

461
201

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

FACULTAD DE DERECHO

ASPECTOS JURÍDICOS SOBRE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES
EXTRANJERAS ARRENDADAS EN TERRITORIO NACIONAL

TESIS
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
PRESENTA

MAURICIO JESÚS ROMERO JIMÉNEZ

TESIS CON
ALLA DE ORIGEN

0277855
1999



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
Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

C. DIRECTOR GENERAL DE LA
ADMINISTRACION ESCOLAR DE
LA U. N. A. M.
P r e s e n t e .

Estimado Señor Director:

El C. MAURICIO JESUS ROMERO JIMENEZ, elaboró su Tesis Profesional para optar por el grado de Licenciado en Derecho titulada "ASPECTOS JURIDICOS SOBRE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES EXTRANJERAS ARRENDADAS EN TERRITORIO NACIONAL", dirigido por el licenciado Jesús A. Aguayo Terán, quien ya dio la aprobación en cuestión - con fecha 11 de enero de 1999.

El Sr. Romero Jiménez, ha concluido el trabajo referido, el cual llena - los requisitos exigidos para este tipo de investigaciones, por lo que - doy mi APROBACION, para todos los efectos académicos correspondientes.

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los 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 Secretaria General de la Facultad".

Me es grato hacer presente mi consideración.

Atentamente.
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"
Cd. Universitaria, D.F., marzo 26, 1999.



DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MEJÍA
Directora del Seminario

MEMyM/lgi*

A MIS PADRES POR SU APOYO Y AMOR EN LA FORMACIÓN DE MI VIDA.

A MI ESPOSA E HIJA QUE ME MOTIVARON PARA DAR ESTE PASO TAN IMPORTANTE.

A MIS HERMANOS LUCERO, ALMA, JORGE, LUIS Y GERMAN QUE SIEMPRE ESTUVIERON CONMIGO EN LAS BUENAS Y EN LAS MALAS.

A TODOS Y CADA UNA DE LAS PERSONAS QUE ESTUVIERON EN MI DESARROLLO COMO PERSONA Y PROFESIONALMENTE.

A LA UNIVESIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO QUE ME ABRÍÓ SUS PUERTAS PARA PODER REALIZARME COMO PROFESIONAL.

A MIS MAESTROS POR SU DEDICACIÓN PARA TRANSMITIR SU SABIDURÍA Y EN ESPECIAL AL PROFESOR JESÚS ALEJANDRO AGUAYO TERAN QUE ME DIRIGIO EL PRESENTE TRABAJO.

A MIS AMIGOS CON LOS QUE VIVI MOMENTOS DE ALEGRÍA Y ANGUSTIA EN TODA LA CARRERA.

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	I
-------------------	---

CAPITULO PRIMERO

ASPECTOS JURÍDICOS RESPECTO A LAS AERONAVES.....	1
1.1. DEFINICIÓN DE DERECHO AERONAUTICO.....	1
1.2. TERMINOLOGÍA Y CONCEPTO DE AERONAVE EN EL DERECHO MEXICANO Y EN EL DERECHO INTERNACIONAL.....	2
1.3. CLASIFICACIÓN DE ACUERDO AL ASPECTO TÉCNICO Y JURÍDICO.....	5
1.4. NATURALEZA JURÍDICA.....	7
1.5. NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES Y LAS PERSONAS RELACIONADAS CON LAS MISMAS.....	9
1.6. RELACIÓN JURÍDICA ENTRE AERONAVE Y SU NACIONALIDAD.....	16
1.7. NACIONALIDAD EN LOS ACTOS JURÍDICOS RELACIONADOS CON LAS AERONAVES.....	17

CAPITULO SEGUNDO

MATRICULACIÓN DE AERONAVES.....	21
2.1. CONCEPTO E IMPORTANCIA.....	21
2.2. PRINCIPIOS INTERNACIONALES.....	22
2.3. LA MATRICULA EN LA LEGISLACIÓN MEXICANA.....	23
2.4. EL CERTIFICADO DE MATRICULA Y CANCELACIÓN DE LA MISMA.....	23
2.5. MARCA DE NACIONALIDAD DE AERONAVES MEXICANAS.....	24
2.6. CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.....	26
2.7. DIFERENCIA ENTRE MARCA DE NACIONALIDAD, MATRICULA Y CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.....	27
2.8. REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO.....	28

2.9. ABANDERAMIENTO DE AERONAVES.....	32
2.10. AERONAVE COMO TERRITORIO NACIONAL.....	34

CAPITULO TERCERO

CONSIDERACIONES JURÍDICAS SOBRE LA EXPLOTACIÓN DE AERONAVES POR EMPRESAS MEXICANAS DE TRANSPORTE AEREO.....	37
3.1. EL EXPLOTADOR DE AERONAVES.....	37
3.2. PRINCIPIOS INTERNACIONALES QUE REGULAN LA EXPLOTACIÓN DE AERONAVES.....	47
3.3. FACULTAD DEL EXPLOTADOR PARA CELEBRAR CONTRATOS.....	42
3.4. LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES Y LAS CAUSAS POR LAS QUE SON OBJETO DE ESTOS CONTRATOS.....	44
3.5. VENTAJAS DE ESTOS CONTRATOS.....	45
3.6. GENERALIDADES SOBRE EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES Y CLASES DE ARRENDAMIENTO.....	46

CAPITULO CUATRO

EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES.....	48
4.1. DEFINICIÓN, CLASIFICACIÓN Y ESPECIES.....	48
4.2. FIGURAS AFINES.....	49
4.3. INTERCAMBIO DE AERONAVES.....	53
4.4. ELEMENTOS PERSONALES, REALES Y FORMALES.....	55
4.5. EFECTOS DEL CONTRATO.....	59
4.6. OBLIGACIONES DEL ARRENDADOR Y ARRENDATARIO.....	61
4.7. MODOS DE TERMINACIÓN DEL ARRENDAMIENTO.....	66
4.8. DERECHO APLICABLE.....	67
4.9. LEY APLICABLE PARA EL CASO DE ARRENDAMIENTO.....	69

CONCLUSIONES.....	71
ANEXOS.....	75
BIBLIOGRAFÍA.....	76

INTRODUCCIÓN

Como hemos visto en las últimas décadas y a menos de dos años de iniciar el siglo XXI, la aviación comercial se ha desarrollado y transformado, por lo que ha originado muchos cambios, sobre todo, ha generado fenómenos jurídicos que se ven reflejados en el ámbito civil, mercantil, internacional y en el derecho en general.

Asimismo, la aviación en todo el mundo constituye un importante factor en los aspectos económico, político y de seguridad nacional; por lo que para que una aeronave pueda volar fuera de las fronteras nacionales es imprescindible e importante que posea una nacionalidad con el fin de que los gobiernos puedan responder o se hagan responsables de la conducta de éstas en el extranjero, de que se respeten sus derechos y que se determine en algunos casos la ley competente para regir los actos o hechos ocurridos a bordo de las aeronaves, a través de una matrícula que las identifique e individualice.

El aumento en la demanda de este servicio público (Transporte aéreo de personas), ocasiona que las empresas de transporte aéreo se vean en la necesidad de aumentar su capacidad, sin embargo el elevado costo de estas aeronaves y su constante necesidad de renovar flotas, ocasiona que dichas empresas se provean de aeronaves por contratos de arrendamiento, en los cuales frecuentemente el arrendatario o explotador adquiere derechos sobre las aeronaves de diferente nacionalidad.

Nuestra legislación confiere la nacionalidad mexicana a las aeronaves que se han inscrito en el Registro Aeronáutico Mexicano, en el que se otorga el certificado de matrícula, obligando a éstas a portar la insignia nacional. Así se analizará en el presente trabajo, la responsabilidad y competencia del estado mexicano como arrendatario o explotador de una aeronave extranjera cuando ésta conserva la matrícula del estado propietario.

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

Por lo anterior, con este análisis se obtendrá una información amplia respecto a las aeronaves, que son arrendadas por empresas mexicanas y nos ayudará a comprender los aspectos antes descritos, toda vez que esta rama del derecho no es muy conocida por la gente y en muchas ocasiones hasta por los mismos profesionistas del Derecho.

CAPITULO PRIMERO

ASPECTOS JURÍDICOS RESPECTO A LAS AERONAVES

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

1.1 DEFINICIÓN DE DERECHO AERONAUTICO

Para tener una definición de Derecho Aeronáutico es necesario hacer un análisis o estudio de diversas definiciones, para así obtener la definición que pueda cubrir todas nuestras expectativas.

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

Lemoine opta por definirlo como:

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

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

En mi opinión citare la definición más completa que es la del jurista Videla Escalada:

¹ TAPIA SALINAS LUIS: Curso de Derecho Aeronáutico; (s,e), Bosch, Madrid, 1944, p. 10

² LEMOINE MAURICE: Traité de Droit Aérien; (s,e) Recueil Sirey Paris, 1947, p.3.

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

1.2 TERMINOLOGÍA Y CONCEPTO DE AERONAVE EN EL DERECHO MEXICANO Y EN EL DERECHO INTERNACIONAL.

TERMINOLOGÍA

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

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

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

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

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

En las leyes mexicanas se le denomina aeroplano, avión, o aeronave, es decir todo vehículo aéreo, término que resulta de la capacidad de desplazarse en la atmósfera y para transportar personas o cosas, aunque cada uno tiene un

³ TAPIA SALINAS LUIS: Curso de Derecho Aeronáutico; Op. Cit. p. 11

significado diferente: aeroplano vehículo aéreo más pesado que el aire y avión vehículo aéreo más pesado que el aire de sustentación aerodinámica, es decir vehículo que ofrece muy poca resistencia al aire.

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

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

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

Por todas las diferencias en la terminología es necesario recurrir al derecho positivo internacional como a la legislación interior para obtener el concepto preciso de aeronave.

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

CONCEPTO DE AERONAVE EN EL DERECHO INTERNACIONAL

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

Los principales Convenios Internacionales Sobre navegación aérea que han tratado la determinación y concepto de aeronave se encuentran los siguientes:

El firmado en París el 3 de octubre de 1919, define a la aeronave como "todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera a merced de la reacción del

aire"⁴, y que a nuestro juicio es muy general por que no los diferencia de los aparatos que no transportan personas ni cosas, ni de los que utilizan la sustentación estática del aire.

CONVENIO DE CHICAGO

En el anexo siete denominado " Marcas de Nacionalidad y Matrículas" del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, define a la aeronave de la siguiente manera:

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

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

CONVENIO DE GINEBRA DE 1948

Aunque se refiere tan sólo a los derechos reales sobre las aeronaves estipuló que la expresión aeronave comprende la célula, los motores, hélices, aparatos de radio y todas las piezas destinadas al servicio de la aeronave que estén unidas o permanezcan temporalmente separadas.⁶

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

CONCEPTO DE AERONAVE EN EL DERECHO MEXICANO

En el sistema jurídico mexicano de acuerdo a lo establecido en el artículo 73 Fr. XVII de la Constitución menciona que es facultad del Congreso de la Unión dictar leyes sobre vías generales de comunicación.

⁴ TAPIA SALINAS LUIS: Curso de Derecho Aeronáutico; Op Cit. p. 133

⁵ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, Aircraft Nationality and Registration Marks, Anexo 7 a la Convención de Aviación Civil Internacional. p. 7

⁶ Cfr. TAPIA SALINAS LUIS: Ibidem. p. 133

Con lo anterior se decretó la ley de Aviación Civil, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de mayo de 1995, que definen a la aeronave en su artículo 2, Fr. I, de la siguiente manera:

"Aeronave: cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo;"⁷

La ley de Vías Generales de Comunicación la cual fue derogada por la ley antes citada consignaba en su artículo 311, la idea sobre aeronave :

"Aeronave es cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire".⁸

De los anteriores conceptos podemos observar, que la Ley de Aviación Civil especifica más su definición de aeronave comparada a la que se consignaba en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

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

1.3 CLASIFICACIÓN DE ACUERDO AL ASPECTO TÉCNICO Y JURÍDICO.

Toda vez que las leyes de los distintos Estados no concuerdan en un criterio uniforme para dar una clasificación de las aeronaves; numerosas han sido las que se han hecho, sin embargo pueden agruparse en dos: bajo el aspecto técnico y bajo el aspecto jurídico.

De acuerdo al aspecto técnico, se han dado múltiples clasificaciones. Unas aluden a la forma de sustentación otras a la forma de propulsión, otras a la elevación al tamaño, etc. Esta Clasificación nos interesa en la medida que produce efectos jurídicos. El organismo de Aviación Civil Internacional, en su anexo número 7 donde se alude a las normas y métodos recomendados sobre marcas de nacionalidad y matrículas de las aeronaves, establece la siguiente clasificación:

- "Más ligeras que el aire o aerostatos.
- Más pesadas que el aire o aerodinos".⁹

⁷ Art. 2, Fr. I, de La Ley de Aviación Civil; 3ed., Delma, México, 1998. p. 227.

⁸ Art. 311 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 14 ed., Porrúa, México, 1985. p. 140

⁹ OACI. Anexo 7 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional; Op. Cit. p. 8

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

La clasificación más importante de acuerdo al aspecto jurídico fue la que se hizo en la convención de París de 1919 y la convención de Chicago de 1944, al dividir las aeronaves en públicas y privadas. Así esta última convención establece en el artículo 3º. Que el convenio se aplicará solamente a aeronaves civiles y no aeronaves del Estado, considerando que estas últimas serán las utilizadas en servicios militares de aduanas o de policía.

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

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

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

En la legislación mexicana se clasifican las aeronaves de la siguiente forma:

I. "Civiles, que podrán ser:

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

II. De Estado, que podrán ser:

- a) Las de propiedad o uso de la federación distintas de las militares; las de los gobiernos estatales, municipales, y las de las entidades paraestatales, y

b) Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.”¹⁰

Desde el punto de vista de la matrícula las aeronaves pueden clasificarse en nacionales y extranjeras. Las nacionales serán aquellas máquinas matriculadas en los registros del país al cual pertenecen, en nuestro país se denomina Registro Aeronáutico Mexicano. Las extranjeras son aquellas que están inscritas en otros registros no pertenecientes al Estado en el cual cumplen su actividad.

1.4 NATURALEZA JURÍDICA

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

Si atendemos tan sólo al criterio jurídico concepto del término, entendiendo por muebles aquellas cosas que careciendo de situación fija, pueden ser desplazadas de un lugar a otro sin detrimento de su naturaleza, no cabe duda que podemos estimar a la aeronave como un bien de ese carácter.¹¹

En el Código Civil se establece que las embarcaciones de todo tipo son bienes muebles. Este principio por analogía se aplica a las aeronaves en virtud de su naturaleza.¹²

Igualmente, si admitimos, que toda aeronave debe poseer una determinada nacionalidad, contando de la correspondiente matrícula siendo obligatoria su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano en el que anotan los nombres de los propietarios y los sucesivos cambios y gravámenes que experimenten, no podemos por menos considerar que tales requisitos son característicos y exclusivos de los bienes inmuebles.¹³

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

¹⁰ Art.5. Ley de Aviación Civil. Op Cit. p. 228.

¹¹ Cfr. Art. 753 Del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, 64ª edición, Ed. Porrúa, México 1995.

¹² Art. 756 Código Civil para el Distrito Federal. 64ª edición, Porrúa, México 1995. p. 181

¹³ Art.47 fracc. I. Ley de Aviación Civil. Op Cit. p 242

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

De aquí que pueda afirmarse que sólo puede ser cosa objeto del derecho y esto cualquiera que sea la concepción jurídica aceptada, la aeronave reúne todos aquellos requisitos generalmente exigidos para la determinación jurídica de los bienes, es útil, por cuanto puede constituirse sobre su valor de uso o de cambio, cualquier derecho real, es apropiable, posible, determinable, lícito y está en el comercio y su sustentabilidad, se revela a través de su matrícula que la identifica, separa e independiza.

Fragalli citado por Lena Paz, critica la opinión de considerar la aeronave como sujeto de derecho, sostiene que esta doctrina será inconciliable con la admisión de un derecho. Lena Paz la considera una cosa mueble de naturaleza compleja, compuesta por un conjunto de cosas simples, que están unidas orgánicamente con una finalidad común, que unas concurren a integrar la estructura física de la aeronave, en forma que, faltando una de ellas, la misma no puede sostenerse en el aire (las alas, los motores, etc.) en tanto que otras, destinadas permanentemente al uso de la aeronave, no son técnicamente indispensables a la realización del vuelo pero contribuyen a su mayor seguridad o comodidad (equipos de radiocomunicaciones, paracaídas, etc.). Las primeras son las partes constitutivas o integrantes de la aeronave; las segundas son accesorios de la aeronave, y ambas categorías constituyen una individualidad jurídica y un valor económico distinto de los elementos que la forman.¹⁴

Igualmente Foglia sostiene que "la aeronave es una cosa que está en el comercio que no es fungible, que es compuesta, además la considera como cosa mueble y que es registrable."¹⁵

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

¹⁴ Cfr. LENA PAZ JUAN ANTONIO: Compendio de Derecho Aeronáutico; 2ª. Ed. Bibliografía Argentina, Buenos Aires, 1959. p. 96.

¹⁵ FOGLIA RICARDO A Y MERCADO ANGEL R. Derecho Aeronáutico; (s.e.) Apello - Perrot, Buenos Aires, 1963. p. 89.

Nuestro Código Civil para el Distrito Federal, aplicable en toda la República en materia Federal, menciona que serán bienes muebles los que puedan trasladarse de un lugar a otro, se muevan por sí mismos, o por fuerza exterior. Asimismo especifica que las embarcaciones de todo género se consideran como tales.¹⁶

La ley de Vías Generales de Comunicación por su parte establece que en el Registro Aeronáutico Mexicano se inscribirán "los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga, el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres".¹⁷ Asimismo la Ley de Aviación Civil establece que deberán registrarse en el Registro Aeronáutico Mexicano, los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la pensión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras.¹⁸

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

1.5 NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES Y LAS PERSONAS RELACIONADAS CON LAS MISMAS.

CONCEPTO Y GENERALIDADES SOBRE LA NACIONALIDAD.

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

Eduardo Trigueros la define como:

"El atributo que señala a los individuos como integrantes dentro del Estado del elemento social denominado pueblo"¹⁹

Henry Batiffol nos da otra definición:

¹⁶ CFR. Art. 753 del Código Civil. Op. Cit. p 181.

¹⁷ Art. 371 de Ley de Vías Generales de Comunicación. 3ª ed. Delma, México 1998. p. 39.

¹⁸ Art. 47. de la Ley de Aviación Civil. Op. Cit. p. 242.

¹⁹ PEREZ NIETO CASTRO LEONEL: Derecho Internacional Privado; Harla; México, 1980; p. 34, 35.

"Pertenencia jurídica de una persona a la población constitutiva de un Estado" ²⁰

Esta definición no toma en cuenta los elementos culturales, sociales, históricos, lingüísticos, para afirmar que el jurídico es el único elemento suficiente y necesario para establecer el vínculo individuo – Estado, sin embargo considero que todos los elementos se pueden reunir, en la siguiente definición del autor Lerebours Pigeonniere:

"Calidad de una persona en razón de su nexo político y jurídico es el único elemento que la une a un Estado del cual ella es uno de los elementos constitutivos" ²¹

O como en la de Niboyet que me parece concisa y completa:

"Vínculo jurídico y político de un individuo con un Estado" ²²

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

JUSTIFICACIÓN DE LA ATRIBUCIÓN DE LA NACIONALIDAD A LAS AERONAVES.

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

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

²⁰ PEREZ NIETO CASTRO LEONEL. *Derecho Internacional Privado*. Op. Cit. p. 36.

²¹ *Ibidem*, p.37

²² ARELLANO GARCÍA CARLOS: *Derecho Internacional Privado*; 10ª Ed. Porrúa; México, 1992. P. 189.

²³ CFR, FOGLIA RICARDO.A. *Derecho Aeronáutico*. Op. Cit. p. 48.

