aviación Civil es que se haya cambiado la frase “Servicio Público de Transporte Aéreo” por la de “Servicio al público de transporte Aéreo”; ya que si bien es cierto es un servicio que se presta al público, con la mención de *servicio al público* se puede interpretar que este servicio también puede ser ofrecido a cualquier ser humano, incluyendo a los animales que siendo parte de la denominación al público se les podrá prestar el servicio.

Lo correcto debería de ser “un servicio público de transporte aéreo”, toda vez que al ser una vía general de comunicación que controla el Estado se vuelve en un servicio público de transporte aéreo que aplicaría sólo a las personas que utilizan esta vía de comunicación, más no para todo ser vivo como los animales.

⁵⁴ Gutiérrez y González, Ernesto, *Derecho Administrativo y Derecho Administrativo a la Mexicana*,

C) El desarrollo de la tecnología, puede ser utilizado *en beneficio del servicio* que el Registro Aeronáutico Mexicano brinda a sus usuarios, y estoy seguro que sí en verdad se pudiera contar con una sistematización del Registro, éste tendría el carácter de público, ya que cualquier persona con un interés legítimo tendrá acceso a la información.

El contar con el sistema de computo adecuado a las necesidades del Registro Aeronáutico Mexicano, sería un gran logro de la administración de la Secretaría el obtener dicho sistema, para tener tanto una consulta mucha más rápida y eficaz para los funcionarios del registro, y un eficiente y continuo servicio a los usuarios y empresas de transporte aéreo nacionales e internacionales.

CONCLUSIONES

CAPITULO PRIMERO

La evolución de la Aviación Civil a nivel internacional como en nuestro país, ha tenido un gran desarrollo en los últimos años y México creó una nueva ley, la Ley de Aviación Civil publicada el 12 de mayo de 1995 en el Diario Oficial de la Federación, en lo sucesivo la Ley; en la cual se derogaron los artículos 1º fracción VIII; 9º. 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; 542; 546; 555 al 558; 562 al 564 7 568 al 570 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en donde se regulaba esta actividad.

En el artículo 47 de la Ley se establecen los actos y documentos que deberán de inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano, regulando su inscripción a través del reglamento respectivo, que hasta el momento no se ha publicado; no obstante que la Dirección General de Aeronáutica Civil, la Cámara Nacional de Aerotransporte y la Comisión de la Cámara de Diputados, han trabajado para crear el nuevo reglamento que sustituirá al reglamento del 25 de octubre de 1951, y que en mi opinión deberá de adecuarse a la legislación internacional que sobre esta materia tiene la mayoría de los países con los que México haya suscrito o suscriba Convenio.

Espero que el nuevo reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano sea publicado próximamente y poder saber si efectivamente este reglamento complementa lo establecido en la Ley, y no sea simplemente una mención más del legislador como sucedió con la Ley de Vías Generales de Comunicación del 28 de septiembre de 1932, donde nunca se llegó a promulgar.

CAPITULO SEGUNDO

Para dar seguridad a los constructores, propietarios o arrendadores de aeronaves, se crea un ordenamiento internacional denominado Convenio de Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, Ginebra, Suiza 19 de junio de 1948 ratificado por el Senado el 5 de abril de 1950, y que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de junio de 1982; en el que se establecen derechos preferentes, para diversos acreedores que tengan algún derecho sobre el pago de créditos, siendo la garantía la aeronave y sus componentes (turbinas, motores, equipos de navegación, etc.). Aunque ciertos países hayan realizado sus reservas al Convenio, para dar preferencia a su Derecho Interno.

Para regular la preferencia de estos derechos, se requiere que cada uno de los Estados Contratantes o país que se adhiera al mismo, cuente con un registro propio, en el que se inscriban los derechos de los acreedores para garantizar los mismos y que surta efectos *contra algún tercero que se crea con un mejor derecho sobre la aeronave.*

En México, los derechos preferentes sobre la aeronave son: los salarios que deben percibir los empleados de la empresa de transporte aéreo, la hipoteca y prenda y los del Fisco Federal (impuestos, derechos o créditos a su favor); y los gravámenes que se encuentren registrados en el Registro Aeronáutico Mexicano.

El lograr una uniformidad legislativa, respecto a los derechos de los acreedores sobre las aeronaves, estableciendo principios y bases comunes facilitaría una colaboración internacional para lograr una flexibilidad en las normas de cada uno de los Estados participantes; ya que la rigidez de cada ordenamiento jurídico interno de los países en materia de aviación, pierde su eficacia al traspasar las fronteras de su espacio aéreo.

Por lo que, considero conveniente el unificar principios y el derecho interno de los países para lograr la universalidad de la actividad aeronáutica.

Siendo una muestra del desarrollo de esta actividad las alianzas comerciales que se han ido consolidando de las líneas aéreas.