La aviación constituye un importante factor de la potencialidad económica y política del Estado, y en consecuencia, debe reconocerse entre éste y las aeronaves que forman parte del patrimonio nacional, la existencia de un vínculo de nacionalidad que permita a los gobiernos protegerlas internacionalmente, en la misma forma que a sus ciudadanos.

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

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

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

Admitida así la conveniencia de que las aeronaves tengan una nacionalidad surgieron en la doctrina diversas teorías las cuales pueden agruparse en tres sistemas:

1.- Nacionalidad de las personas relacionadas con la aeronave. 2.- Nacionalidad basada en las circunstancias propias de las máquinas y 3.- Nacionalidad Mixta.

NACIONALIDAD DE LAS PERSONAS RELACIONADAS CON LA AERONAVE

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

NACIONALIDAD DEL COMANDANTE

Es la base fundamental para establecer la nacionalidad de la máquina. Sostenida por Couannier, quien afirmaba que la función principal en una aeronave

la tiene quien la conduce. Por ello la nacionalidad de ésta debe basarse en la nacionalidad del conductor.

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

Asimismo, opina que debido a que no existe ningún derecho anterior ni por encima del Estado soberano y por otra parte puede ser objeto de algunas reclamaciones, por daños causados, o de sanciones penales por los actos cometidos por la aeronave que enarbola su marca de nacionalidad y que no tiene el poder real y permanente más que sobre sus nacionales, conviene que la nacionalidad aplicable a la aeronave sea aquella que tiene el comandante por la necesidad de tener en cuenta el papel que juega el elemento humano en el transporte aéreo.²⁴

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

NACIONALIDAD DEL DOMICILIO DEL PROPIETARIO

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

NACIONALIDAD DEL PROPIETARIO

²⁴ CFR. COUANNIER HENRY ANDRE: Elements Createurs de Droit Aerien, Per Orbem, París, 1929. p. 174.

La nacionalidad del dueño determina la nacionalidad de la máquina. Tiene dos ventajas con relación a la anterior. Primero, el Estado únicamente puede conceder la nacionalidad del avión a sus nacionales y segundo el país tiene derecho a conceder su pabellón a las máquinas aun cuando residan en nación extranjera integrándose una defensa de la nación en el sentido en que el pabellón nacional no lo lleven más que las aeronaves pertenecientes a nacionales.

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

NACIONALIDAD DE LA TRIPULACIÓN

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

NACIONALIDAD SUSTENTADA EN CARACTERES PROPIOS DE LA AERONAVE.

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

LUGAR DE CONSTRUCCIÓN DE LA MÁQUINA

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

RESIDENCIA PERMANENTE DE LA AERONAVE

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

PAÍS DE LA MATRÍCULA

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

NACIONALIDAD MIXTA.

Como resultado de los problemas que sustentaban las posiciones antes mencionadas, se propuso una tercera posición que no vendría a ser sino una conjugación de las dos teorías anteriores; es decir la máquina posee la nacionalidad del Estado en el cual se haya matriculada y sólo la podrán matricular los nacionales de ese mismo estado. Como efecto los otros países no pueden aceptar una matrícula a no ser que se refiera a máquinas de pertenencia de sus súbditos. Propugnada por Von Bar es la más factible. Con ella se eliminan los defectos anteriores.

DERECHO POSITIVO INTERNACIONAL

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

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

A su vez la Convención de Chicago de 1944 contiene una norma similar en el artículo 17 el cual establece que las aeronaves tendrán la nacionalidad del

Estado en el que estén matriculadas. Con el propósito de evitar problemas igualmente han establecido que ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.²⁵

TEORIA ACEPTADA POR LA LEGISLACIÓN MEXICANA

En la legislación Mexicana las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas y podrán matricularse las aeronaves propiedad o legítima posesión de mexicanos, así como la de los extranjeros dedicadas exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial.

La nacionalidad mexicana de la aeronave se adquiere con" el certificado de matrícula de la aeronave, el que se otorgará una vez inscrita la documentación a que se refiere la fracción I del artículo 47 de la Ley de Aviación Civil, en el Registro Aeronáutico Mexicano." ²⁶

PERDIDA DE LA NACIONALIDAD

Aceptada la existencia de una nacionalidad para la máquina aérea, en sentido opuesto tendríamos que hablar de la pérdida de esa nacionalidad.

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

- Enajenación de la aeronave a persona extranjera. En este supuesto, el propietario del bien deja de ser súbdito del país donde está registrada la aeronave es decir la transfiere a otro sujeto no domiciliario de allí.
- Matriculación de la máquina en estado extranjero. Se ajusta a lo establecido en el artículo 18 de la convención de Chicago de 1944 que dispone que ninguna aeronave podrá matricularse legalmente en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro. Aquí la voluntad del propietario del avión somete a éste a otra legislación destinada a la que regía al ser matriculada.

²⁵ CFR. DÍAZ LUIS MIGUEL: Instrumentos Administrativos Fundamentales de Organizaciones Internacionales; 1ª. ed. UNAM, México, 1958, p. 258

²⁶ Art. 44,45 de la Ley de Aviación Civil. Op. Cit. p. 241.

- Cambio de nacionalidad de su dueño. En este caso la aeronave pierde su nacionalidad en el mismo supuesto en que lo hace su propietario cuando adquiere la nacionalidad de otro país.
- En la legislación Mexicana la cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá como consecuencia la pérdida de su nacionalidad mexicana y se realizaría en los siguientes casos:
 - I. "A solicitud escrita del propietario o legítimo poseedor de la aeronave. No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor.
 - II. Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;
 - III. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono de la aeronave;
 - IV. Por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales;
 - V. Por matricularse en otro Estado, y
 - VI. Por cualquier otra causa que señalen los reglamentos respectivos".²⁷

1.1 RELACIÓN JURÍDICA ENTRE AERONAVE Y SU NACIONALIDAD

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

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

²⁷ Art. 46 de la Ley de Aviación Civil, Op. Cit., p. 242.

²⁸ Art. 30 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 46ª ed. Delma. México 1997. p. 21.

En otros términos, en México, la atribución de la nacionalidad a los buques y aeronaves tiene trascendencia excepcional conforme al artículo 30 inciso A), fracción III antes mencionado, en virtud de que son mexicanos por nacimiento los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas sean de guerra o mercantes. Es decir, las aeronaves y embarcaciones mexicanas se consideran como territorio mexicano.

1.2 NACIONALIDAD EN LOS ACTOS JURÍDICOS RELACIONADOS CON LAS AERONAVES.

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

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

Creemos por lo tanto que la determinación de la Ley a aplicar debe ser considerada como primordial y se encuentra regulada en el artículo 3, de la Ley de Aviación Civil:

Se someterán a las leyes y autoridades mexicanas:

"Los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una aeronave civil con matrícula mexicana"²⁹

DE LOS NACIMIENTOS

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

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

Es un principio generalmente admitido en nuestra legislación, que los nacidos a bordo de aeronaves mexicanas, de acuerdo a nuestra Constitución; serán mexicanos:

La nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o naturalización.
Son mexicanos por nacimiento:

"IV.- Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas sean de guerra o mercantes."³⁰

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

El Código Civil a su vez estipula:

" Si el nacimiento ocurriese a bordo de un buque nacional, los interesados harán extender una constancia del acto en que aparezcan las circunstancias del mismo, y en su caso solicitar que la autorice el capitán o patrón de la

²⁹ Art. 3 de la Ley de Aviación Civil. Op. Cit., p. 228.

³⁰ Art. 30 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Op. Cit. p. 22.

embarcación o dos testigos que se encuentren a bordo expresándose si no los hay, esta circunstancia."³¹

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

DEFUNCIONES

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

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

TESTAMENTOS

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

"Lo que se encuentra en el altamar a bordo de navíos de la Marina Nacional, sea de guerra o mercante, puede testar, sujetándose al Código."³²

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

LEGISLACIÓN PENAL

El artículo 5 fracción IV del Código Penal para el Distrito Federal, contiene las bases para aplicar la legislación penal a bordo de una aeronave arrendada por un explotador mexicano ya que se puede considerar como si el delito se ejecutara en territorio de la República Mexicana y es al mismo tiempo extraterritorial en

³¹ Art. 70 del Código Civil para el Distrito Federal. Op. Cit. p. 56

³² Ibidem. p. 294.

cuanto- se establece la presunción de que los delitos son cometidos en el territorio, atmósfera o aguas territoriales extranjeras.³³

De lo anterior se puede deducir que la legislación penal básicamente es territorial pero que su aplicación extraterritorial se funda en la nacionalidad mexicana de la aeronave que le otorgo el explotador.

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

³³ CFR. SEPULVEDA CESAR. Derecho Internacional: 14ª ed. Porrúa, México 1984. p. 602.

CAPITULO SEGUNDO

MATRICULACIÓN DE AERONAVES

2.1 CONCEPTO E IMPORTANCIA.

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

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

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

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

Como ya se mencionó todas las aeronaves deben tener una marca de nacionalidad y matrícula la cual le puede otorgar el país de su nacionalidad por la autoridad competente de dicho Estado. Cuando vuelan sobre territorio extranjero, su estancia es temporal, por lo tanto, no hay necesidad de matriculación y por consiguiente existen dos situaciones que deben ser previstas: la matriculación de aeronaves que circulan en el interior del país permanentemente y la ausencia de matriculación para las aeronaves provenientes del extranjero por un viaje definido.

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

³⁴ LENA PAZ JUAN ANTONIO: Compendio de Derecho Aeronáutico. Op. Cit. p. 98

³⁵ Cfr. TAPIA SALINAS LUIS: Curso de Derecho Aeronáutico. Op. Cit. p. 140.

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

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

Algunas legislaciones como la francesa ha acogido el vocablo inmatriculación, concibiéndola como la representación de un inmueble de la hoja especial donde figuran los derechos reales de que sea objeto. Como puede verse este vocablo sólo ha querido usarse por los autores para referirse con él a la matrícula de los bienes inmuebles.

2.2 PRINCIPIOS INTERNACIONALES

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

Los principios y bases generales están dadas en dicha convención pero corresponde a la legislación y reglamentación de cada Estado precisar las modalidades de aplicación conformadas en el anexo 7 del mencionado convenio como sigue: la nacionalidad o marca de nacionalidad y matrícula consistirán en un grupo de distintivos y la primera presidirá a la segunda. Asimismo cuando regula que el primer distintivo será una letra y se separará por medio de un guión establece que se fijará por cualquier que se asegure su permanencia en la aeronave. Dichas marcas deberán permanecer limpias y visibles en cualquier momento, las letras deberán ser mayúsculas y con escritura romana, los números serán arábigos y sin ninguna ornamentación.³⁷

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

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

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

- Deben fijarse en la superficie superior e inferior de las alas a ambos lados del fuselaje y de la cola, en medidas perfectamente visibles, no menores de 50 centímetros.
- Se deberá exhibir una marca en la superficie superior de las alas y otra en la superficie inferior de las mismas, así como en cada lado del fuselaje.
- Cerca de la puerta del aparato debe fijarse una placa material no combustible que contenga por lo menos las marcas de nacionalidad y de matrícula.

2.3 LA MATRICULA EN LA LEGISLACIÓN MEXICANA

Para nuestra legislación, sólo podrán inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano las aeronaves propiedad o legítima posesión de mexicanos, así como las de extranjeros dedicados exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial. Por lo tanto, una aeronave podrá estar matriculada en México a menos que no esté matriculada en el extranjero, toda vez que su inscripción en el citado registro matricular le confiere la nacionalidad mexicana, hay casos excepcionales en que las aeronaves con matrícula extranjera arrendadas por los concesionarios podrá ser operadas temporalmente previa autorización de la Secretaría. Así la Secretaría de Comunicaciones y transportes asignará a cada aeronave una matrícula la cual junto con la de nacionalidad se fijará en la aeronave en la forma y características que determine el reglamento.³⁸

2.4 EL CERTIFICADO DE MATRICULA Y CANCELACIÓN DE LA MISMA

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

³⁸ Cfr. Arts. 44 y 45 de la Ley de Aviación Civil. Op Cit. p. 241

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

En nuestra legislación se menciona "que se adquiere el certificado de matrícula de la aeronave cuando se inscribe la documentación a que se refiere el artículo 47 fracción I, de la Ley de Aviación Civil en el Registro Aeronáutico Mexicano y así se adquiere la nacionalidad mexicana".³⁹

La cancelación de la matrícula se hará a solicitud escrita del propietario o legítimo poseedor de la aeronave, por mandamiento judicial o de otra autoridad competente; en caso de destrucción, pérdida abandono de la aeronave; por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales; por matricularse en otro Estado y por cualquier otra causa que señalen los reglamentos respectivos.

2.5 MARCA DE NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES MEXICANAS

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

Las marcas de nacionalidad seleccionadas se notificarán a la Organización de Aviación Civil internacional (OACI).

La Ley de Aviación Civil en su artículo 44 establece que toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves mexicanas serán las siglas siguientes: XA, para las de servicio al público de transporte aéreo; XB, para las de servicios privados, y XC, para las aeronaves de Estado, distintas de las militares.⁴⁰

³⁹ Art. 45 de la Ley de Aviación Civil. Op. Cit. p. 241.

⁴⁰ Ibidem. p. 241.

Internacionalmente las marcas de nacionalidad y de matrícula se constituyen por un grupo de caracteres, la marca de nacionalidad precederá a la matrícula. Cuando el primer carácter de la marca de matrícula sea una letra, ésta irá precedida de un guión.

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

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

Por otro lado, la nacionalidad de las aeronaves permite que estén protegidas por las Convenciones internacionales y puedan así hacer valer sus derechos en ciertas circunstancias. Sin ella no tiene valor, revestida por una nacionalidad, goza de todas las garantías del estado que la protege.

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

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

2.6 CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.

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

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

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

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

"Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país"⁴¹

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

"Toda aeronave que se dedique a la navegación aérea internacional deberá estar ahí provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado donde está matriculada la aeronave."⁴²

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

⁴¹ Art. 36 Fr. I de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; Libros Económicos; México, 1982, p. 43.

⁴² DIAZ LUIS MIGUEL: Instrumentos Administrativos Fundamentales de Organizaciones Internacionales Op. Cit. p. 345.

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

La pérdida o extravío del certificado de aeronavegabilidad obliga al propietario o explotador de una aeronave a dar aviso inmediato a la autoridad aeronáutica correspondiente y no debe esperarse hasta la fecha de inspección reglamentaria para su reposición.

2.7 DIFERENCIA ENTRE MARCA DE NACIONALIDAD, MATRÍCULA Y CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD.

De lo antes analizado se puede deducir lo siguiente:

- La marca de matrícula generalmente se indica con letras, números o con una combinación de ambos.
- La marca de nacionalidad indica a que estado pertenece una aeronave y por su parte la matrícula la individualiza.
- La marca de nacionalidad precede a la matrícula y los grupos que las forman van separados por un guión si el primero de los caracteres de la matrícula es letra.
- La matrícula es fijada por cada país en tanto que la nacionalidad es asignada por la tabla de Marcas de Nacionalidad de Aeronaves confeccionadas por la OACI, conforme a las señales de radio establecidas por la Unión Internacional de Comunicaciones.
- El certificado de aeronavegabilidad es un documento que acredita la aptitud de volar; la matrícula y la marca de nacionalidad son un registro.
- Para obtener el certificado de aeronavegabilidad se necesita hacer constar que la aeronave posee las marcas de nacionalidad y matrícula.

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

2.8 REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO.

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

La palabra registro tiene diferentes acepciones entre las que se encuentran: "oficina pública dedicada a la inscripción en los libros preparados al efecto de determinados actos y contratos para asegurar principalmente su publicidad; libro o matrícula en que se hace constar quienes son las personas habilitadas para alguna acción; reconocimiento de las personas que pasan por una aduana o registro fiscal y como una anotación en un libro o registro".⁴³

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

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

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

⁴³ DE PINA VARA RAFAEL: Diccionario de Derecho: 10ª. Ed., Porrúa, México, 1981. p. 286

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

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

"Los propietarios o poseedores de vehículos de origen extranjero están obligados a solicitar la inscripción en el registro y dar los avisos que esta ley establece.

Sin embargo no era un doble registro ya que la Ley y el Reglamento respectivos establecían que para la aplicación de la Ley y del Reglamento, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público se coordinaría con el Registro Aeronáutico Mexicano."⁴⁴

"Contradictoriamente y para reafirmar el concepto de registro único el artículo 8º de dicho reglamento excluye de la obligación de inscribir a los vehículos importados temporalmente y las embarcaciones y aeronaves que presten servicio público extranjero de transporte Internacional".⁴⁵

⁴⁴ Art. 5 Reglamento de la Ley Federal del Registro de Vehículos, Leyes de Comunicación y Transportes; "Tomo I". Andrade, 1943, p. 284-120-34-7.

⁴⁵ Art. 7 Ley del Registro Federal de Vehículos, Leyes de Comunicaciones y Transportes. "Tomo I, Andrade, 1943, p. 284-120-34-7

El Registro Aeronáutico Mexicano está reglamentado por los artículos 6 Fracción VI y 47 de la Ley de Aviación Civil, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 12 de mayo de 1995.

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

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

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

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

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

La Ley de Aviación Civil estatuye que se inscribirán los documentos por los cuales se adquiere, transmite, modifique, grave o extinga la propiedad, la pensión

y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas, los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad.

Con el propósito de evitar cuestiones nacidas de la duplicidad de inscripciones de aeronaves partiendo de la base de que le otorguen la nacionalidad y de que no pueden estar matriculadas en más de un Estado, es preciso que sean conocidas por los otros estados, para lo cual es necesaria la publicidad oficial que se requiere a los países como condición indispensable. Por tal motivo el artículo 21 de la Convención de Chicago establece que cada uno de los Estados contratantes se compromete a transmitir a cualquier otro estado contratante o al Organismo Internacional de la Aviación Civil, a solicitud, informes relativos a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave particular matriculada en el estado, además cada uno de los estados contratantes transmitirá a la OACI. De conformidad con los reglamentos que éste dicte cuantos informes detallados puedan transmitirse respecto a la propiedad y dirección de aeronaves matriculadas en el estado que se dediquen regularmente a la navegación aérea internacional.

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

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

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

Así como cada Estado dictará sus propias leyes en cuanto a registro, las autoridades competentes de cada estado contratante tendrán el derecho de registro en las aeronaves de los demás estados contratantes, a su entrada o a su salida y el de examinar los certificados y otros documentos prescritos por la convención. La legislación argentina por ejemplo, hasta que una aeronave permanezca en el territorio más de cuatro meses será obligatoria su inscripción en el registro, con lo que adquiere la nacionalidad argentina.

2.9 ABANDERAMIENTO DE AERONAVES.

"Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Las aeronaves mexicanas deberán ostentar además, la bandera nacional".⁴⁶

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

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

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

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

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

⁴⁶ Art. 44 de la Ley de Aviación Civil. Op. Cit. p. 241.

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

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

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

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

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

El análisis comparativo de los principios de la nacionalidad de las aeronaves frente a la de los individuos revela a primera vista notorias diferencias. Así por ejemplo mientras que una persona física puede no tener nacionalidad y se le considera apátrida, la aeronave que carezca de ella será considerado como pirata o un enemigo común.

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

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

2.10 LA AERONAVE COMO TERRITORIO NACIONAL

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

Para González Uribe el territorio abarca no solamente la superficie, con sus campos, montañas, ríos y lagos sino también el subsuelo, con sus minerales, el espacio atmosférico y las costas y litorales, en su extensión. Las características de cada uno de estos elementos, así como las fronteras o límites del Estado, están fijados por la Constitución Política del propio Estado y los tratados internacionales celebrados con sus vecinos e igualmente por las convenciones internacionales multilaterales. Al señalar al Estado sus límites, sus fronteras, delimita el ámbito espacial de validez de sus leyes y órdenes.⁴⁷

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

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

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

"El territorio no es más que un medio o instrumento para el servicio del fin del estado"⁴⁸

⁴⁷ Cfr. GONZALEZ URIBE HECTOR: Teoría Política; 3ª ed. Porrúa, México, 1980. p. 296.

⁴⁸ *Ibidem*. p. 298.

"El territorio no es más que un medio o instrumento para el servicio del fin del estado"⁴⁸

Para Jellineck el territorio es:

"El espacio en que el poder del Estado puede desenvolver su actividad específica o sea la del poder público"⁴⁹

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

Las aeronaves al ser abandonadas y tener nacionalidad son consideradas como parte del territorio de ese mismo Estado aunque se encuentren en otro Estado.

Sobre el particular, Romero del Prado expone que las leyes relativas a las aeronaves deben dividirse en dos categorías: "las que sirven para conservar el principio político económico y constitucional del estado y la organización de la propiedad y las que favorecen al interés privado del propietario".⁵⁰

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

⁴⁸ GONZALEZ URIBE HECTOR. Teoría Política. Op. Cit. p. 298.

⁴⁹ JELLINECK GEORG: Teoría General del Estado; (trad. Alemán por Fernando de los Ríos); s.e., Albatros, Buenos Aires, 1980. p. 295

⁵⁰ COCCA ALDO ARMANDO: Boletín de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Córdoba (Argentina) Enero, Junio y Diciembre 1, 2 y 4 Año XVI.

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

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

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

El territorio de un Estado no obstante la etimología de la palabra, comprende no sólo el territorio propiamente dicho, incluso el subsuelo, lagos ríos etc., sino también el espacio atmosférico situado sobre el territorio mismo, así como aquellos territorios que, aunque físicamente separados de dicho Estado se hallan en una relación de dependencia del mismo.

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

CAPITULO TERCERO

CONSIDERACIONES JURÍDICAS SOBRE LA EXPLOTACIÓN DE AERONAVES POR EMPRESAS MEXICANAS.

3.1 EL EXPLOTADOR DE AERONAVES

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

En este contexto se enuncian y analizan los principios jurídicos internacionales que regulan dicha explotación así como los contratos de utilización de aeronaves que celebran para tal efecto.

Por lo anterior es importante hablar de la naturaleza jurídica de la denominación de explotador la que fue empleada por primera vez en su aspecto jurídico en la ley francesa del 31 de mayo de 1924 (se aludía a la explotación de una aeronave). Algunos tratados internacionales en cambio aceptan como más acorde con la función que desempeña el explotador, en cambio la jurisprudencia norteamericana ha denominado a aquel con el nombre de "manager".

La legislación mexicana, en la ley de Vías Generales de Comunicación en su capítulo VII y en párrafos posteriores menciona la palabra explotador, por lo que utilizaremos éste vocablo.

Las empresas o sociedades de acuerdo con la misma ley, para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquier clase de servicios conexos a estos necesitarán tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

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

- Propietario de la aeronave.- Es quien explota directamente la máquina, además tiene el uso, goce y disfrute y puede disponer de ella. Aquel que usa la aeronave por cuenta de otro, no puede considerarse como explotador.
- Tener el uso de la aeronave para el transporte aéreo.- Si el sujeto utiliza una máquina para el transporte, tiene forzosamente que dedicarla a la actividad del transporte aéreo. En caso contrario no sería explotador.
- Lograr un provecho.- no es preciso que sea económico. Puede ser gratuito y sin embargo ser benéfico para el explotador.
- Poseer la facultad de dirección del bien.- Es una de las características principales de la condición del explotador el, de poseer la dirección técnica y económica del transporte aéreo.

Una vez analizadas las características que se encuentran ligadas a un explotador es importante hablar del concepto y que además existe una disparidad de criterios, para Tapia Salinas ha definido al explotador como:

"Toda persona que teniendo el uso legítimo de una aeronave y el poder de dirección sobre la misma, la utilice por cuenta y provecho propio a los fines del transporte aéreo".⁵¹

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

Para Lena Paz el explotador de aeronave es:

"Aquella persona que la utiliza por cuenta propia aun sin fines de lucro".⁵²

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

⁵¹ FOGLIA RICARDO A. Derecho Aeronáutico Op. Cit. p. 129.

⁵² LENA PAZ JUAN ANTONIO. Compendio de Derecho Aeronáutico. Op Cit. p.133

En los conceptos anteriores quedan comprendidos un propietario que la emplea directamente o por medio de sus dependientes en el transporte de personas o cosas; un arrendatario de la aeronave ya que de acuerdo con el respectivo contrato adquiere la tenencia de la misma que queda sometida a su autoridad; un socio de un aeroclub que utiliza el material de la institución, puesto que de acuerdo con las reglamentaciones tiene derecho a usar y disfrutar de ese material, convirtiéndose por ello también temporalmente, por espacio de horas o minutos, en tenedor de la aeronave.

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

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

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

Cabe asimismo destacar que la Convención de Roma de 1952 sobre daños a terceros en la superficie considera explotador al que habiendo conferido directamente o indirectamente el derecho de utilizar la aeronave, se ha reservado la dirección de su navegación.⁵³

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

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

⁵³ Convención de Roma sobre daños a terceros; Publicación de la Organización de Aviación Civil Internacional.

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

Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación, o cualquiera clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos.⁵⁴

Las concesiones para la construcción, establecimiento o explotación de vías generales de comunicación, sólo se otorgarán a ciudadanos mexicanos o ciudadanos mexicanos o a sociedades constituidas conforme a las leyes del país. Cuando se trate de sociedades se establecerá en la escritura respectiva, que, para el caso de que tuvieran o llegaren a tener uno o varios socios extranjeros, éstos se considerarán como nacionales respecto de la concesión, obligándose a no invocar, por lo que a ella se refiera, la protección de sus Gobiernos, bajo pena de perder, si lo hicieren, en beneficio de la nación, todos los bienes que hubieren adquirido para construir, establecer o explotar la vía de comunicación, así como los demás derechos que les otorgue la concesión.⁵⁵

De lo anterior se desprende que las empresas a las que se les otorgue la concesión para operar aeronaves deberán ser mexicanas (constituidas bajo nuestra legislación y por lo tanto las aeronaves arrendadas deberán ser matriculadas y abanderadas en nuestro país y no podrán matricularse en otro.

En la misma ley se estipula que dichas concesiones caducarán porque el explotador cambie su nacionalidad.⁵⁶

Sin embargo, el explotador podrá realizar sus actividades conjuntamente con otras empresas nacionales o extranjeras celebrando al efecto los arreglos o convenios necesarios que se someterán a la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.⁵⁷

Por otra parte el servicio de transporte aéreo extranjero de o hacia el territorio mexicano se efectuará de acuerdo con permiso, que otorga la Secretaría mencionada en el párrafo antes citado, el cual contendrá las mismas obligaciones impuestas por empresas mexicanas.

⁵⁴ Art. 54 Ley de Vías Generales de Comunicación. Op Cit. p. 5

⁵⁵ Ibidem, p. 6

⁵⁶ Cfr. Art. 29, fr. VII, Ley de Vías Generales de Comunicación. Op Cit. p. 8

⁵⁷ Ibidem. p. 15

3.2 PRINCIPIOS INTERNACIONALES QUE REGULAN LA EXPLOTACIÓN DE AERONAVES.

En los últimos años, los Estados han buscado asegurar su dominio sobre las aeronaves registradas y matriculadas bajo sus respectivas leyes, por la ventaja que esto tiene en cuanto al control sobre el tránsito aéreo internacional y en caso de guerra sobre otras naciones, pues las aeronaves civiles podrían reforzar su parque bélico. Es decir, el concepto de aeronaves, visto de ese modo se relaciona con la seguridad nacional.

Por otra parte, ya hablamos en el capítulo anterior que las aeronaves son consideradas como territorio nacional y tomando en cuenta que circulan sobre el espacio aéreo de diferentes Estados y se internan en los mismos, se ha regulado esta situación a través de Convenios Internacionales. Cabe señalar que en nuestra Carta Magna se prevé:

"Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán Ley Suprema de toda la Unión".⁵⁸

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

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

De él derivan otros compromisos que los propios Estados reconocen para incorporar a sus legislaciones internas las disposiciones de carácter técnico, normativo y jurídico que emanen de las decisiones de la Organización de Aviación Civil Internacional (órgano reconocido por los estados firmantes del Convenio de Chicago como competente en la materia aeronáutica) o de otros convenios internacionales custodiados por la propia organización. Tomando en cuenta lo anterior y con relación a la explotación de aeronaves por medio del contrato de ---

⁵⁸ Art. 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Op. Cit. p.93.

arrendamiento la asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional aprobó el texto de enmienda al Convenio de Chicago para integrar el artículo 83 bis que contempla la responsabilidad y competencia del Estado del arrendatario de la aeronave en lo referente a la aeronavegabilidad y explotación de la misma.

Por lo tanto será competencia del Estado mexicano el de legislar sobre la operación de las aeronaves arrendadas y por ende en los contratos se aplicarán las reglas del derecho común.

3.3 FACULTAD DEL EXPLORADOR PARA CELEBRAR CONTRATOS

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

En el derecho civil, partiendo de lo anterior y en caso de arrendamiento de una aeronave extranjera que se celebre en el extranjero regirán los siguientes principios:

El Código Civil para el Distrito Federal, textualmente establece:

"Los efectos jurídicos de los actos y contratos se regirán por el derecho del lugar en donde deban ejecutarse, a menos que las partes hubieran designado validamente la aplicabilidad de otro derecho".⁵⁹

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

⁵⁹ Art. 13, fracc V del Código Civil para el Distrito Federal. Op. Cit. p. 44

los efectos se han de regir por las disposiciones legales contenidas en el propio Código Civil.

No permite la disposición que se comenta que los efectos jurídicos a producirse en México de los contratos celebrados en el extranjero se sometan a un precepto extraño, excepto cuando se hubiera designado validamente la aplicación de otro derecho.

Sin embargo, el precepto antes mencionado se aplica en el sentido de que ambas partes deciden que jurisdicción es la que va a regular estos contratos en los casos de alguna irregularidad de los mismos.

Igualmente todas las aeronaves que se encuentran en el territorio mexicano se regirán por las disposiciones legales mexicanas. La territorialidad de este precepto no admite refutación ya que la doctrina tradicional y la legislación de todos los Estados concuerdan en establecer la aplicación de la ley en donde se encuentra la cosa "lex rei sitae", para los bienes inmuebles. Respecto de los muebles la mayoría de las legislaciones y de la doctrina moderna, admiten la competencia de la ley de la situación.

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

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

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

La constitución, régimen y extinción de los derechos reales sobre inmuebles, así como los contratos de arrendamiento y de uso temporal de tales bienes, y los bienes muebles se regirán por el derecho del lugar de su ubicación, aunque sus titulares sean extranjeros.

De lo anterior se desprende que las aeronaves aunque conserven un propietario de nacionalidad diferente a la mexicana, si ésta se encuentra en

territorio mexicano se registrará por nuestra legislación y se le asignará una matrícula mexicana.

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

Tratándose del servicio normal que las empresas de vías generales de comunicación, deben prestar al público, éstas pueden someter a la aprobación de la Secretaría contratos tipo que una vez aprobados se pondrán en vigor en todos los casos sin variación alguna.⁶⁰

3.4 LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LAS AERONAVES Y LAS CAUSAS POR LAS QUE SON OBJETO DE ESTOS CONTRATOS

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

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

El propietario puede por varias figuras legales transferir ciertos derechos concernientes a la operación, a otras personas, situación a la que ha contribuido mucho la terminología aceptada y empleada en los ambientes aeronáuticos en los que se manejan términos tan definidos como arrendamiento, fletamento, etc., con

⁶⁰ Art. 52 fracc. I de la Ley de Vías Generales de Comunicación, Op. Cit. p. 15

otras amplísimas como "dry lease" o arrendamiento seco, "blocked space agreement" o acuerdo de asignación de una parte del avión, "leasing" o arrendamiento financiero, intercambio de aeronaves, intercambio de tripulaciones etc. De estas figuras el alquiler o arrendamiento del aparato es de las figuras más comunes en México y en las que nos ocuparemos.

De las causas por las que las aeronaves son objeto de estos contratos mencionaríamos las siguientes :

- El elevado costo de las aeronaves. El mejoramiento constante de la técnica dedicada a la construcción de aeronaves y a la mayor capacidad y velocidad de ellas son causas entre otras de que sus precios se eleven de tal forma que se hacen prohibitivas a muchas empresas para su adquisición debiendo buscar fórmulas de simple utilización.
- La constante necesidad de renovar la flota. Las exigencias competitivas de la industria del transporte aéreo, obligan a las compañías aéreas a modernizar sus flotas, utilizando los tipos más modernos de aeronaves, muchas veces aún antes de haber amortizado las anteriores.
- Incremento ocasional del transporte aéreo. Existen determinadas situaciones unidas, por lo general, a ciertos acontecimientos que determinan una mayor demanda de transporte que no puede ser satisfecha con las exigencias normales de aeronaves y que constituyen una necesidad esporádica.

3.5 VENTAJA DE ESTOS CONTRATOS

Las ventajas o beneficios de estos contratos serían los siguientes puntos:

- Aumentar la capacidad de transporte de las empresas aéreas proporcionando medios superiores a los que normalmente poseen.
- No supone cuantiosos gastos en la adquisición de las aeronaves.
- Permite a las empresas cubrir necesidades de transporte de carácter permanente, atendidas con la posesión de una mayor flota.

- Favorece a ambas partes, por cuanto la propietaria obtiene unos ingresos extras y la otra resuelve sus problemas de aumento de tráfico.
- Permite a empresas cuyos recursos económicos le impiden la adquisición de la más grandes y modernas aeronaves utilizadas.

3.6 GENERALIDADES SOBRE EL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES Y CLASES DE ARRENDAMIENTO.

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

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

Para Verplaetse el arrendamiento "es un contrato por el cual una persona adquiere la posesión del aparato y con ella a usarlo en su propia cuenta, es decir cuando el propietario de una aeronave no usa de ella sino que cede a otro la utilización, mediante un precio quedando el locatario en libertad de darle el destino que desee"⁶¹

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

⁶¹ VERPLAETSE JULIAN G. Derecho Internacional Aéreo y del Espacio. 2ª ed, Atlas, Madrid 1963. p. 297

CLASES DE ARRENDAMIENTO.

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

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

Arrendamiento "Rerum" o Seco.

Comprende a la propia aeronave y accesorios preciosos para la navegación, también se le conoce como arrendamiento a casco desnudo. El equipamiento de la aeronave y su aprovechamiento así como la contratación de la tripulación, están a cargo del arrendatario de modo de que éste asume la tenencia del aeroplano y toda su utilización, el riesgo corre por su exclusiva cuenta, pues el arrendador queda ajeno a toda cuestión de cualquier índole. Es conocida como "universitas rerum" y se ha traspasado a la moderna terminología del transporte aéreo como "dry lease" o arrendamiento seco.

Arrendamiento "Personarum" o Mojado.

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

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

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

CAPITULO CUARTO

EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

4.1 DEFINICIÓN, CLASIFICACIÓN Y ESPECIES

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

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

Por lo anterior iniciaremos con la definición y la clasificación. Según el Código Civil en el contrato de arrendamiento, el arrendador se obliga a conceder el uso y goce temporal de una cosa al arrendatario, a cambio de un precio cierto.⁶²

El contrato es bilateral, oneroso, conmutativo, principal, de tracto sucesivo y de ejecución duradera, es "intuiti personae" o personal por lo que se refiere al arrendamiento, en atención a que no puede subarrendar ni ceder sus derechos a terceros. El arrendamiento es consensual cuando recae sobre muebles y formal en el caso de inmuebles. Si tomamos en cuenta lo establecido en el primer capítulo de esta tesis, que no obstante la aeronave es un bien mueble, comparte las características de los bienes inmuebles precisamente porque el contrato es formal, éste deberá celebrarse por escrito e inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.

Especies:

El arrendamiento sobre bienes muebles es civil o mercantil según el caso, sin embargo sobre bienes inmuebles sólo existe el arrendamiento civil puesto que tradicionalmente no se considera el arrendamiento mercantil sobre bienes raíces. La aeronave bien mueble-inmueble, por su carácter registral, no obstante que

⁶² Cfr. Art. 2398 del Código Civil para el Distrito Federal Op. Cit. p.415

dicho contrato se celebra con el fin de prestar el servicio público de transporte aéreo (actividad comercial) éste será considerado como un contrato civil.

4.2 FIGURAS AFINES

Contrato de Compraventa.

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

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

Contrato de Arrendamiento Financiero -- Venta o "Leasing".

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

Contrato de Ventas a Plazos o en Abonos.

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

Contrato de Fletamento

Para Tapia Salinas "el Fletamento consiste en general en poner a disposición de una persona o empresa, una aeronave para que la utilice, goce y disfrute como medio oportuno para poder conseguir el intento económico de traslación de un lugar a otro que se propone".⁶³

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

Este contrato se caracteriza porque no importa la transferencia al fletador de la explotación de la máquina, ni de las responsabilidades del fletante. Este conserva la tripulación en sus aspectos jurídicos y económicos y además la tenencia y gestión técnica de la aeronave. El fletante tiene a disposición del fletador la capacidad útil de una preestablecida máquina, así como los servicios de la tripulación, sean para un viaje determinado, sean para varios de ellos, pero siempre bajo sus órdenes, su conducción técnica y dependencia de la tripulación.

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

A diferencia del arrendamiento el fletante no es un concepto sobre el que se haya logrado un gran acuerdo. Es un préstamo en el Derecho Marítimo en donde a veces es sinónimo de carga de mercancía, transporte y a veces de alquiler. En la reunión undécima del Comité Legal de Tokio de 1957, los delegados tuvieron mucho cuidado acerca de la definición y las distinciones. La opinión dominante parece haber sido la dificultad de delinearlo, y se encontró una vía de escape al declarar que para los fines de la convención no era necesario definirlo. Quizás esa expresión general usada por Mr. Wilberforce se acerca a lo que quiere decir el concepto: "el caso en que el espacio de carga del aparato es tomado por alguno para el transporte de pasajeros y/o carga".⁶⁴

⁶³ TAPIA SALINAS LUIS. Curso de Derecho Aeronáutico. Op. Cit. p. 155.

⁶⁴ *Ibidem*. p. 155.

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

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

- La diferencia más acusada entre el arrendamiento y el fletamento consiste en la pérdida, en el primer caso, de la condición de explotador por parte del arrendador, mientras que en el segundo la conserva normalmente.
- El arrendamiento no es contrato de transporte aéreo el fletamento si lo es.
- El arrendamiento tiene lugar entre un simple propietario y un explotador, es decir entre una persona que no ejerce una actividad comercial aérea y otra cuya misión es precisamente el ejercicio de tal función; el fletamento, por el contrario, tiene lugar entre elementos personales que gozan de carácter mercantil aéreo.
- El objeto del arrendamiento es, precisamente, la aeronave como entidad total y como cosa, el objeto del fletamento es, en cambio, la capacidad de carga de la aeronave y no ésta.
- El arrendamiento puede realizarse sobre la base de una aeronave, equipada o no, y con tripulación o sin ella, el fletamento supone siempre una aeronave equipada y con tripulación, a cargo del fletador o explotador.
- Aunque no hay una clara línea divisoria entre alquiler y flete, ya que algunas partes del flete son meros contratos de alquiler pudiera decirse que el flete siempre es de naturaleza comercial, en tanto que el alquiler no lo es necesariamente. En contraposición al arrendador, el que fleta no tiene la posesión del aparato, normalmente no compromete al personal, no es responsable y no es técnicamente el operador del aparato. El flete se distingue del contrato de transporte porque en el flete se designa al aparato mientras en el transporte no.

El arrendador transfiere al arrendatario la tenencia de la aeronave, desentendiéndose de la gestión técnica y comercial de la misma, en tanto que el fletante sólo se obliga a prestar la navegación de la aeronave en las condiciones

previstas en el contrato. En el arrendamiento la aeronave constituye el objeto de la prestación debida por el arrendador, mientras que en el fletamento representa una función instrumental: es el medio de que se vale el fletador para cumplir las obligaciones contraídas por el convenio.