CAPITULO TERCERO

Como se podrá recordar el Registro Aeronáutico Mexicano es un registro público, que solamente consta de dos secciones y no de cuatro como se indica en su reglamento; aunque sería una buena opción contar con una sección más, en la que se inscriban los contratos y actos jurídicos que se van a generar con la privatización del organismo descentralizado Aeropuertos y Servicios Auxiliares, ya que las inversiones que se lleguen a realizar, deberán de dar seguridad a los inversionistas, y que mejor que registrar en el Registro Aeronáutico Mexicano las escrituras, actos y demás documentos que podrán estar al alcance de cualquiera, para solicitar constancias, certificaciones o cancelaciones de los asientos del registro, siempre y cuando se tenga un interés legítimo; toda vez que en la práctica el Registro sólo proporciona información a las personas físicas o morales que acrediten su personalidad e interés jurídico. Debiendo prevalecer un verdadero Registro Público, con un sistema registral declarativo, en virtud de que los derechos adquiridos, provienen de un acto jurídico declarado, como es el caso de las concesiones y permisos que otorga el ente Estados Unidos Mexicanos a los particulares, cuya finalidad es constituir el derecho y dar publicidad; más no inscribirlos salvo que los derechos surtan efectos contra terceros.

Considero además que se deberá de derogar de la Ley Federal de Derechos su artículo 153 fracción VI en que se menciona que se inscribirán *las escrituras constitutivas, modificaciones, venta de acciones, aumento de capital y disminución del mismo*, en virtud de que la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 86 se establece que se requerirá aprobación por parte de la Secretaría de Comunicaciones, (a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil) de los aumentos o disminución en el capital social de las empresas de transporte aéreo; y aún más, por que en el propio Registro Público de la Propiedad y del Comercio de la Ciudad de México, se da personalidad jurídica a las sociedades mercantiles una vez que se encuentran inscritas en él, otorgándoseles un *folio mercantil*.

CAPITULO CUARTO

Continuamos con la idea de derogar el artículo 153 fracción VI, de la Ley Federal de Derechos que menciona que se inscribirán *"las escrituras constitutivas, modificaciones, venta de acciones, aumento de capital y disminución del mismo"*, en virtud de que en el Reglamento del Registro Público de la Propiedad y del Comercio, se establece que las Sociedades Mercantiles, tendrán personalidad jurídica una vez que estén inscritas bajo el folio mercantil respectivo; no existiendo necesidad de registrar las escrituras constitutivas nuevamente, en el Registro Aeronáutico Mexicano, puesto que se puede acreditar la existencia de la persona jurídica de que se trate, con la inscripción realizada en el Registro Público de Comercio; así mismo, en la práctica ya no se registran estos documentos.

De igual forma se deben derogar o suprimir las fracciones II y V del artículo 47 de la Ley, para que la misma sea congruente con lo inscrito en el Registro Aeronáutico Mexicano, ya que como se mencionó, no se ha publicado un nuevo reglamento del

Registro Aeronáutico Mexicano y toda vez que los certificados de aeronavegabilidad y las pólizas de seguros son documentos necesarios para su operación, sólo se hace la anotación marginal correspondiente con su vigencia, en el libro respectivo; Porqué si se llegarán a registrar los certificados de aeronavegabilidad y pólizas de seguros se triplicaría el asiento registral de esa aeronave.

Es decir, sí bajo el número 17 del Libro Serie A de la Sección Primera se registro a la Aeronave F-100 número de serie 11349, asignándole las marcas de nacionalidad y matrícula XA-SHJ, está deberá contar con su certificado de aeronavegabilidad y póliza de seguro vigentes, que se anotaran al margen del registro; pero, por el contrario, si se inscribieran los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, y las pólizas de seguros, como lo establece el artículo 47, fracciones II y V de la Ley, se tendría la necesidad de crear las secciones tercera y cuarta que el reglamento vigente del registro menciona, ya que en la tercera se inscribirían los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad, y en la cuarta las pólizas de seguros, existiendo una igualdad con la sección primera.

Por lo que se deberían de derogar o suprimir estas fracciones y establecer correctamente en el nuevo reglamento del registro su regulación como anotaciones marginales.

Otra modificación relacionada con la derogación de las fracciones II y V del Artículo 47 de la Ley, sería la correspondiente al artículo 153 fracción V de la Ley Federal de Derechos, que establece el registro de las pólizas de seguros, ya que si se reglamenta que sea una anotación marginal el tener la póliza de seguro vigente, no hay la necesidad de cobrar el registro de este documento.

Por último y para que el Registro Aeronáutico Mexicano sea más funcional de lo que hasta ahora es, y estar al nivel del requerimiento de sus usuarios y la modernidad, se necesitaría contar con un sistema de computo, con un programa específico para que en él, se almacene y actualice la información contenida en los libros del registro, para brindar un servicio rápido, eficiente y continuo.

BIBLIOGRAFIA

AGUILAR CARBAJAL, LEOPOLDO, "CONTRATOS CIVILES", EDITORIAL PORRÚA, MEXICO, 1983.

BEJARANO SANCHEZ, MANUEL, "OBLIGACIONES CIVILES", EDITORIAL HARLA, MEXICO, 1984.