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

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

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

La circunstancia de que el fletador pueda dar órdenes al comandante no significa que tenga autoridad sobre él y sólo responde a una razón de conveniencia práctica: evitar que el fletador tenga que impartir las instrucciones al fletante y éste a su vez transmitiría al comandante, como sería lo normal dada la naturaleza de la prestación debida por el fletante.

La distinción entre arrendamiento y fletamento no es, como podría creerse, una cuestión teórica y desprovista de interés práctico, puesto que la correcta calificación de las relaciones jurídicas existentes entre arrendador y arrendatario, así como el fletante y fletador es de gran importancia para determinar, cuando es necesario, las normas legales aplicables a cada tipo de relación.

El propietario se obliga a ceder a la otra parte, mediante un precio en dinero, el uso y goce de una aeronave desarmada (en el sentido que esta expresión tiene en el Derecho Marítimo) corriendo por cuenta del cesionario el equipamiento y

aprovechamiento de la aeronave y la contratación de la tripulación. En este caso existe un contrato de arrendamiento y el cesionario o arrendatario adquiere la tenencia de la aeronave, realizándose los viajes bajo su exclusiva dirección y responsabilidad. El cedente queda ajeno a la gestión técnica y comercial de la aeronave, que es efectuada en nombre y por cuenta del cesionario.

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

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

2.- La tripulación queda bajo la dirección y dependencia del cedente, conservando éste la tenencia y la gestión técnica de la aeronave, sin perjuicio de los derechos del cesionario en lo que se refiere a la utilización comercial de la misma.

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

4.3 INTERCAMBIO DE AERONAVES

Se entiende por intercambio de aeronaves, la utilización por una empresa de transporte encargada de asegurar un servicio aéreo en virtud de un acuerdo internacional o de una autorización oficial, de una aeronave extranjera y matriculada en un estado extranjero con o sin tripulación de este estado⁶⁵

Esta definición se confunde con la del arrendamiento desvirtuado el exacto contenido de lo que la simple utilización conjunta basada en el aprovechamiento por una empresa aérea de las aeronaves de otra, o el intercambio múltiple

⁶⁵ TAPIA SALINAS LUIS: Curso de Derecho Aeronáutico. Op Cit. p. 438.

mediante la utilización sucesiva y alternada de un mismo material por empresas de países diferentes. El intercambio puede basarse en un libre acuerdo o en el de una autoridad oficial.

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

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

"La palabra intercambio debiera referirse a la capacidad de un explotador, para usar otra aeronave que pertenece a otra aerolínea extranjera y se haya registrada en un Estado extranjero, con o sin la tripulación del aparato".⁶⁶

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

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

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

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

⁶⁶ VERPLAETSE JULIAN G.: Derecho Internacional Aéreo y del Espacio. Op. Cit. p. 305

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

- Un arrendamiento lleva consigo una entrega total de la aeronave por parte del arrendador para su uso por el arrendatario, bien proporcionando éste la tripulación y combustible, ("dry lease" o arrendamiento seco en la terminología aeronáutica anglosajona) mientras en el intercambio no se entrega el uso total, sino que se permite la utilización de la aeronave en una o varias rutas determinadas por una empresa aérea que no es su propietaria y en las condiciones que se estipulen.
- En el arrendamiento de aeronaves, el arrendador pierde la disponibilidad y uso de la misma, por lo que tiene que darla de baja de manera temporal (durante el plazo del contrato) en su flota con perjuicio o desasistencia quizá de algún servicio, mientras que en el intercambio esta aeronave sigue realizando su actividad en una ruta determinada de la empresa propietaria, a la terminación de la cual, el avión es utilizado por la otra empresa que la hace volar en otra ruta establecida, recuperando nuevamente su control, la empresa propietaria, una vez concluido este último servicio.
- El arrendamiento de aeronaves suele exigir por parte de las legislaciones nacionales: o bien periodos de tiempo mínimos, pero en general elevados, o bien la inscripción de la misma en el registro de matrícula con el consiguiente cambio transitorio de su nacionalidad mientras que el intercambio puede efectuarse sin dichos requisitos.

4.4 ELEMENTOS PERSONALES, REALES Y FORMALES.

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

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

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

- Cuando ya dio en arrendamiento la aeronave a una determinada persona física o moral, no puede volverla a dar en arrendamiento, a otra persona por el mismo tiempo.
- Cuando la aeronave arrendada está hipotecada no puede el dueño de ella darla en arrendamiento por un plazo mayor que el de la hipoteca.
- Cuando conforme a las leyes respectivas del Estado donde se encuentra matriculada la aeronave se lleve a cabo un secuestro judicial del aparato.
- Cuando la aeronave pertenezca en copropiedad a varios condueños no puede uno de ellos, sin el consentimiento de la mayoría dar en arrendamiento la cosa.
- Por su parte el arrendatario tiene que tener capacidad legal para arrendar la aeronave y tener la concesión para prestar el servicio público así como el permiso necesario para arrendar determinada aeronave, que le otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Elementos Reales

Son dos los elementos reales del contrato de arrendamiento: la aeronave, el precio.

La Aeronave

Es un bien corpóreo que la ley no prohíbe que pueda ser dado en arrendamiento, debe de existir en la naturaleza, ser determinable, lícito y estar en el comercio.

El Precio

En estos contratos el precio generalmente se pacta en dinero, y los bienes deben ser ciertos y determinados en la calidad y cantidad.

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

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

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

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

A este respecto es necesario señalar que debe quedar establecido el tipo de moneda en que se harán los pagos, aclarándose el mismo, de que país y lo necesario para que se identifique el pago de la renta.

Lo anterior no se contrapone a la Ley Monetaria que establece que todas las operaciones deben pactarse en moneda nacional toda vez que cuando se trate de un contrato internacional y así lo demande la contraparte puede pactarse en cualquier moneda extranjera.⁶⁷

Por otro lado, considero de gran importancia mencionar el tiempo, pero éste no se ubicaría dentro de los elementos reales, sino como una característica es el tiempo.

⁶⁷ Cfr. Art. 8 de la Ley Monetaria.

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

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

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

Elementos Formales

Según se dijo en la clasificación el arrendamiento es consensual cuando recae sobre bienes muebles y formal cuando se trata de bienes inmuebles y en el caso del arrendamiento de aeronaves se puede afirmar que por regla general es un contrato formal, ya que en teoría sólo los bienes cuya renta no excede de cien pesos anuales no requieren de formalidad alguna, hipótesis que es muy difícil de darse en este tipo de arrendamiento, además que tiene la peculiaridad de inscribirse en un registro, para producir efectos contra terceros.

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

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

Cuando la aeronave es extranjera, como en el caso que tratamos en esta investigación, conserva la matrícula del Estado donde el propietario la da en arrendamiento sin embargo, la bandera cambia y la legislación aplicable será aquella del arrendatario o explotador, por tanto y de acuerdo a lo establecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación en donde se establece que en el Registro Aeronáutico Mexicano se inscribirán los títulos por los cuales se adquiera,

posesión, así como los arrendamiento o los alquileres sobre las aeronaves mexicanas.⁶⁸

Al respecto considero que fue muy importante que en la nueva ley denominada de Aviación Civil, la cual deroga varios artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se incluyera la inscripción de los arrendamientos de aeronaves extranjeras, ya que antes sólo mencionaba aeronaves mexicanas, ya que después de esta inscripción la aeronave con matrícula extranjera se considera mexicana.

4.5 EFECTOS DEL CONTRATO

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

"Las obligaciones generales del arrendador y del arrendatario previstas en las leyes de cada país pueden aumentarse o modificarse por pacto expreso, salvo las obligaciones esenciales que no pueden faltar como son la entrega y uso garantizado de la cosa y el pago de la renta, las demás obligaciones pueden ser suprimidas por la voluntad de las partes."⁶⁹

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

Esta teoría del derecho real aduce diversas razones:

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

⁶⁸ Cfr. Art 371 de Ley de Vías Generales de Comunicación. p. 39 y 47 de la Ley de Aviación Civil. p. 242.

⁶⁹ SANCHEZ MEDAL RAMÓN: Op. Cit. p. 184.

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

Esto carece de fundamento en virtud de lo siguiente:

- No sólo los derechos reales se inscriben en los registros, también actos como la constitución de personas morales que explotan aeronaves, etc.
- La competencia deriva del lugar de ubicación de la cosa, especialmente en arrendamiento de aeronaves extranjeras, no determina que el arrendamiento origine un derecho de propiedad.

La oponibilidad del arrendamiento se explica a través de una subrogación legal por virtud de la cual el legislador establece que el adquirente se sustituya en los derechos y obligaciones del arrendador sin necesidad de acudir a la explicación de un derecho real.⁷⁰

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

Al respecto, es importante aclarar que el Código Civil en el artículo 13 fracción IV, establece:

La forma de los actos jurídicos se regirá por el derecho del lugar en que se celebren. Sin embargo, podrán sujetarse a las formas prescritas en este Código cuando el acto haya de tener efectos en el Distrito Federal; y

Los efectos jurídicos de los actos y contratos se regirán por el derecho del lugar en donde deban ejecutarse, a menos de que las partes hubieran designado validamente la aplicabilidad de otro derecho.⁷¹

⁷⁰ SEPULVEDA CESAR: Derecho Internacional. Op. Cit. p 595.

⁷¹ Art. 13 Código Civil para el Distrito Federal. Op. Cit p. 44

La regla tradicionalista aplicable desde los postglosadores a la forma de los actos es la "locus regit actum" o que se regirán por la ley del lugar donde pasen.

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

En cuanto a la inscripción se refiere, el reglamento Interior del Registro Aeronáutico Mexicano establece que ésta se llevará a cabo en los libros correspondientes y contendrá todas las características de la aeronave así como las del arrendador y arrendatario. El registro lo podrá pedir todo aquel que tenga interés legal en asegurar el derecho al arrendatario previendo igualmente si éstos se han llevado a cabo en país extranjero.⁷²

4.6 OBLIGACIONES DEL ARRENDADOR Y ARRENDATARIO.

Las obligaciones del arrendador consisten sustancialmente en entregar la aeronave en buen estado para el uso convenido o natural de la misma, conservarla en buen estado y garantizar dicho uso.

Nuestra legislación enumera cinco obligaciones del arrendador:

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

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

⁷² Cfr. Art. 2, 11, 15, 20 y 23 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano. Códigos, Leyes y Reglamentos: Andrade; México. 1971, p 752-387-9-382

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

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

Las pertenencias de la aeronave, cuya entrega debe hacerse, también pueden ser muy variables, por ejemplo: Llaves, muebles integrados a la aeronave, motores, etc. En este aspecto es muy importante añadir que siempre se entregarán los manuales de operación de la misma, registros, certificados y todos los documentos necesarios incluyendo los manuales técnicos correspondientes al funcionamiento de los motores y partes de la aeronave y los instructivos de aeronavegabilidad.

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

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

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

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

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

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

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

1. - La garantía del hecho personal o sea la obligación de hecho o de derecho del arrendador a abstenerse de toda clase de perturbaciones, sobre la aeronave, que puedan impedir al arrendatario el uso convenido o el uso natural de la misma.
2. La obligación del arrendador de garantizar el uso y goce pacífico de la aeronave por todo el tiempo del contrato lo que significa que el arrendador debe garantizar o proteger al arrendatario contra todas las perturbaciones de derecho que dimanen de terceros.
3. La obligación del arrendador de responder por los vicios o defectos ocultos de la aeronave, sean ellos anteriores al contrato o que hubieren aparecido después sin culpa del arrendatario, pero siempre a condición de que impidan ellos el uso convenido de la aeronave o el uso sea conforme a la naturaleza de la misma.

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

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

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

Debido a la internacionalidad del contrato en cuestión es poco factible que el derecho del tanto se deba a favor de un explotador extranjero en cuanto a la venta, pero no en cuanto a un nuevo arrendamiento ya que el derecho de tanto frente a terceros para el caso de venta es una obligación a cargo del arrendador y no de un derecho real a favor del arrendatario, y en el caso en que las dos legislaciones lo prevean y se hubiere pactado en el contrato, la violación de éste hace responsable al arrendador por el pago de daños y perjuicios al arrendatario pero no es causa para que se anule la venta o el arrendamiento que sin respetar dicha preferencia hubiere celebrado, con terceros, el arrendador.

Las obligaciones del arrendatario son las siguientes:

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

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

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

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

En cuanto a la época de pago, la renta debe pagarse en el tiempo convenido, desde que se recibe la aeronave hasta que se devuelva al arrendador a falta de pacto en contrario, las rentas deben pagarse por periodos vencidos y no por adelantado.

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

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

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

El uso de la aeronave no debe ser irrestricto y al libre arbitrio del arrendatario, sino que debe ser conforme al destino convenido y en defecto de él, de acuerdo con la naturaleza de la aeronave, así por ejemplo, si se rentó una aeronave para transportar pasajeros y carga, no puede usarse para el riego en la agricultura o para experimentos tecnológicos, aunque nada se haya establecido sobre el destino.

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

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

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

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

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

- d) Debe de poner en conocimiento del arrendador, a la brevedad posible, la necesidad de las reparaciones de la que éste sea responsable y que en concreto exija la aeronave.
- e) Permitir al arrendador determinados actos en la aeronave durante la vigencia del arrendamiento como puede ser la inspecciones de la aeronave, de los manuales de operación o de cualquier otro documento, sin embargo el arrendador no deberá entorpecer las actividades del arrendatario dando aviso con anterioridad para que puedan realizarse.
- f) Devolver la aeronave al concluir el arrendamiento tal como la recibió, salvo lo que hubiere parecido menoscabado por el uso del tiempo.

4.7 MODOS DE TERMINACIÓN DEL ARRENDAMIENTO

- La nulidad del contrato. Esta puede darse por diversas causas: vicios de consentimiento; falta de forma exigida por la ley mexicana ó del país de la contra parte; si se hubiere arrendado una aeronave cuyo arrendamiento en ese país este prohibido.

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

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

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

- El mutuo consentimiento de ambos contratantes.

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

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

4.8 DERECHO APLICABLE

Teorías:

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

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

Ante ello se han sustentado criterios a este respecto:

Ley del País Sobre Volado.

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

Su inconveniente consiste en saber que la ley que se aplicaría cuando la máquina sobre vuele el mar libre o territorio libre. Su solución no es fácil, pues la jurisdicción se extiende hasta donde llega la soberanía lo cual indica que la ley de este Estado regirá hasta el límite de su soberanía.

Ley del Pabellón

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

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

Ley del Lugar de Aterrizaje

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

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

Sistema Ecléctico

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

Así la Convención de Chicago dispone que cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que lleven la marca de nacionalidad donde quiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conforme en todo lo posible con lo que oportunamente se establezca en aplicación del convenio en cuestión.⁷³

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

4.9 LEY APLICABLE PARA EL CASO DE ARRENDAMIENTO

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

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

⁷³ Cfr. DIAZ LUIS MIGUEL, Instrumentos Administrativos Fundamentales de Organizaciones Internacionales Op. Cit p. 259.

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

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

Cuando la "jura in re" o derecho de la cosa está en juego, la ley del Pabellón se convierte en imperativa. Esto no es cierto tan solo para la sustancia, sino también para las formalidades. No deja de ser frecuente que se haga una excepción a la norma "locus regit actum" o ley del lugar y que cualesquiera de estos contratos en el extranjero deben tener lugar ante las autoridades consulares local como medidas de seguridad y policía con respecto a la seguridad social de la tripulación.

La respuesta respecto a que jurisdicción se va a someter estos contratos no se encuentra en algún tratado o convenio, si no está en ambas partes ellas decidirán a que jurisdicción o Estado dirimirá los conflictos en caso de incumplimiento.

CONCLUSIONES GENERALES

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

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

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

La aeronave posee la nacionalidad del Estado en el cual se encuentra matriculada y sólo la podrán matricular los nacionales de ese mismo Estado, evitando de esta forma que un ciudadano pueda matricular la aeronave en otro país para evitar acciones del primer Estado o que en un Estado se opere una gran parte de aeronaves extranjeras.

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

Las marcas de nacionalidad, de matrícula y el certificado de aeronavegabilidad se diferencian de la siguiente manera: la marca de nacionalidad se indica con un número de letras y la matrícula con letras o números o con una combinación de ambos. La marca de nacionalidad precede a la de matrícula y los grupos que la forman van separados por un guión; si el primero de los caracteres

del grupo es una letra, la marca de nacionalidad indica a que estado pertenece una aeronave y por su parte la matrícula la individualiza.

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

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

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

Si comparamos la nacionalidad de las aeronaves con la de los individuos podemos deducir dos supuestos:

1. - A una persona física sin nacionalidad se le considera apátrida mientras que una aeronave se le considera pirata o un enemigo común.
2. - En las personas físicas es usual encontrar casos de doble nacionalidad en cambio en las aeronaves no es posible tener una doble nacionalidad, toda vez que se considera como un acto ilícito.

Se considera explotador, a aquella persona física o moral que tiene el uso legítimo de una aeronave, el poder de dirección sobre la misma y la utiliza por cuenta y provecho propios a los fines del transporte aéreo. Por lo tanto, serían explotadores un propietario, un arrendatario, un socio de un aeroclub; en cambio no sería explotador un fletador. Para la Ley de Vías Generales de Comunicación lo sería el concesionario o permisionario para llevar a cabo el transporte aéreo.

Las empresas a las que se les otorgue la concesión para operar aeronaves deberán ser mexicanas, esto es constituidas bajo nuestra legislación y tener su domicilio en México.

El elevado costo de las aeronaves, la constante necesidad de renovar la flota y el incremento ocasional del transporte aéreo ha originado varias figuras legales para transferir ciertos derechos concernientes a la operación a otras personas, es decir contratos de utilización de aeronaves como el fletamento, intercambio de aeronaves, arrendamiento.

En el caso de arrendamiento de aeronaves las relaciones entre propietario y explotador son de puro derecho común, nacidas del contrato entre ambos, que es ajeno al derecho aeronáutico por un lado y por otro, a los convenios o disposiciones internacionales referentes al transporte aéreo, sin embargo, el arrendamiento internacional de aeronaves requiere de la participación de los gobiernos para dar forma o solucionar los problemas que surjan como consecuencia de diferencias en sus legislaciones, respecto a matrícula, nacionalidad o aeronavegabilidad.

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

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

- 1.- En el contrato de compraventa de aeronaves hay transmisión real de propiedad a través del cambio de matrícula y pago de precio cierto en dinero.
- 2.- En el contrato de arrendamiento financiero el arrendador concede al arrendatario el uso de una aeronave por el precio cierto, que paga en cantidades periódicas, con el pacto de que al cubrirse la última y al pagar un precio adicional éste se convierte en propietario de la aeronave.
- 3.- En el contrato de compraventa a plazos o en abonos se adquieren derechos reales sobre la aeronave y no de crédito.
- 4.- En el contrato de fletamento el propietario conserva la condición de explotador; es un contrato de transporte aéreo no regular, en que ambas partes gozan del carácter mercantil aéreo; el objeto de la capacidad útil o parcial de una o más aeronaves es para transportar personas, carga o correo, una o más veces durante un período determinado, en el cual el fletador o explotador conserva la conducción técnica de la aeronave y la dirección de la tripulación.

5.- En el intercambio de aeronaves una empresa aérea se aprovecha de las aeronaves de otra, sin tener el uso total de la aeronave.

En el arrendamiento de aeronaves el arrendatario adquiere un derecho personal y no un derecho real, ya que no sólo los derechos reales se inscriben en los registros y la inscripción de este contrato solo trae como consecuencia que pueda oponerse frente a terceros. De la misma forma el arrendatario no tendrá un derecho real sobre la aeronave, por el hecho de que la competencia en juicios sobre arrendamiento derive del lugar de ubicación de la aeronave, característica de los contratos que generan un derecho real.

Exclusivamente para el arrendamiento de aeronave la ley aplicable será la que decidan las partes el arrendador y el arrendatario en este sentido en caso de existir algún incumplimiento de alguna de los contratantes se aplicaran las leyes que hayan pactado ambas partes, por lo que se refiere a la operación técnica de la aeronave se regulará por los tratados y convenios celebrados por los Estados, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ANEXOS

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

Contrato de Arrendamiento de Aeronave que celebran por una parte _____ quien en lo sucesivo se le denominará el Arrendador representada en este acto por _____ y por la otra parte _____ a quien en lo sucesivo se le denominará "ARRENDATARIO", representada en este acto por _____

DECLARACIONES

1. Declara el Arrendador:

a) Que es una sociedad legalmente constituida de acuerdo a las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, según se desprende de la escritura Pública No. _____ otorgada el ___ de _____ de 19 ___ ante el Notario Público No. del Distrito Federal, Lic. _____

b) Que _____ interviene con la personalidad que le confiere el Poder General contenido en la Escritura Pública No. _____ del ___ de enero de 19 ___ otorgada ante la fe del Notario Público No. _____ del Distrito Federal, Lic. _____

c) Declara ser legítima propietaria de la aeronave materia de este Contrato.

II. Declara EL ARRENDATARIO

a) Que es una sociedad legalmente constituida de acuerdo a las leyes de los Estados Unidos Mexicanos como se desprende de la Escritura Pública No. _____ Otorgada ante la fe del Notario Público No. _____ del Distrito Federal, Lic. _____, el ___ de _____ de 19 ___

b) Que _____ interviene con la personalidad que le confiere el Poder General contenido en la Escritura Pública No. _____, del ___ de _____ de 19 ___ otorgada ante la fe del Notario Público No. _____ del Distrito Federal, Lic. _____

III. Declaran ambas partes.

a) Estar de acuerdo en obligarse conforme al contenido de las siguientes:

CLAUSULAS

PRIMERA: Arrendamiento de Aeronave.- Por el presente el "ARRENDADOR" arrienda al "ARRENDATARIO" y el "ARRENDATARIO" arrienda y toma de "ARRENDADOR" conforme a los términos y condiciones de este Arrendamiento, la Aeronave que de manera específica se describe en el Anexo "A" del presente, mismo que ha sido rubricado por las partes contratantes.

SEGUNDA: Vigencia. -

a) La vigencia de este Arrendamiento iniciar con la entrega de la Aeronave y terminar tres (3) años después a las doce horas del día. El "ARRENDADOR" tendrá la opción de extender la vigencia de este Arrendamiento hasta por dos periodos adicionales de un (1) año cada uno, básicamente bajo los mismos términos y condiciones (excluyendo principalmente, monto de Renta y Reservas en su caso) con sujeción, sin embargo, a que el "ARRENDADOR" reciba aviso escrito, por telegrama o facsimil-fax a más tardar ciento ochenta (180) días antes de la fecha de terminación del presente, de la intención del "ARRENDATARIO" de extender el Arrendamiento.

TERCERA: Renta.-

a) El "ARRENDATARIO" se obliga y conviene en pagar al "ARRENDADOR", una renta básica neta mensual por la Aeronave, por la cantidad de \$ _____ más reservas. El primero de dichos pagos básicos mensuales con respecto a la Aeronave, se liquidará en la fecha de firma o celebración de este Contrato de Arrendamiento. El segundo pago básico mensual y las reservas con respecto a la Aeronave, se liquidará en treinta días naturales después de la entrega de la Aeronave al "ARRENDATARIO", y posteriormente deberán efectuarse los siguientes pagos básicos mensuales por adelantado. Todas las rentas mensuales se pagarán con la moneda de curso legal de los Estados Unidos de Norteamérica y se enviarán mediante giro telegráfico a la cuenta bancaria de el "ARRENDADOR", _____ Cuenta No. _____, a la atención del Sr.

Si el pago de renta no se efectúa dentro de los cinco días posteriores a la fecha de su liquidación conforme a los términos y condiciones del presente Contrato, el "ARRENDADOR" se reserva el derecho de cobrar intereses moratorios equivalentes a un 15% anual.

Dichos intereses se calcularán mensualmente sobre saldos insolutos por cada mes natural (o fracción del mismo) durante el tiempo en que dicho pago se

encuentre en mora y por el monto vigente en la fecha en que se haga el pago de los mismos.

b) De acuerdo a este Arrendamiento, al "ARRENDATARIO" se le requerirá el pago de reservas al "ARRENDADOR" por concepto de costos por reparación mayor (overhaul) de la Aeronave, de la APU, de las propelas y de Motores; Entonces "ARRENDADOR" deber pagarle al "ARRENDATARIO" una cantidad igual a \$6.00 Dólares por hora/ciclo por la APU, \$15.00 Dólares por hora/ciclo por cada propela, \$----- por hora/ciclo por el fuselaje y \$----- por hora/ciclo por cada Motor, multiplicado por el Número de dichas horas o ciclos operadas, lo que resulte mayor.

C) Si de acuerdo con el programa de mantenimiento establecido en el Párrafo 8 de este Arrendamiento, fuera necesario efectuar una remoción de Motor para servicio mayor programado durante la vigencia del presente, y que dicha reparación mayor devuelva al Motor a una condición de tiempo cero o restaure los ciclos de Motores disponibles a _____ ciclos restantes, o en caso de que se requiera de una reparación mayor/Check "D"1 del fuselaje, el "ARRENDATARIO" por su propia cuenta y costo ser responsable de la misma. Dichas reparaciones mayores del Motor y fuselaje deber realizarlas una agencia o agencias aprobadas previamente por "ARRENDADOR", y el "ARRENDATARIO" dar preferencia al taller de reparación, autorizado por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA) que, previamente apruebe al "ARRENDADOR". El "ARRENDATARIO" dar al "ARRENDADOR" un aviso en el que señale, por lo menos con diez (10) días de anticipación, que habrá de realizarse dicha reparación mayor/check "D" de fuselaje o del Motor, de tal manera que el "ARRENDADOR" pueda supervisar dicha reparación mayor/check "D" y determinar el grado de partes, de reparación o de reemplazo. El "ARRENDADOR" se reserva el derecho de solicitar que se realicen trabajos adicionales durante dicha reparación mayor, por su propia cuenta y gasto. Los costos de reparación por daños y costos de fallas prematuras, así como los costos de mantenimiento, incluyendo los de rutina no obstante lo previsto en el artículo 2416 del Código Civil para el Distrito Federal (la "Ley"), son también de la exclusiva responsabilidad del "ARRENDATARIO" y no están sujetos a pago por parte del "ARRENDADOR". En caso de que se dañe un Motor, el "ARRENDATARIO" le notificará inmediatamente al "ARRENDADOR" acerca de lo ocurrido y la naturaleza de dicho daño y "ARRENDADOR" contará con un período de 48 horas, a partir del momento en que reciba dicha notificación, para inspeccionar el Motor dañado con el fin de determinar si debe realizarse una reparación mayor al Motor en el mismo momento en que se repare el daño.

Si el "ARRENDADOR" no responde dentro del citado período de 48 horas, entonces el "ARRENDATARIO" tendrá la libertad de iniciar la reparación del daño. deberán enviarse al "ARRENDADOR" copias de todos los informes de daños inmediatamente después de que el "ARRENDATARIO" reciba los mismos. Al momento de su entrega al "ARRENDATARIO", la Aeronave deber presentar las siguientes características:

No menos de _____ horas y ciclos restantes para la siguiente reparación mayor programada para cada Motor, y no menos de _____ horas y ciclos restantes para partes rotables. El "ARRENDADOR" deber haber realizado una revisión/check "C1" reciente en la Aeronave de acuerdo con el programa de mantenimiento del "ARRENDATARIO", antes de la entrega.

d) El "ARRENDATARIO" puede iniciar las modificaciones que se indican en el Anexo "D" del presente al recibir el primer pago mensual de \$ _____ Dólares que se señala en el Párrafo 3(a) de este Contrato de Arrendamiento. En el caso de que no se lleve a cabo la transacción que aquí se contempla, por razones distintas a una falta del "ARRENDADOR", además de cualquier otro derecho que el "ARRENDADOR" pudiera tener en virtud del presente, el "ARRENDADOR" tendrá también el derecho de retener la totalidad del citado primer pago mensual siendo equivalente a las cantidades que haya gastado para efectuar dichas modificaciones y para retornar a la Aeronave en la misma condición que tenía en la fecha de este Contrato de Arrendamiento, exceptuando el uso y desgaste normales.

CUARTA: Entrega y Devolución.-

a) De conformidad con lo establecido en el artículo 2413 de la Ley, el "ARRENDADOR" conviene en entregar y el "ARRENDATARIO" conviene en aceptar la Aeronave en Monterrey, Nuevo León; Estados Unidos Mexicanos o en cualquier otro lugar que las partes acuerden mutuamente en o antes del primero de marzo de 1991. Las partes convienen en que al momento de la entrega, firmarán certificados de entrega, en la forma que se adjunta al presente como Anexo "B".

b) El "ARRENDATARIO" conviene en entregar y el "ARRENDADOR" conviene en aceptar la Aeronave a la terminación de este Arrendamiento en Monterrey, Nuevo León, Estados Unidos Mexicanos, o en cualquier otro lugar que las partes acuerden mutuamente. Al momento de la devolución y cuando concluya la inspección, las partes Deberán firmar un certificado de aceptación de la Aeronave en la forma adjunta al presente como Anexo "C".

c) La obligación del "ARRENDADOR" de entregar la Aeronave al "ARRENDATARIO" esta sujeta a que el "ARRENDADOR" haya recibido con tres (03) días hábiles de anticipación a la entrega de la Aeronave, lo siguiente, en forma satisfactoria para el "ARRENDADOR":

1) Evidencia en cuanto al debido cumplimiento con las disposiciones sobre seguros de la Cláusula Décima Segunda;

2) Evidencia de que este Arrendamiento ha sido debidamente presentado para su inscripción en la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes (DGAC) ante todas las dependencias gubernamentales Mexicanas necesarias, y de que se han obtenido todas las autorizaciones gubernamentales que se requieren para que este Arrendamiento se inscriba de inmediato en el Registro Aeronáutico y Control de Empresas de la Dirección General de Aeronáutica Civil;

3) Una opinión legal del abogado del "ARRENDATARIO", en forma razonablemente satisfactoria para el "ARRENDADOR", en el sentido de que el Arrendamiento ha sido debidamente formalizado o celebrado por el "ARRENDATARIO", que dicho Contrato o documento es una obligación legal, válida y exigible del "ARRENDATARIO", y que el Arrendamiento ha sido presentado en tiempo y forma ante las Autoridades Aeronáuticas Mexicanas y que el "ARRENDATARIO" ha recibido la autorización de las mismas para arrendar la Aeronave;

4) El primer pago básico mensual es de \$ _____-;

5) Evidencia de que la Dirección General de Aeronáutica Civil le ha asignado a la Aeronave una matrícula ;

d) Antes de aceptar la Aeronave del "ARRENDADOR", el "ARRENDATARIO" puede inspeccionar la misma para determinar su condición, y si así lo requiere el "ARRENDATARIO", y el "ARRENDADOR" deben realizar un vuelo de aceptación, con tripulación del "ARRENDATARIO" y asegurada por el mismo, el cual no deber exceder de una hora, cuyo costo debe ser sufragado por el "ARRENDADOR" y el "ARRENDADOR" conviene en corregir cualesquiera de las deficiencias que se observen durante dicho vuelo de aceptación y que solicite el "ARRENDATARIO". En caso de pérdida o destrucción total o parcial de la Aeronave antes de la entrega conforme al presente, o si a consecuencia de un caso de fuerza mayor (como se define dicho término más adelante en el presente), el "ARRENDADOR" no entregar la Aeronave al "ARRENDATARIO" o una aeronave equivalente a satisfacción del "ARRENDATARIO" dentro de un período de treinta (30) días siguientes a la fecha de entrega que se menciona en la Cláusula 4(a), entonces este Arrendamiento se da por terminado y carecer de toda validez y efecto, y tanto el "ARRENDADOR" como el "ARRENDATARIO" quedarán liberados de todo cumplimiento y responsabilidad.

e) El "ARRENDATARIO" pagará cualquier impuesto o derecho, incluyendo todos los gastos, derechos, cuotas de registro y demás costos por concepto de la presentación y registro y demás costos de este Arrendamiento, así como aquellos inherentes a cualesquiera modificaciones o suplementos al presente, en todo momento y en los lugares que sean necesarios a fin de proteger y preservar el título de propiedad del "ARRENDADOR" y proteger el interés que el "ARRENDADOR" tiene bajo este Arrendamiento.

Antes de la entrega de la Aeronave al "ARRENDATARIO" conforme al presente, el "ARRENDATARIO" deber colocar o encargarse de que se coloque en un lugar razonablemente visible, el Certificado de Aeronavegabilidad de dicha Aeronave, y en un lugar no menos visible que dicho Certificado, una placa con la siguiente leyenda: _____

De manera similar, el "ARRENDATARIO" deberá , al momento de la entrega, colocar o encargarse de que en todos los Motores instalados en la Aeronave, se coloquen placas que contengan la misma leyenda que se indica anteriormente. El "ARRENDATARIO" deber mantener y conservar dichas placas permanentemente en los Motores de la Aeronave durante la vigencia de este Arrendamiento. Durante la vigencia del presente, la Aeronave deber conservar la matrícula de acuerdo con lo establecido en la Cláusula Séptima de este Contrato.

f) Antes de la entrega de la Aeronave, y por su propia cuenta y gasto, el "ARRENDADOR" deberá renovar por completo la pintura de la Aeronave, inspeccionar el revestimiento minuciosamente para detectar posible corrosión, limpiar y dar el tratamiento necesario y pintar la Aeronave de color blanco de acuerdo con el estandard de la industria "parte superior blanca". Antes de que el "ARRENDATARIO" le devuelva la Aeronave al "ARRENDADOR", por su propia cuenta y gasto, el "ARRENDATARIO" debe re-pintar la Aeronave de color blanco de acuerdo con el estandard de la industria "parte superior blanca".

QUINTA: Declaraciones y del "ARRENDADOR". – el "ARRENDADOR" declara y garantiza al "ARRENDATARIO" lo siguiente:

a) El "ARRENDADOR" tiene la capacidad de arrendarle la Aeronave al "ARRENDATARIO" conforme a los términos del presente, y que al momento previo a la entrega de la Aeronave, se han liquidado cualquier contribución incluyendo todos los impuestos y cargos hasta dicho periodo.

b) Las partes del presente convienen y acuerdan de manera especifica que el "ARRENDATARIO" arrienda la Aeronave en la condición "como esta" y "donde esta", según exista dicha condición en la fecha de entrega y con todas las fallas, salvo que de otra manera se especifique en el presente, por lo que el "ARRENDATARIO" renuncia expresamente a lo establecido en el artículo 2421 de la "Ley". Salvo las que se incluyen en el presente, el "ARRENDADOR" no hace declaraciones o garantías, ya sean expresas o implícitas. El "ARRENDATARIO" acepta que antes de celebrar este Contrato ha examinado la Aeronave y, en la fecha de entrega o antes, el "ARRENDATARIO" examinar la Aeronave tan ampliamente como lo desee.

c) El "ARRENDADOR" tiene la plena facultad, autoridad y el derecho de celebrar y cumplir con los términos y condiciones del presente Contrato. No existe acuerdo alguno en cualquier hipoteca, escritura, contrato o convenio vigente por el que se

obligue al "ARRENDADOR" a incumplir con los términos y condiciones del presente.

d) Con excepción de lo aquí previsto, el "ARRENDATARIO" renuncia mediante el presente a todas las garantía , obligaciones, derechos y recursos, ya sean expresos o implícitos, que surjan por derecho o de alguna manera, incluyendo pero sin limitarse a la garantía implícita de comerciabilidad, cualquier garantía implícita que surja del curso de cumplimiento, del curso de negociación o prácticas comerciales, cualquier garantía implícita de idoneidad, y cualquier obligación o responsabilidad del "ARRENDADOR" que surja por la no utilización, pérdida de ingresos o utilidades, o por daños y perjuicios.

e) Además, se conviene y acuerda que las obligaciones y responsabilidades que el "ARRENDATARIO" ha contraído en el presente, y los derechos y recursos que en este mismo documento se le otorgan, no se modificarán, salvo por un acuerdo escrito, firmado por los respectivos representantes de las partes debidamente autorizados para tal efecto.

SEXTA: Declaraciones y Garantías del "ARRENDATARIO".- El "ARRENDATARIO" declara y garantiza al "ARRENDADOR" lo siguiente:

a) El "ARRENDATARIO" es una Compañía debidamente constituida, existente y solvente de acuerdo con las leyes de los Estados Unidos Mexicanos, y esta debidamente autorizado para realizar negocios que sean necesarios para llevar a cabo sus actuales operaciones comerciales.

b) El "ARRENDATARIO" tiene plenas facultades, autoridad y el derecho para celebrar y cumplir con los términos y condiciones de este Arrendamiento. Este Arrendamiento ha sido debidamente autorizado por todas las acciones corporativas necesarias del "ARRENDATARIO" y constituye una obligación válida y exigible al "ARRENDATARIO", de acuerdo con sus términos y condiciones. Actualmente no existe en estatutos del "ARRENDATARIO", así como cualquier disposición en alguna hipoteca, escritura, contrato o convenio vigente por el que se obligue al "ARRENDATARIO" a violar o a incumplir los términos y condiciones de este Arrendamiento.

c) Como condición para la validez de este Arrendamiento, no se requiere ni se requerirá de ninguna autorización de los accionistas, o del Consejo de Administración o de ningún acreedor del "ARRENDATARIO".

d) El "ARRENDATARIO" obtendrá cualquiera y todas las autorizaciones y notificar a todas las Autoridades Gubernamentales necesarias que se requieran en relación con la celebración y cumplimiento de este Arrendamiento conforme al presente.

e) Además, queda entendido y acordado que las obligaciones y responsabilidades del "ARRENDATARIO" conforme al presente, y los derechos y recursos del "ARRENDATARIO" en virtud de este instrumento no se modificarán, salvo

mediante un acuerdo escrito firmado por los representantes debidamente autorizados de las partes.

SEPTIMA: Registro y Uso de la Aeronave.-

a) Deber cancelarse el registro de la Aeronave en los Estados Unidos de Norteamérica y registrarse en la Dirección General de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos Mexicanos (DGAC) de conformidad con la Ley de Aviación Civil y el "ARRENDATARIO" usar la Aeronave en sus negocios como concesionario de transporte de pasajeros, carga y correo.