CARRAL Y DE TERESA, LUIS, "DERECHO NOTARIAL Y DERECHO REGISTRAL", EDITORIAL PORRÚA, MEXICO, 1993.

CASTRO ESTRADA, JOSE, "DERECHO ADMINISTRATIVO", APUNTES TOMADOS DE LA CATEDRA, PASADOS EN MECANOGRAFIA, MEXICO, 1924.

CHICO ORTIZ, JOSÉ MARÍA Y OTROS, "MANUAL DEL REGISTRO DE LA PROPIEDAD", MADRID, 1966.

DE PINA Y DE PINA VARA, RAFAEL; "DICCIONARIO DE DERECHO"; EDITORIAL PORRÚA, MEXICO, 1993.

FLORES LINARES R., PEDRO, "LA INSTITUCION DEL REGISTRO AERONÁUTICO", MÉXICO, D.F., 1956.

FOGLIA, RICARDO A., "DERECHO AERONAUTICO", EDITORIAL ABELEDO-PERROT, BUENOS AIRES ARGENTINA, 1985.

FRANCOZ RIGALT, ANTONIO, "PROPIEDAD Y DERECHO SOBRE AERONAVES", EDITADO POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, MEXICO, 1961.

GALINDO GARFIAS, IGNACIO, "DERECHO CIVIL", EDITORIAL PORRÚA S.A., MÉXICO, 1976.

GONZÁLEZ MARTÍNEZ, JERÓNIMO, "ESTUDIOS DE DERECHO HIPOTECARIO ESPAÑOL Y CIVIL", MINISTERIO DE JUSTICIA, MADRID, 1948.

GUTIERREZ Y GONZALEZ, ERNESTO, "DERECHO ADMINISTRATIVO Y DERECHO ADMINISTRATIVO A LA MEXICANA", EDITORIAL PORRÚA, MEXICO, 1995.

LENA PAZ, JUAN A., "COMPENDIO DE DERECHO AERONAUTICO", EDITORIAL BIBLIOGRAFICA, ARGENTINA, BUENOS AIRES, 1959.

RODRIGUEZ GARDUÑO, ROGELIO ZACARIAS, "EL DERECHO AERONAUTICO Y LOS GRAVAMENES", MEXICO, 1991.

RODRIGUEZ LOBATO, RAUL, "DERECHO FISCAL", EDITORIAL HARLA, MEXICO, 1994.

ORTIZ AHLF, LORETTA, "DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO", EDITORIAL HARLA, MEXICO, 1993.

PEREZ FERNANDEZ DEL CASTILLO, BERNARDO, "DERECHO REGISTRAL"
EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1995.

PETIT, EUGENE, "TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO ROMANO"
EDITORIAL NACIONAL, MEXICO 1959.

TAPIA SALINAS, RICARDO, "DERECHO AERONAUTICO", BOSH C CASA
EDITORIAL, BARCELONA, ESPAÑA, 1990.

UGARTE ROMANO, LUIS, "LEY, CONVENIOS, TRATADOS Y OTROS
TEMAS DE AERONAUTICA CIVIL", EDICIONES ESPEJO DE OBSIDIANA,
MEXICO 1995.

LEGISLACION

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN; PORRUA, 1994.

LEY DE AVIACION CIVIL; 12 DE MAYO DE 1995, PUBLICADA POR LA
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

LEY DE AEROPUERTOS; 22 DE DICIEMBRE, 1995, PUBLICADA EN EL D.O.F.

LEY FEDERAL DE DERECHOS; 31 DE DICIEMBRE DE 1981 PUBLICADA EN EL
DIARIO FICIAL DE LA FEDERACION.

LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 4 DE AGOSTO DE 1934, REFORMADA POR ÚLTIMA VEZ POR DECRETO PUBLICADO EL 11 DE JUNIO DE 1992.

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL; EDITORIAL PORRUA, 1996.

CODIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES; PORRÚA, 1996.

CODIGO DE COMERCIO; PORRÚA, 1992.

CODIGO AERONAUTICO; REPUBLICA DE CHILE, EDITORIAL JURIDICA DE CHILE, TERCERA EDICION, 1995.

CODIGO AERONAUTICO Y LEYES COMPLEMENTARIAS; BUENOS AIRES, REPUBLICA DE ARGENTINA, A-Z EDITORA, S.A., FEBRERO DE 1997.

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL; REPUBLICA DE COSTA RICA, PUBLICACIONES JURIDICAS, TEXTO ACTUALIZADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1993.

DECRETO LEY No. 19; REPUBLICA DE PANAMA, DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL.

DECRETO NO. 2011; ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR, DIARIO OFICIAL NO. 237 TOMO 169, DEL VIERNES 23 DE DICIEMBRE DE 1955.

REGLAMENTO DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES

JURISPRUDENCIA

SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACION, APENDICE 1917-1985, TESIS DE
EJECUTORIAS, CUARTA PARTE, TERCERA SALA.