La Aeronave:

1) Se operará de acuerdo en el manual de vuelo de la Aeronave, con el Programa de Mantenimiento Continuo aprobado por la FAA y por la "DGAC", con los procedimientos de operación recomendados y, con los manuales de operación del fabricante de la Aeronave, sus Motores, equipo, componentes o accesorios. Al entregarle la Aeronave al "ARRENDATARIO", el "ARRENDADOR" deberá también entregar los manuales de vuelo, y todos los demás documentos necesarios para permitirle al "ARRENDATARIO" que cumpla con los términos de este Párrafo;

2) No se mantendrá, usar u operar en violación de ninguna ley o disposición, reglamento, u orden de algún gobierno o autoridad gubernamental que tenga jurisdicción sobre este Contrato, o en violación de ningún certificado de Aeronavegabilidad, licencia o registro relativo a la Aeronave o a los Motores que expida cualquiera de las autoridades mencionadas;

3) No será operada en ninguna rea que esta, excluida de cobertura por alguna de las pólizas de seguro en vigor con respecto a la Aeronave o que se requiera según los términos del Párrafo Doce del presente;

4) No se usará ni operará en violación a los términos y condiciones de las pólizas de seguros relativas a la Aeronave o a sus operaciones.

b) En el caso de que el "ARRENDATARIO" instale algún Motor de "ARRENDADOR" en cualquier otra aeronave que no sea la Aeronave que se arrienda en el presente, el "ARRENDATARIO" se encargará de que dicho Motor esté, libre de cualesquiera gravámenes, intereses u otras afectaciones.

c) Para beneficio del "ARRENDATARIO" y de cualquier vendedor condicional o cualquier otro arrendador de o cualquier parte que tenga algún interés con respecto a cualquier Motor que se arriende al "ARRENDATARIO", o que posea o compre el "ARRENDATARIO", el mismo acuerda mediante el presente que ni el "ARRENDADOR" ni sus sucesores o cesionarios adquirirán o reclamarán en contra del "ARRENDATARIO" o de dicho vendedor condicional, del citado arrendador o de dicha parte con interés, ningún derecho, título o interés en ningún motor de reemplazo que se instale en la Aeronave a causa de la instalación de

dicho motor en el fuselaje; Sin embargo, en caso de dicho motor que arriende, posea o compre el "ARRENDATARIO" junto con otro fuselaje, el "ARRENDADOR" deberá recibir de dicho vendedor condicional, de dicho arrendador o de la mencionada parte con intereses (según sea el caso), un acuerdo escrito en el que dicho vendedor condicional, el citado arrendador o la mencionada parte con intereses (según sea el caso) acuerde expresamente que ni ,él ni sus sucesores o cesionarios adquirirán o reclamarán ningún derecho, título o interés en ningún motor que está, instalado en la Aeronave por razón de la instalación de dicho motor en este fuselaje o en alguna otra Aeronave en cualquier momento en el que dicho motor este sujeto a este Arrendamiento. además, si dicho acuerdo se incluye en el Contrato de Arrendamiento, o en el Contrato de venta condicional correspondiente, la entrega al "ARRENDADOR" de una copia de la disposición correspondiente del mismo deber satisfacer los requerimientos de la disposición anterior. El "ARRENDATARIO" acuerda que ni la disposición anterior ni ninguna otra similar que se contenga en algún otro Contrato de venta condicionada o arrendamiento, se modificará o enmendará en ningún momento durante la vigencia del presente sin el previo consentimiento escrito del "ARRENDADOR".

OCTAVA: Mantenimiento y Operación de la Aeronave.-

a) El "ARRENDATARIO", por su propia cuenta, costo y riesgo deberá llevar a cabo o encargarse de que se realice todo el mantenimiento, servicio y reparaciones, incluyendo, sin limitación, costos de reparación por daño y costos por fallas prematuras, así como de que se cumplan con todas las directivas de Aeronavegabilidad exigibles por la FAA y/o DGAC, obligaciones y boletines que se necesiten para conservar la Aeronave, sus accesorios y equipo, en una condición equivalente a la que haya tenido en la fecha de entrega, exceptuando el uso y desgaste normales, así como en la condición de operación óptima que se requiera. Para que la Aeronave se mantenga siempre en buen estado, y para mantener la Aeronave completamente calificada para su servicio en las operaciones comerciales de aerolíneas de acuerdo con la Parte 129 de los reglamentos de la FRA y con el Acta de Aviación Federal de 1958 de los Estados Unidos de Norteamérica, según se modifique y de conformidad con el programa de mantenimiento del "ARRENDATARIO" como aerolínea certificada. En caso de expedirse algunas directivas de Aeronavegabilidad o boletines obligatorios después de la entrega de la Aeronave y se requiera cumplir con ellos durante la vigencia del presente, por su propia cuenta y costo, el "ARRENDATARIO", cumplirá con todas las mencionadas directivas o boletines a menos que el costo de cumplimiento con cualquiera de las mencionadas directivas exceda de \$_____, en cuyo caso el "ARRENDADOR" deber sufragar el costo de cumplimiento superior a \$_____ que se requiera con el propósito de cumplir con dichas directivas o boletines.

El trabajo que se requiera para el cumplimiento citado deberá realizarlo una agencia-taller de servicio a satisfacción del "ARRENDADOR". Todas las inspecciones, mantenimiento, reparaciones mayores/overhauls, reparaciones y reemplazos se harán de acuerdo con los programas de mantenimiento aprobados

por la DGAC y por la FRA, así como de conformidad con las especificaciones de operación y manuales de mantenimiento y demás manuales similares, incluyendo los de cualquier fabricante que conciernen a la operación de la Aeronave. Todas las reparaciones, mantenimiento y trabajo de reemplazo con respecto a la Aeronave Deberán ser de buena calidad, estar libres de defectos y se efectuarán de una manera óptima por personal calificado debidamente autorizado para efectuar dicho trabajo, y respetando las prácticas normales de líneas aéreas, y el "ARRENDATARIO" deber mantener a ese respecto los registros, bitácoras y demás materiales similares. El "ARRENDATARIO" cumplirá con todas las leyes de las jurisdicciones en las que pueda usarse u operarse la Aeronave, así como con todas las disposiciones de la FRA y de la DGAC y de cualquier otro organismo legislativo, ejecutivo, administrativo o judicial que ejerza algún poder o jurisdicción sobre la Aeronave, en la medida en la que dichas disposiciones afecten las operaciones, mantenimiento o uso de la Aeronave. El "ARRENDATARIO" deber cumplir o encargarse de que se cumpla con lo anterior sin costo alguno para el "ARRENDADOR" y mantener la Aeronave en condición apropiada para su operación conforme a dichas disposiciones.

b) Con sujeción a los requerimientos del presente Arrendamiento, el "ARRENDATARIO" podrá reemplazar cualquier parte de la Aeronave cuando sea necesario en el curso del programa de mantenimiento del "ARRENDATARIO" y que se requiera conforme al presente, con la condición de que dicho reemplazo tenga una utilidad, condición y valor, por lo menos equivalente a los que haya tenido el artículo que se pretenda reemplazar o se haya reemplazado. Si antes de devolver la Aeronave al "ARRENDADOR", se pierde, se daña irremediamente o se destruye algún accesorio, equipo, parte u otra propiedad que se arriende o señale en el presente (a menos que dicha destrucción, daño o pérdida ocurra en relación con la pérdida o daño de la Aeronave que requiera el pago del Valor Declarado del mismo a ARRENDADOR" conforme al Párrafo Décimo Segundo), el "ARRENDATARIO" obtendrá inmediatamente un sustituto de dicho accesorio, equipo, parte o propiedad, mismo que deber tener una valor, condición y utilidad por lo menos igual a los del accesorio, equipo, parte, o propiedad que se haya reemplazado. El "ARRENDADOR" deberá retener todos los productos del seguro que se estipulan en el Párrafo Décimo Segundo.

c) Dentro de un período razonable, el "ARRENDATARIO" reemplazará todos los dispositivos, partes, instrumentos, accesorios, aditamentos o demás equipo de cualquier naturaleza, que ocasionalmente sean una parte de la Aeronave o se anexe a la misma, que de manera ocasional se gaste, pierda, hurte, destruya, decomise o confisque por cualquier razón. Salvo que de otra manera se disponga en Párrafo Octavo, el "ARRENDATARIO" sufragar el costo y gasto de dicho reemplazo. Todos esos dispositivos, partes, instrumentos, accesorios, aditamentos y demás equipo de reemplazo Deberán estar libres y exentos de todo gravamen, afectaciones y derechos de otros salvo en el caso de una propiedad de reemplazo que se instale temporalmente por urgencia o partes arrendadas, siempre y cuando se remuevan de la Aeronave antes de la devolución y se reemplacen con partes similares, libres y exentas de la manera que se señala en este Párrafo), y estar en

una condición operativa tan buena y tener un valor y utilidad por lo menos igual a la propiedad que se haya reemplazado como si dicha propiedad hubiera estado en la condición y estado de reparación que se requiere conforme a los términos y condiciones del presente. La propiedad de reemplazo que se instale temporalmente por urgencia o partes arrendadas, siempre y cuando se remuevan de la Aeronave antes de la devolución y se reemplacen con partes similares, libres y exentas de cualquier gravamen conforme a este Párrafo), ser propiedad de "ARRENDADOR", se sujetará de inmediato a este Arrendamiento y, además se considerará parte de la Aeronave para todos los efectos del presente, en la misma medida que la propiedad que originalmente haya conformado la Aeronave o se haya instalado en la misma; pero la propiedad que de esa manera se reemplace ya no pertenecerá al "ARRENDADOR". El "ARRENDATARIO" también puede, ocasionalmente, agregar otros dispositivos, partes, instrumentos, accesorios, aditamentos u otro equipo a la Aeronave, o efectuar otras alteraciones a la misma, siempre y cuando dicha adición o alteración no menoscabe el valor o la Aeronavegabilidad que la Aeronave haya tenido inmediatamente antes de llevar a cabo dicha acción o alteración. Cualquier dispositivo, parte, instrumento, accesorio, aditamento o artículo del equipo que se agregue de esa manera, a menos que el "ARRENDATARIO" lo arriende de un tercero, ser propiedad de "ARRENDADOR" y se considera parte de la Aeronave para todos los efectos del presente en tanto dicho dispositivo, parte, instrumento, accesorio, aditamento o artículo del equipo sea parte de la Aeronave, esté, instalado o se adhiera a la misma.

Sin embargo, queda acordado que a su opción y en cualquier momento, el "ARRENDATARIO" podrá por su propia cuenta y gasto, remover dicho dispositivo, parte, instrumento, accesorio, aditamento o artículo del equipo, momento en el que dicho dispositivo, parte, instrumento, accesorio, aditamento o artículo del equipo pasar a ser propiedad del "ARRENDATARIO" y ya no se considerará parte de la Aeronave, siempre y cuando: no se requiera que dicho dispositivo, parte, instrumento, accesorio, aditamento o artículo del equipo se agregue de reemplazo como se señala anteriormente; (u) la remoción de los mismos no menoscabe la Aeronavegabilidad de la Aeronave; cualquier deterioro o daño de cualquier naturaleza de la apariencia de cualquier parte de la Aeronave que resulte de la instalación o remoción de dicho dispositivo, parte, instrumento, accesorio, aditamento o artículo del equipo se repare y devuelva a una condición igual o mejor que la que haya existido previamente.

Cualquier dispositivo, parte, instrumento, accesorio, aditamento o artículo del equipo que no sea removido por el "ARRENDATARIO" como se indica anteriormente, antes de devolverle la Aeronave al "ARRENDADOR" conforme al presente, NOVENA: Alteraciones. -

El "ARRENDATARIO", sin el previo consentimiento escrito del "ARRENDADOR", no realizará ningún cambio o alteración a la Aeronave excepto: cuando sea necesario para cumplir con las disposiciones del presente; (u) otros cambios menores que no sean permanentes y no menoscaben el valor o

Aeronavegabilidad de la Aeronave; o que se estipulen específicamente en este Arrendamiento o algún Anexo del presente. Los boletines de servicio aplicables a la configuración de la Aeronave, Motores y otros accesorios, equipo y partes instaladas, o pertenecientes a la Aeronave y emitidos por los fabricantes de los artículos antes mencionados, se considerarán cambios o alteraciones aprobados por el "ARRENDADOR". Todos los cambios y alteraciones Deberán registrarse en las bitácoras y libros de registro de la Aeronave.

DECIMA: Gravámenes. -

a) El "ARRENDATARIO" no deberá, directa ni indirectamente, crear e incurrir ni permitir que se cree o exista ninguna hipoteca, gravamen, cargo o afectación o reclamación de ningún tipo sobre o con respecto a la Aeronave, el título de propiedad de la misma o algún interés sobre la Aeronave, exceptuando: los derechos correspondientes del "ARRENDADOR" y del "ARRENDATARIO" que se señalan en el presente; (u) gravámenes o afectaciones que resulten de reclamación en contra del "ARRENDATARIO"; gravámenes por impuestos, que aún no sean exigibles; y gravámenes por responsabilidad obrero-patronal con mecánicos, trabajadores o empleados, que surjan en el curso ordinario de sus negocios. Por su propia cuenta y costo, el "ARRENDATARIO" deber eliminar cualquier pignoración, gravamen, cargo, afectación o reclamación, de surgir la misma en cualquier momento como resultado que el "ARRENDATARIO" posea, use u opere la Aeronave.

b) Queda entendido que las disposiciones de este Párrafo 10 no prohibirán al "ARRENDATARIO" incurrir en: gravámenes permitidos, como se especifica en el Sub Párrafo a) anterior; y gravámenes que surjan de juicios o sentencia contra el "ARRENDATARIO" respecto a los que el "ARRENDATARIO" recurra vía apelación o procedimientos para revisión, y respecto a los que haya asegurado una suspensión de sentencia, hasta resolverse la apelación o los procedimientos para revisión.

DECIMA PRIMERA: Riesgo de Perdida o Daño y Responsabilidad.-

a) El riesgo de pérdida pasar al "ARRENDATARIO" inmediatamente después de la entrega como se establece en la Cláusula Cuarta y terminar con la devolución. El "ARRENDATARIO" indemnizar y sacar en paz y a salvo al "ARRENDADOR", sus directores, funcionarios, agentes, empleados y cesionarios y los mantendrá libres de cualquier daño, pérdida o destrucciones que resulten por el hecho de que el "ARRENDATARIO" no mantenga un cuidado razonable sobre la Aeronave.

b) En caso de daño o destrucción parcial de la Aeronave, la renta conforme al presente no disminuirá ni se suspenderá, y el "ARRENDATARIO" reparar y restaurar la Aeronave a la condición que haya tenido antes de dicho daño o destrucción parcial. Salvo en la medida del reembolso conforme al seguro, cualquier reparación o restauración ser sufragada por completo por el "ARRENDATARIO". En el caso de pérdida total o pérdida total convenida de la

Aeronave, la obligación del "ARRENDATARIO" con el "ARRENDADOR" con respecto a la Aeronave, es cesar cuando el "ARRENDADOR" reciba el Valor Declarado de la Aeronave e inmediatamente después de que el "ARRENDADOR" reciba dicho Valor Declarado, concluir la vigencia del Arrendamiento. Para los propósitos de este Párrafo, el daño a la Aeronave se considerará una pérdida total o pérdida total convenida si los aseguradores declaran que la Aeronave se encuentra en un estado de pérdida total. En el caso de pérdida total o pérdida total convenida, continuarán todas las rentas hasta que el "ARRENDADOR" reciba el valor de la pérdida declarada. Además, en caso de pérdida total, cuando el "ARRENDADOR" reciba los productos del seguro, el "ARRENDADOR" le pagará al "ARRENDATARIO" toda la renta no devengada en la medida en que el total de los productos del seguro y de la renta no devengada excedan el Valor Declarado de la Aeronave, y el "ARRENDADOR" transferirá al "ARRENDATARIO" todo su interés sobre la Aeronave, incluyendo el título de propiedad si así lo permite la compañía de seguros.

c) El "ARRENDATARIO" por el presente indemniza y mantiene al "ARRENDADOR", sus directores, funcionarios, agentes, empleados y cesionarios, libres en contra de cualquier y de todas las responsabilidades, reclamaciones, demandas, juicios, sentencias, procedimientos, daños y pérdidas de cualquier naturaleza, incluyendo los costos y gastos por concepto de los mismos, por muerte o lesión de cualquier persona, incluyendo sin limitación, a los directores, funcionarios, empleados, o agentes del "ARRENDATARIO" y por pérdidas, daño o destrucción de cualquier propiedad, incluyendo, sin limitación, a la propiedad del "ARRENDATARIO", sus directores, funcionarios, empleados o agentes, a causa de, que surjan de o que de alguna manera tengan que ver con el uso, operación, custodia o control de la Aeronave conforme a este Arrendamiento o con el cumplimiento de este Arrendamiento, o que pueda atribuirse a algún defecto en la Aeronave que surja de cualquier mantenimiento, servicio, reparación, reparación mayor, prueba o uso de la misma durante el término del Arrendamiento.

d) En el caso de cualquier daño o destrucción de la Aeronave arrendada conforme al presente, no obstante cualquier disposición contraria que se contenga en el presente, queda expresamente entendido y acordado que el "ARRENDADOR" no debe ser responsable ante el "ARRENDATARIO" por ninguna pérdida de ingresos o utilidades u otros daños y perjuicios que de manera directa o indirecta surjan de dicho daño o destrucción.

DECIMA SEGUNDA: Seguros.-

Queda entendido y acordado que cualquier pérdida de la Aeronave o sus Motores o fuselaje, que no este, cubierta por el seguro que se requiera en el presente, ya sea por causa de un deducible o por cualquiera otra razón, ser de la exclusiva responsabilidad del "ARRENDATARIO" durante la vigencia de este Arrendamiento o cualquier extensión del mismo. El "ARRENDATARIO", en todo momento en que la Aeronave esta, a su cuidado, custodia, control o posesión, se encargará de que se mantengan con compañías de seguros o aseguradores satisfactorios para el

"ARRENDADOR", coberturas de seguro por las cantidades que se indican a continuación y que contengan las disposiciones siguientes:

a) Seguro de casco todo riesgo.

1) El seguro Contra Todo Riesgo del casco en vuelo, taxeo, tierra e ingestión con respecto a la Aeronave incluyendo los Motores y demás equipo instalado en la misma con un Valor Total Declarado no inferior a U.S. \$ _____, durante la vigencia de este Arrendamiento o cualquier extensión del mismo. El Valor Declarado ser neto y no estar sujeto a ninguna cantidad deducible que el "ARRENDATARIO" deba asumir conforme a sus pólizas de seguro.

2) El seguro contra todo riesgo cubriendo Motores, refacciones y/o demás componentes o equipo que sean parte de la propiedad arrendada o que se señala el presente, mientras se remuevan de la Aeronave y no están adheridos al fuselaje, con un valor total declarado no inferior a U.S. \$ _____ por Motor. El Valor Declarado ser neto y no estar sujeto a ninguna cantidad deducible que el "ARRENDATARIO" pueda o deba asumir de acuerdo con sus pólizas de seguro.

3) Adicionalmente al seguro que se especifica en los puntos 1) y 2) anteriores, el "ARRENDATARIO" obtendrá una cobertura de pérdida, daño o destrucción de la Aeronave por peligros adicionales incluyendo, sin limitación:

a) Huelgas, motines y paros laborales;

b) Cualquier acto malicioso o de sabotaje;

c) Confiscación por cualquier gobierno, incluyendo confiscación por el gobierno de registro así como la requisición para título de propiedad o para alquiler, secuestro, nacionalización o alguna otra forma de adquisición del dominio por parte de alguna autoridad gubernamental, estatal o federal de los Estados Unidos Mexicanos;

d) Secuestro o cualquier decomiso o ejercicio contrario a la ley del control de la Aeronave o tripulación en vuelo (incluyendo cualquier intento de secuestro o control), por parte de una persona o personas que se encuentren a bordo de la Aeronave y que actúen sin el consentimiento del Asegurado;

e) Riesgo de Guerra.

4) Todas las pólizas del seguro del casco que se expidan para y que cubran los puntos 1), 2) y 3) anteriores:

a) Deberán contener una disposición de Renuncia de Subrogación en el sentido de que el Asegurador renuncia a cualesquiera derechos que pudieran

subrogársele a cualquier derecho de cualquier asegurado en contra del "ARRENDADOR", sus directores, funcionarios, empleados y agentes con respecto a la Aeronave arrendada al "ARRENDATARIO" de acuerdo con los términos de este Arrendamiento;

b) Deberán contener un Endoso en Garantía en el sentido de que el seguro no se invalidará en lo que respecta a los intereses del "ARRENDADOR" por ningún acto, omisión de acto o descuido del "ARRENDATARIO", que viole cualquiera de los términos y condiciones de dicho seguro, ni por ningún cambio en el título o propiedad de la Aeronave.

c) Deberán estipular que los productos de dicho seguro Contra Todo Riesgo en vuelo, tierra e ingestión, se pagarán en la moneda de curso legal de los Estados Unidos de Norteamérica, directa y únicamente al "ARRENDADOR". Ninguna otra persona física, asociación, organización, sociedad o compañía (que no sea al "ARRENDADOR" tendrá ninguna participación en ningunos productos del seguro. No obstante lo anterior, los productos hasta por la cantidad de \$100,000.00 Dólares en exceso de cualquier deducible, se pagarán directamente al "ARRENDATARIO" con el fin de efectuar las reparaciones necesarias;

d) Deberán estipular que la cobertura se referirá a la Aeronave arrendada al "ARRENDADOR" de acuerdo con este Arrendamiento desde el momento en que dicha Aeronave sea aceptada por el "ARRENDATARIO".

e) Deberán estipular que la Aeronave asegurada se considerará destruida en caso de que se pierda y no se tenga conocimiento o reporte por un período de treinta (30) días después de haberse iniciado el vuelo, y los productos del seguro se Deberán pagar entonces de inmediato de acuerdo con las disposiciones de Pérdida establecidas anteriormente.

f) Deberán estipular que el Asegurador renuncia a cualquier derecho de compensación, reconvención, contra reclamación u otra deducción ya sea por embargo o de otra manera, con respecto a cualquier responsabilidad del "ARRENDADOR" sobre cualquier pago vencido o que se adeude al "ARRENDADOR".

g) El Valor de Pérdida Declarado durante la vigencia del Arrendamiento o cualesquiera extensiones del mismo de la Aeronave¹ no será inferior a U.S. \$_____ por la pérdida total o por la pérdida total convenida de la Aeronave, incluyendo Motores adheridos, y \$_____ Dólares por pérdida total o pérdida total convenida de cada Motor que se arriende mediante el presente, mientras no este, instalado y no sea parte de la Aeronave; el Valor Declarado de un Motor que se destruya por completo cuando esté, instalado en un fuselaje es de \$_____ Dólares. En cualquier caso de pérdida total, a opción del "ARRENDADOR", "EL ARRENDATARIO" entregará los productos del seguro al "ARRENDADOR" o un motor de reemplazo que tenga un valor, utilidad y condición iguales, libres y exentos de todos los gravámenes o afectaciones, y en dicho caso se aplicarán las disposiciones pertinentes del Párrafo 8 c)

b) Seguro de Responsabilidad Civil General.

1) El seguro de responsabilidad civil por daños a terceros en sus bienes y/o personas respecto de la Aeronave, incluyendo responsabilidad civil para pasajeros, responsabilidad de daños materiales, responsabilidad de instalaciones y responsabilidad derivada de la carga, deber ser contratado con una suma asegurada no inferior a \$ _____ en Límite Unico y Combinado (Veinticinco Millones de Dólares Americanos). Dicho seguro deber cubrir cualquier responsabilidad en que puedan incurrir "ARRENDADOR" y/ o el "ARRENDATARIO" por razón de la posesión, propiedad, uso, mantenimiento y operación de la Aeronave en o sobre cualquier territorio del Continente Americano (excluyendo Alaska y Hawaii). Todas las pólizas de responsabilidad civil deberán nombrar al "ARRENDADOR" Asegurado Adicional. Las pólizas Deberán incluir un endoso de *Divisibilidad de Intereses* (responsabilidad cruzada) en la que los Aseguradores acuerden obligarse por todas las disposiciones de seguro e indemnización del Contrato de Arrendamiento.

2) Todas las pólizas de seguro de responsabilidad civil que se especifican en esta sección estipularán expresamente:

a) Que todos los términos y condiciones de las mismas, excepto los Límites de responsabilidad, operarán de la misma manera en que si hubiera una póliza separada que cubra a cada Asegurado.

b) Que la cobertura, como la prevén las pólizas de responsabilidad de línea aérea del "ARRENDATARIO", se considerará una póliza primaria de cualquier cobertura que esté, en vigor para "ARRENDADOR" y que cualquier cobertura de seguros que mantenga "ARRENDADOR", ser secundaria o seguro excedente.

c) Que en caso de que se presenten reclamaciones a causa de lesiones y/o muerte que sufra algún empleado o empleados del Asegurado conforme al presente, y de lo que otro Asegurado resulte responsable en virtud del presente, entonces las pólizas Deberán cubrir a dicho Asegurado en contra del Asegurado que sea demandado, de la misma manera en que si a cada Asegurado se hubieran expedido pólizas separadas.

d) Que en caso de que se realicen reclamaciones a causa de daños a propiedad perteneciente a cualquier Asegurado conforme al presente, por los que otro Asegurado sea o resulte responsable, entonces esta póliza deberá cubrir al Asegurado en contra del que se haga una demanda de la misma manera en que si a cada Asegurado conforme al presente se hubieran expedido pólizas separadas.

e) Que la cobertura se referirá a la Aeronave arrendada al "ARRENDATARIO" de acuerdo con los términos y condiciones de este Arrendamiento, desde el momento en que el "ARRENDATARIO" acepte dicha Aeronave.

f) Que el Asegurador renuncia a cualesquiera de los derechos que pudieran subrogarse a cualquier derecho de cualquier Asegurado en contra del "ARRENDADOR", sus funcionarios, directores, agentes y empleados con respecto a la Aeronave que se arrienda al "ARRENDATARIO" conforme a los términos de este Arrendamiento.

g) Que el Asegurador renuncia a cualquier derecho de compensación, reconvección, contra reclamación, respecto a cualquier responsabilidad del "ARRENDADOR".

h) Que la Compañía de Seguros, Corredores de Seguros y/o sus asegurados convienen en reconocer y aceptar todos los términos, condiciones y definiciones de seguros e indemnizaciones de este Contrato de Arrendamiento, y cualesquiera de las extensiones del mismo, mientras la Aeronave este al cuidado, custodia, control o posesión del "ARRENDATARIO".

3) En caso de cancelación del seguro por cualquier razón, o de cualquier cambio material, restricción o reducción en la cobertura otorgada por la póliza, deberá enviarse mediante correo certificado y vía facsimile o por un aviso escrito de dicho cambio, restricción o reducción en cobertura o cancelación de dicho seguro a:

El Arrendatario

Atn:

Tel:

Fax:

Indicando por lo menos con 30 días (07 días en caso de cobertura de guerra y riesgos adicionales) de anticipación, la fecha en que entrar en vigor dicho cambio, restricción, reducción en cobertura o cancelación.

4) Antes de iniciar la vigencia del Arrendamiento, el "ARRENDATARIO" se encargará de que se proporcionen al "ARRENDADOR" certificados de seguro, cuyo formato deberá ser aprobado previamente por el "ARRENDADOR", que demuestren que el seguro antes mencionado es válido y esta en plena vigencia y efecto.

5) En caso de que el "ARRENDATARIO" deje de conservar un seguro de la manera que se estipula en el presente, entonces a su opción, el "ARRENDADOR" podrá obtener dicho seguro, en cuyo caso, y a solicitud, del "ARRENDATARIO" deberá reembolsarle al "ARRENDADOR" el costo (incluyendo gastos) de dicho seguro a manera de Renta Suplementaria.

6) La Compañía de Seguros y/o los Aseguradores informarán al "ARRENDADOR" por escrito y de inmediato acerca de cualquier incumplimiento en el pago de cualquier prima y de cualquier otro acto u omisión de parte del

"ARRENDATARIO", del que tenga conocimiento y que pueda perjudicar, invalidar la totalidad o parcialmente cualquier seguro de la Aeronave. Dicha obligación de tener seguro, se aplicará ya sea que el "ARRENDATARIO" tenga o no la Aeronave a su cuidado, custodia, control o posesión de acuerdo con el presente o de otra manera.

DECIMA TERCERA: *Inspección*.- El "ARRENDATARIO" permitirá al "ARRENDADOR", o a cualquier persona autorizada que designe, agente o representante de "ARRENDADOR", que inspeccione la Aeronave en cualquier momento razonable, y deberá proporcionarle al "ARRENDADOR" y/o a la persona designada y debidamente autorizada, agente o representante, cualquier información referente a la Aeronave y a su uso, que el "ARRENDADOR" o dicha persona designada, agente o representante solicite de manera razonable.

El "ARRENDADOR" no tendrá ninguna obligación de efectuar dicha inspección ni incurrir en ninguna obligación o responsabilidad por el hecho de que no lleve a cabo la mencionada inspección.

DECIMA CUARTA: *Cesión y Subarrendamiento*.-

El "ARRENDATARIO" no cederá ni subarrendar ninguno de sus derechos ni delegar ninguno de sus deberes conforme a este Arrendamiento de la Aeronave, ni permitir a ninguna otra persona, firma o compañía la utilización de la Aeronave durante la vigencia del Arrendamiento sin el previo consentimiento por escrito del "ARRENDADOR". Como condición para cualquier cesión o subarrendamiento que acuerde el "ARRENDADOR", al cesionario o subarrendatario se le requerirá que acepte y se obligue por todos los términos y condiciones de este Arrendamiento. Dicha cesión o subarrendamiento no exime al "ARRENDATARIO" de ninguna de sus obligaciones contraídas en el presente Contrato.

DECIMA QUINTA: *Impuestos*.- El "ARRENDATARIO" mantendrá en paz y a salvo al "ARRENDADOR" con respecto a cualquier perjuicio por todas las obligaciones de licencias, impuestos, derechos aduanales y otras contribuciones (incluyendo la cantidad de interés y multas correspondientes), que imponga o retenga el Gobierno Mexicano o cualquier autoridad o dependencia de dicho gobierno como resultado de esta transacción o de la transferencia de cualquier propiedad que se haga en virtud de este Arrendamiento.

El "ARRENDADOR" deber recibir una cantidad neta igual al monto que hubiera recibido de no haberse aplicado cualquier contribución, siendo obligación y responsabilidad del "ARRENDATARIO" efectuar cualquier pago ante las autoridades Hacendarias Mexicanas correspondientes que se derive de la renta u otras cantidades que se deban liquidar al "ARRENDADOR".

DECIMA SEXTA: *Incumplimientos y Recursos*.-

a) Cualquiera de los casos siguientes que ocurra durante la vigencia de este Contrato de Arrendamiento con respecto a la Aeronave, se considerará un incumplimiento (denominado en el presente un "Caso de Incumplimiento):

1) Cuando el "ARRENDATARIO" no efectúe algún pago de renta dentro de un período _____ posteriores al vencimiento correspondiente, y dicha falta continúe dentro de un lapso de _____ después de que el "ARRENDADOR" haya notificado de ello; o

2) Si el "ARRENDATARIO" no cumple u observa cualquier otro convenio, condición o acuerdo con el que este obligado en el presente, y dicho incumplimiento no se resuelve durante _____ siguientes en que el "ARRENDADOR" haya notificado de ello; o

3) Si se comprueba la falta de veracidad en algún aspecto, de cualquier declaración o garantía que el "ARRENDATARIO" haya hecho en el presente, o en algún documento o certificado que haya otorgado el "ARRENDATARIO" en relación con o de conformidad con este Contrato de Arrendamiento.

b) En el supuesto de que ocurra cualquier Caso de Incumplimiento por parte del "ARRENDATARIO", entonces el "ARRENDADOR", a su opción y después de cumplir con cualesquiera requerimientos obligatorios de ley que están en vigor y que aplique el "ARRENDADOR" a dicha acción, podrá notificar por escrito al "ARRENDATARIO" en el que se especifique el evento que haya dado lugar a dichos Casos de Incumplimiento, y se indique que este Arrendamiento expirar y terminar en la fecha que se señale en el mencionado aviso, lo cual deber suceder por lo menos quince (15 días después de haber dado dicho aviso; además, en dicha fecha especificada terminar este Arrendamiento y se extinguirán también todos los derechos que el "ARRENDATARIO" tiene en este Arrendamiento, como se este Arrendamiento nunca se hubiera celebrado, pero el "ARRENDATARIO" será responsable de la manera que se establece en el presente contrato. En dicho caso, el "ARRENDATARIO" deberá entregar de inmediato la posesión de la Aeronave al "ARRENDADOR", y el "ARRENDADOR" podrá mediante aviso posterior que pudiera requerirse para el cumplimiento con cualesquiera requerimientos obligatorios de ley referente a la acción que fuera a tomar el "ARRENDATARIO", tomar o encargarse de que su agente o agentes tomen posesión inmediata de la Aeronave, sin ninguna responsabilidad de devolverle al "ARRENDATARIO" renta alguna, que se hubiera pagado conforme al presente, y libre de reclamaciones de cualquier naturaleza del "ARRENDATARIO"; además el "ARRENDADOR" podrá quitarle al "ARRENDATARIO" la posesión y uso de la Aeronave, para lo cual podrá entrar a las instalaciones del "ARRENDATARIO" donde se encuentre la Aeronave o, como agente del "ARRENDATARIO", a las instalaciones de quien opere o use la Aeronave, y respecto a dicha remoción podrá usar y emplear suministros, servicios, medios u otras facilidades del "ARRENDATARIO" con o sin orden judicial; sin embargo, el "ARRENDADOR" tendrá el derecho de recuperar del "ARRENDATARIO" todos los montos que

entonces se adeuden y cuyo pago este pendiente, o que puedan vencer para el uso de la Aeronave (incluyendo las rentas que se acumulen conforme al presente después de que el "ARRENDADOR" recupere la posesión de la Aeronave, así como de recuperar de inmediato del "ARRENDATARIO" y en la medida permitida por la ley, lo que se indica a continuación:

1) Daños y perjuicios adicionales a lo anterior que el "ARRENDADOR" haya sufrido por violación a uno de los acuerdos o convenios del "ARRENDATARIO" en el presente, incluyendo sin limitación, el acuerdo del "ARRENDATARIO" de arrendar la Aeronave durante toda la vigencia y de pagar la renta correspondiente;

2) Interés al _____ por ciento (_____% anual sobre el monto de dichos daños, desde la fecha de terminación y hasta que se haga el pago, y honorarios razonables de abogados en que incurra el "ARRENDADOR" por tomar posesión, remover, almacenar y vender o liberar la Aeronave.

c) "ARRENDADOR" puede, a su elección, renunciar a cualquier Caso de Incumplimiento y a sus consecuencias, como a rescindir y anular cualquier notificación de terminación mediante la entrega al "ARRENDATARIO" de un aviso formal expreso y escrito en ese sentido, en el que se especifique dicho caso de Incumplimiento y de no haberse realizado dicha notificación. No obstante las disposiciones de este Párrafo 16 c), las partes expresamente acuerdan que la fecha es esencial en este Arrendamiento, y que ninguna renuncia, rescisión o anulación se extender a ni afectar ningún otro incumplimiento posterior, ni menoscabar ningún derecho o recursos consiguientes.

d) Todas y cada una de las facultades y recursos que en el presente se otorgan específicamente al "ARRENDADOR", serán adicionales a todas las demás facultades y recursos que de manera específica se otorguen o que actualmente o a la postre existan conforme a derecho, y todas y cada una de las facultades y recursos pueden ejercerse ocasional o simultáneamente y con la frecuencia y de la manera que el "ARRENDADOR" considere conveniente.

Dichas facultades y recursos serán acumulativos y el ejercicio de uno de ellos no se considerará como una renuncia al derecho de ejercer cualquiera de los demás. Ningún retraso u omisión que cometa "ARRENDADOR" en el ejercicio de dichas facultades o pagos que se adeuden en el presente, deberá afectar a dichas facultades o recursos ni se considerará como una renuncia a ningún incumplimiento del mismo. En caso de que el "ARRENDATARIO" demande sus derechos conforme al presente y tenga derecho a juicio, entonces en dicha demanda el "ARRENDADOR" podrá recuperar gastos razonables, incluyendo honorarios de abogados y la cantidad por este concepto se incluirá en el mencionado juicio.

DECIMA SEPTIMA: Devolución de la Aeronave y Registros.-

a) A la terminación del Arrendamiento, el "ARRENDATARIO", por su propia cuenta y gasto, deber devolver la Aeronave así como cualquier parte, accesorio o artículo del equipo que no este instalado en la Aeronave y que pertenezca a la misma, y cualquier equipo de repuesto o reemplazos que se hayan entregado o que deban entregarse conforme al presente, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Monterrey, o en cualquier otro lugar que sea mutuamente satisfactorio en la fecha de terminación, pudiendo extenderse dicha fecha por acuerdo mutuo. La Aeronave deberá devolverse al "ARRENDADOR" con un mínimo de _____ horas restantes para la siguiente revisión/check "C" de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado por "ARRENDADOR".

b) Si se retrasa la devolución de la Aeronave hasta después de la fecha especificada en el Sub Párrafo a) anterior por alguna de las razones que se especifican en el Sub Párrafo d) del presente por cualquier daño a dicha Aeronave, o debido a una Causa de Fuerza Mayor, entonces dicha fecha se considerará extendida en proporción a la duración del retraso ocasionado, con la condición de que el "ARRENDATARIO" deberá enviarle al "ARRENDADOR" notificación escrita de dicho retraso, indicando la causa del mismo y la fecha en que habrá de devolverse la Aeronave y además, con sujeción a que dicha extensión no exceda de treinta (30) días después de la fecha que se indique en el Sub Párrafo a) anterior, sin autorización escrita del "ARRENDADOR". Todas las obligaciones del "ARRENDATARIO" establecidas en este Arrendamiento con respecto a la Aeronave, incluyendo la obligación del "ARRENDATARIO" de pagar renta por el mismo, continuarán durante dicha extensión y posteriormente hasta que haya recibido la Aeronave.

c) La Aeronave y demás equipo, al terminar este Arrendamiento serán conservados por el "ARRENDATARIO" hasta el momento de dicha devolución de acuerdo con las disposiciones del presente; La Aeronave deberá estar limpia y en buenas condiciones de reparación y operativas, con excepción de lo dispuesto en Cláusula 8 del presente, y además deber satisfacer los requerimientos de tal manera que el "ARRENDATARIO" pueda cumplir con todos los requerimientos jurídicos de los Estados Unidos Mexicanos para la exportación de la Aeronave a cualquier otra jurisdicción que las partes acuerden mutuamente; deber mantenerse de acuerdo con los términos de este Arrendamiento; deberá estar libre de todos los gravámenes con excepción de lo dispuesto en la Cláusula 10; deber estar equipado con los Motores y con todos los accesorios y partes que se hayan instalado al mismo momento de su entrega al "ARRENDATARIO", con excepción de las reparaciones y substituciones que el "ARRENDATARIO" haya realizado apropiadamente conforme a los términos del presente, y deberá estar en la misma

condición y tener la misma configuración que tenía al momento de su entrega, con excepción del uso y desgaste normales.

d) Antes de aceptar la devolución de la Aeronave por parte del "ARRENDATARIO", el "ARRENDADOR" podrá inspeccionar la misma para determinar si está en las condiciones que se requieren en este Párrafo, y si así lo solicita el "ARRENDADOR", el "ARRENDATARIO" deber efectuar un vuelo de prueba que no exceder de una hora y media (1 h 15 m) en la Aeronave por cuenta y gasto del "ARRENDATARIO", incluyendo tripulaciones del mismo, con el propósito de comprobarle al "ARRENDADOR" que la Aeronave se encuentra en dicha condición. Las disposiciones de la Cláusula 11 del presente serán aplicables durante dicho vuelo de prueba, a menos que las partes no convengan en ello. Por su propia cuenta y gasto y bajo petición del "ARRENDADOR", el "ARRENDATARIO" deber corregir y reparar por completo cualquier discrepancia de la Aeronave que no coincida con el subinciso c) anterior. El "ARRENDATARIO" no tendrá responsabilidad u obligación alguna respecto a o que surja del mantenimiento, uso u operación de la Aeronave por parte del "ARRENDADOR" o sus cesionarios, después de la devolución al "ARRENDADOR" al concluir la vigencia del Arrendamiento, y el "ARRENDADOR" mediante el presente indemniza y mantiene al "ARRENDATARIO", sus directores, funcionarios, agentes, empleados y cesionarios, libres en paz y a salvo en contra de todas las responsabilidades, reclamaciones, demandas, juicios, pérdidas, incluyendo sin limitación al "ARRENDADOR", sus directores o cesionarios, funcionarios, empleados o agentes, y por pérdida, daño destrucción de alguna propiedad del "ARRENDADOR", de sus directores, funcionarios, empleados o agentes, que surjan o de alguna manera se relacionen con el uso u operación de la Aeronave después de la devolución de la misma al "ARRENDADOR" conforme a este Arrendamiento, o que pueda atribuirse a algún defecto en la Aeronave que surjan del mantenimiento, servicio, reparación, reparación mayor, prueba o uso del mismo después de dicha devolución.

e) El "ARRENDATARIO" conviene en entregarle al "ARRENDADOR", en la fecha en que la Aeronave arrendada conforme al presente se deba devolver al "ARRENDADOR", incluyendo:

1) las bitácoras en la Aeronave y todos los registros de reparaciones mayores, modificaciones e inspecciones aplicables a dicha Aeronave, incluyendo la documentación actual de todo el mantenimiento, alteraciones, reemplazos y substitutos que realice o lleve a cabo el "ARRENDATARIO"; y

2) todos los documentos, información técnica y demás manuales, informes, archivos y registros que el "ARRENDADOR" haya entregado al "ARRENDATARIO" respecto a la Aeronave. todos los documentos que se entreguen al "ARRENDADOR" conforme a este Párrafo, pasarán de inmediato a ser propiedad inmediata de la Aeronave (y de todos los registros pertenecientes al mismo), ya sea con o sin Orden Judicial, cualquiera que sea el lugar donde se

encuentren y para ese propósito podrá entrar a las instalaciones en donde se encuentre la Aeronave y remover la misma sin responsabilidad por allanamiento o daño, que se necesite para obtener el acceso y remover la Aeronave. El "ARRENDATARIO" deberá reembolsarle al "ARRENDADOR" e indemnizarlo por concepto de todos los costos y responsabilidades inherentes a la reposición de la Aeronave por la vía judicial, o de alguna otra manera.

g) Al momento de la devolución, los representantes del "ARRENDADOR" y del "ARRENDATARIO" Deberán firmar y entregar certificados por duplicado sobre la transferencia de la posesión de la Aeronave y de cualquier otro equipo¹ en la forma que se adjunta al presente como Anexo "B". Dichos certificados Deberán indicar la fecha y el lugar de la devolución. El combustible que se encuentre a bordo de la Aeronave al momento de la devolución será compensado contra el combustible que se haya encontrado al momento de la entrega y la diferencia neta que resulte la pagar la parte que reciba el excedente.

DECIMA OCTAVA: Cesión, Compensación.-

a) El "ARRENDATARIO", sin el previo consentimiento escrito del "ARRENDADOR", no deberá vender, ceder, transferir o enajenar su interés, derechos y obligaciones sobre la Aeronave.

b) Este Arrendamiento será obligatorio y redundar en el beneficio del "ARRENDADOR" y del "ARRENDATARIO", así como de sus respectivos sucesores y cesionarios según se permite aquí, y ningunas otras personas tendrán o adquirirán ningún derecho conforme a o en virtud de este Arrendamiento.

DECIMA NOVENA: Notificaciones.-

Todas las notificaciones que se requieran conforme al presente se realizarán por escrito, ya sea en forma personal, por correo certificado solicitando acuse de recibo, o por telégrafo, telex o telefax. La fecha en la que el destinatario reciba dichas notificaciones o cualquier solicitud, se considerará la fecha efectiva de dicha notificación o solicitud.

Domicilio de "ARRENDADOR":

México, D.F.

Atención:

Tel:

Fax:

Domicilio del Arrendatario:

México, D.F.

Atención:

Tel:

Fax:

o a cualquier otro domicilio que el destinatario designe ocasionalmente por escrito.

VIGESIMA: Autorizaciones Complementarias. -

Este Arrendamiento y los derechos y obligaciones que surjan conforme al presente se hacen expresamente con sujeción a que el "ARRENDATARIO" obtenga del Gobierno mexicano el permiso o autorización para operar la Aeronave en los Estados Unidos Mexicanos, así como todas las autorizaciones gubernamentales que exijan las leyes de los Estados Unidos Mexicanos en o antes de la fecha del vuelo de entrega.

VIGESIMA PRIMERA: Varios.-

a) Los términos y condiciones de este Arrendamiento no se modificarán mediante un acuerdo o declaración verbal ni de alguna otra manera que no sea mediante un documento escrito de misma fecha que el presente o posterior al presente, firmado por los representantes debidamente autorizados de las partes contratantes.

b) Los encabezados de las cláusulas son únicamente para facilitar su referencia y no alterarán ni afectarán el significado del presente contrato.

c) Las disposiciones de este Arrendamiento y todos los derechos y obligaciones conforme al presente, se regirán e interpretarán de acuerdo con las leyes de México, Distrito Federal, Estados Unidos Mexicanos, y las partes contratantes convienen en que el Distrito Federal será el foro apropiado en el que se ventilarán los conflictos y/o cualquier controversia que surjan de este Contrato de Arrendamiento.

d) Para los efectos de este Arrendamiento, el término "Fuerza Mayor" incluye actos de la naturaleza, huelga, paro u otro conflicto laboral, actos del enemigo Público, guerra declarada o no declarada, bloqueo, revolución, motín, insurrección, conmoción civil, relámpagos, incendio, tormenta, inundación, terremoto, explosión, restricción gubernamental, embargo, incapacidad de obtener o retraso en la obtención de equipo o transporte y cualquier otra causa, ya sea del tipo que se señala específicamente con anterioridad o de cualquier otro tipo y que no este dentro del control razonable de la parte que reclame la Fuerza Mayor.

e) El "ARRENDADOR" y el "ARRENDATARIO" garantizan y declaran que no hay agentes, comisionistas o intermediarios involucrados en la presente transacción o Arrendamiento, y el "ARRENDADOR" y el "ARRENDATARIO" se indemnizan y mantienen en paz y a salvo entre si mismos en contra de cualquier comisión por corretaje o de otro tipo que pudiera reclamarse como resultado de esta transacción. Si alguna de las disposiciones, términos y condiciones de este Arrendamiento se invalidara o no fuera exigible conforme a las leyes de cualquier jurisdicción aplicable, entonces la parte restante de este Arrendamiento subsistirá y, en caso de no aplicarse alguna disposición a alguna persona o circunstancia, se aplicará sin embargo dicha disposición a las demás personas y circunstancias.

Las partes contratantes celebran este Arrendamiento en la ciudad de México, Distrito Federal a través de sus respectivos representantes el día de de 1991.

("ARRENDADOR"> ("ARRENDATARIO")

Por:

Cargo:

Por:
Cargo:
TESTIGOS

ANEXO B

CERTIFICADO DE DEVOLUCION

El "ARRENDADOR" y El "ARRENDATARIO", mediante el presente confirman que el Fuselaje y los Motores que se describen adelante han sido devueltos al "ARRENDADOR" a las _____ horas, este día _____ de _____ de 199 (la "Fecha de Devolución", de acuerdo con los términos del Contrato de Arrendamiento de la Aeronave celebrado entre el "ARRENDADOR" y el "ARRENDATARIO" y fechado el _____ de _____ de 19 (el "Arrendamiento"), y que los términos del Arrendamiento concluirán en dicha Fecha de Devolución y continuarán hasta que así lo estipule el Arrendamiento.

Fuselaje:
Una aeronave _____ -- modelo
Número de Serie del Fabricante
Tiempo Total de la Aeronave
Combustible a bordo
Motores:

Número de Serie del Fabricante Número de Ciclos/Horas:

Número de Serie del Fabricante Número de Ciclos/Horas:

Número de Serie del Fabricante Número de Ciclos/Horas:

El "ARRENDADOR" confirma mediante el presente que el Fuselaje y los Motores han sido examinados a plena satisfacción del "ARRENDADOR" como se indica en el Arrendamiento, y que el Fuselaje y los Motores se marcaron clara y visiblemente con los Números de Serie del Fabricante que se señalan anteriormente.

Además, el "ARRENDADOR" confirma que el Fuselaje y los Motores han sido debidamente examinados a plena satisfacción del "ARRENDADOR" por un representante debidamente autorizado y designado del "ARRENDADOR", y que el Fuselaje y los Motores se encuentran en la condición de devolución que requiere el Arrendamiento.

Además, el "ARRENDADOR" confirma que a partir de esta Fecha de Devolución, el Fuselaje y los Motores fueron debidamente aceptados por el "ARRENDADOR", se extingue la obligación del "ARRENDATARIO" de pagarle al "ARRENDADOR" las rentas estipuladas en el Arrendamiento.

("ARRENDADOR")

Por:

("ARRENDATARIO")

Por:

ANEXO C

CERTIFICADO DE ENTREGA

El "ARRENDADOR" y El "ARRENDATARIO", confirman mediante el presente que el Fuselaje y los Motores que se describen a continuación, se han entregado al "ARRENDATARIO" a las _____ horas de este día _____ de _____ de 19__ (la "Fecha de Entrega), de acuerdo con los términos del Contrato de Arrendamiento de la Aeronave celebrado entre el "ARRENDADOR" y el "ARRENDATARIO", fechado el día _____ de _____ 199__ (el "Arrendamiento"), y que el término del Arrendamiento comenzar en dicha Fecha de Entrega y continuar hasta que así lo estipule el Arrendamiento:

Fuselaje:

Motores:

Una aeronave _____ modelo
Número de Serie del Fabricante _____
Tiempo Total de la Aeronave _____
Combustible a bordo _____

Número de Serie del Fabricante _____ Número de Ciclos/Horas: _____

Número de Serie del Fabricante _____ Número de Ciclos/Horas: _____

Número de Serie del Fabricante _____ Número de Ciclos/Horas: _____

El "ARRENDATARIO" confirma mediante el presente que el Fuselaje y los Motores han sido examinados a plena satisfacción del "ARRENDATARIO", como se estipula en el Arrendamiento y que el Fuselaje y los Motores fueron clara y visiblemente marcados con los Números de Serie del Fabricante que se indican anteriormente.

Además, el "ARRENDATARIO" confirma que el Fuselaje y los Motores han sido debidamente examinados a plena satisfacción del "ARRENDATARIO" por un representante debidamente autorizado y designado del "ARRENDATARIO", y que el Fuselaje y los Motores están en condición adecuada.

Además, el "ARRENDATARIO" confirma que a partir de esta Fecha de Entrega, (el Fuselaje y los Motores de la Aeronave) fueron debidamente aceptados por el "ARRENDATARIO" de acuerdo con el Arrendamiento, (el Fuselaje y los Motores están sujetos y se rigen por las disposiciones del Arrendamiento, (el "ARRENDATARIO" esta obligado a pagarle al "ARRENDADOR" las rentas que se estipulan en el Arrendamiento.

("ARRENDADOR")

Por:

Cargo:

("ARRENDATARIO">

Por:

Cargo:

ANEXO A

DESCRIPCION DE LA AERONAVE

FUSELAJE:

MOTORES:

Una Aeronave _____ modelo _____

Número de Serie del Fabricante _____.

Matrícula XA-_____.

Número de Serie del Fabricante.

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE AERONAVE

Contrato de arrendamiento de aeronave que celebran por una parte _____ en lo sucesivo "El arrendador"; y por otra _____ En lo sucesivo "El arrendatario" al tenor de los siguientes antecedentes, declaraciones y cláusulas.

ANTECEDENTES

DE "ARRENDADOR"

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

O: (En caso de persona física)

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

DE "EL ARRENDATARIO"

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

O: (En caso de persona física)

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

DECLARACIONES

DE "EL ARRENDADOR"

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

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

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

- IV. Que justifica la personalidad que ostenta mediante el poder que le confirió su representado otorgado en escritura pública número _____ de fecha _____ otorgada ante la fe de Notario Público No. _____ Lic. _____ inscrita en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio bajo el número _____ el cual lo acredita para celebrar el presente convenio.

DE "EL ARRENDATARIO"

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

- II. Que es su voluntad tomar en arrendamiento la aeronave _____ con matrícula _____ registrada en _____.

- III. Que cuenta con la autorización de la sociedad para celebrar el presente instrumento debido a que previamente obtuvo todos los

consentimientos y aprobaciones y ha dado los avisos requeridos en conexión con la forma y otorgamiento de este arrendamiento.

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

V. Que las facultades que tiene como apoderado no le han sido revocadas ni en forma alguna modificadas.

DE "AMBAS PARTES"

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

CLAUSULAS

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

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

TERCERA: "PRECIO DEL ARRENDAMIENTO". "EL ARRENDATARIO" acepta y se obliga a pagar a "EL ARRENDADOR" en la siguiente forma: "EL ARRENDATARIO" enterará las mensualidades por adelantado, más un interés del _____% diario por cualquier abono, o cualquier reserva de pago vencida con respecto a la fecha debida del pago que será el día _____ de cada mes y que sumado formará parte de la renta.

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

QUINTA: "ENTREGA DE LA AERONAVE" "EL ARRENDADOR" conviene en enviar y "EL ARRENDATARIO" en aceptar la aeronave en no antes del ____ de _____ de 199____ en _____ de la misma forma "EL ARRENDATARIO" acuerda en enviar y "EL ARRENDADOR" acuerda en aceptar la aeronave una vez terminado este arrendamiento. En la ciudad de _____ en _____ en caso de incumplimiento de cualquiera de las partes ambas partes se obligan a pagar a la contraparte la cantidad de _____ por día de retraso.

SEXTA: "FORMALIDADES DE LA ENTREGA ", Las partes convienen en que una vez realizado el envío formal, efectuarán recibidos de envío, estableciendo la fecha en que la aeronave ha sido debidamente inspeccionada para la total satisfacción de "EL ARRENDATARIO", las horas totales de vuelo, que la aeronave está sujeta a los términos de este arrendamiento, que la aeronave esté en condiciones apropiadas para volar de acuerdo al certificado de aeronavegabilidad vigente No. _____ de fecha _____ expedida por _____, que este contrato ha sido debidamente aprobado por el Gobierno Mexicano y que se han obtenido los documentos de autorización apropiados expedidos por las autoridades correspondientes que autorizan la entrada a los Estados Unidos Mexicanos de la aeronave, como son _____ (permisos de aduana, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DECIMA PRIMERA: "EL ARRENDADOR" hará constar que no existirá constitución de hipoteca sobre la aeronave la cual contravenga la realización del presente.

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

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

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

DECIMO CUARTA " EL ARRENDATARIO", deberá por su cuenta propia y costo realizar o hacer que se realice todo mantenimiento, servicio y reparaciones incluyendo pero no limitando a costos de reparación por fallas prematuras, y todas las instrucciones de aeronavegabilidad avisos obligatorios y boletines necesarios para mantener la aeronave sus accesorios y su equipo, en buena condición al tiempo de entregar y en una condición razonable en uso y desgaste y en completa condición de operación de acuerdo a lo que sea necesario para que la aeronave sea mantenida en buen estado todo tiempo y mantener la aeronave completamente habilitada para servicio de acuerdo con las especificaciones de operación y con los manuales de mantenimiento y otros manuales, incluyendo los del fabricante de acuerdo a lo que sea pertinente para la operación de la aeronave.

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

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

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

- a) De acuerdo a lo necesario para cumplir con las provisiones de este arrendamiento.
- b) Otros cambios menores que no sean de naturaleza permanente y que no modifiquen el valor de la aeronavegabilidad de la aeronave.

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

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

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

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

VIGESIMA SEGUNDA: "EL ARRENDATARIO" conjunta y solidariamente por el presente indemnizará y protegerá a "EL ARRENDADOR" de cualquier responsabilidad en contra de ellos y de todas las responsabilidades,

reclamaciones, demandas, daños y pérdidas por lesiones o muerte de cualquier persona o destrucción de cualquier propiedad, causada por el uso, operación, custodia o control de la aeronave derivado de este arrendamiento.

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

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

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

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

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

- a) Falta de pago por concepto de renta de "EL ARRENDATARIO".
- b) Si "EL ARRENDATARIO" no observa cualquier convenio condición o contrato al que se obligue por el presente.

En tales supuestos "EL ARRENDADOR" podrá dar aviso por escrito a "EL ARRENDATARIO" en el que especificará que el arrendamiento deberá

expirar y establecerá la fecha en que terminará la cual deberá ser por lo menos _____ días después del aviso y éste último devolverá inmediatamente la posesión de la aeronave a "EL ARRENDADOR".

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

VIGESIMA SEPTIMA: "EL ARRENDADOR" o "EL ARRENDATARIO" podrán renunciar cualquier incumplimiento y a sus consecuencias y rescindir y anular el presente previo aviso escrito formalmente.

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

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

"EL ARRENDADOR"

"EL ARRENDATARIO"

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

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

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

POR _____
(ARRENDADOR)

POR _____
(ARRENDATARIO)

BIBLIOGRAFÍA

- ARELLANO GARCÍA: Derecho Internacional Privado; 10ª Ed, Porrúa, México - 1992.
- AGUILAR NAVARRO, MARIANO: Derecho Internacional Privado; reimp. - a la 3ª ed., Artes Gráficas Benzal, Madrid, 1973.
- BAUZA ARAUJO, ALVARO: Principios de Derecho Aéreo; Martín Bianchi Altuna, Montevideo, 1955.
- BOUDER, EDWARD J: Dictionary of selected legal Terms and Maxims; second edition, Oceana Publications Inc. New York 1979.
- CARTOU LOUIS: Droit Aerien; Presses Universitaires de France. Colección Themis, París, 1963.
- CASADO IGLESIAS EMILIANO: La Responsabilidad por daños a terceros en la navegación aérea Universidad de Salamanca, 1965.
- CUCHAGA TOCORNAL, MIGUEL: Derecho Internacional; 3ª ed., Reus, Madrid, 1929.
- COUANNIER ANDRE HENRY: Eléments Createurs de Droit Aerien, París, Per Orbem, 1929.
- DE PINA VARA RAFAEL: Diccionario de Derecho; 1ª, ed., Porrúa México 1981.
- DIAZ LUIS MIGUEL: Instrumentos Administrativos Fundamentales de Organizaciones Internacionales; 1ª. ed., U.N.A.M., México, 1980.
- FOGLIA RICARDO A. Y MERCADO ANGEL R.: Derecho Aeronáutico; Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1968.
- FRAGA GABINO: Derecho Administrativo; 9ª. ed., Porrúa México, -1969.
- FRANCOZ RIGALT ANTONIO: Principios de Derecho Aéreo; Talleres Gráficos del Estado, San Luis Potosí, 1939.
- FRANCOZ RIGALT ANTONIO: Derecho Aeroespacial; Porrúa, México, 1981.
- FUSTER AUGUSTO, R.: Manual de Derecho Aeronáutico, El Arte, Asunción, 1959.
- GONZALEZ URIBE, HECTOR: Teoría Política; 3ª. ed., Porrúa México, 1980.
- LEMOINE MAURICE: Traité de Droit Aerien, Recueil Sirey, París, 1947.
- LENA PAZ JUAN ANTONIO: Compendio de Derecho Aeronáutico; 2ª ed., Editorial Bibliográfica Argentina, Buenos Aires, 1959.
- MAPELLI ENRIQUE: El Apoderamiento Ilícito de Aeronaves; Tecnos Madrid, 1973.
- MEDINA MANUEL: Las Organizaciones Internacionales; 2ª. ed., Alianza Editorial, Madrid, 1979.
- PEREZNIETO CASTRO LEONEL: Derecho Internacional Privado; Harla México, 1980.

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

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

SEARA VAZQUEZ MODESTO: Introducción al Derecho Internacional Cósmico; U.N.A.M., México, 1961.

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

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

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

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

PUBLICACIONES

Boletín de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Córdoba Argentina, Enero, junio y octubre-diciembre, Números 1,2 y 4. 1952 Año XVI. Gravitación de la Soberanía.

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

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

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

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

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

Organización de Aviación Civil Internacional. Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en la Haya el 16 de diciembre de 1970.

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

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

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

LEGISLACIÓN

Ley de Vías Generales de Comunicación, 3ª ed., Delma, México, 1998

Ley de Aviación Civil, 3ª ed, Delma, México 1998..

Ley del Registro Federal de Vehículos " Leyes de Comunicación y Transportes" Tomo I (s, e), Andrade, México (1943, Publicación) (derogada)

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

Código Civil para el Distrito Federal, 65ª ed, Porrúa, 1996.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 46ª ed., Delma, México 1997.

Código Penal para el Distrito Federal. En materia de Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal. 78ª ed., Porrúa, México, 1997.