



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE DERECHO

EL PROTOCOLO RELATIVO A UNA ENMIENDA AL
CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL
(ARTICULO 83 BIS)

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
GUSTAVO GARCIA ARIAS



ASESOR: LIC. LUIS UGARTE ROMANO

MEXICO, D.F.

2002



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
AVANZADA DE
MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

Ciudad Universitaria, D.F., a 26 de abril del 2002

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

El pasante de esta Facultad, García Arias Gustavo, con número de cuenta, 9651336-1 ha elaborado la tesis "EL PROTOCOLO RELATIVO A UNA ENMIENDA AL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (ARTICULO 83 BIS)", bajo la dirección del Lic. Ugarte Romano Luis y a la cual se le hicieron recomendaciones por este Seminario; a mi juicio cumple con los requisitos reglamentarios del caso.

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

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

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

Reitero a usted las seguridades de mi consideración y respeto.

"POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU"
El Director del Seminario


PEDRO NOGUERÓN CONSUEGRA
LICENCIADO EN DERECHO



c.c.p.- Dr. Fernando Serrano Migallón.- Director de la Facultad de Derecho.- presente
c.c.p.- Lic. Luis Gustavo Arratibel Salas.- Secretario General.- presente.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

**PROFESOR DE
DERECHO AERONÁUTICO**

**LIC. PEDRO NOGUERÓN CONSUEGRA
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE DERECHO
ADMINISTRATIVO
P R E S E N T E**

Muy estimado Maestro Noguérón:

Después de enviarle un afectuoso y cordial saludo, me dirijo a usted, por este conducto, a fin de poner a su consideración la **tesis profesional** del estudiante de la Facultad de Derecho de la U.N.A.M., Gustavo García Arias.

Manifiesto a usted que he aprobado dicho trabajo toda vez que a mi juicio satisface los requisitos establecidos en el Reglamento General de Exámenes y la Legislación Universitaria.

Por lo anterior, solicito a usted del modo más atento se sirva girar sus apreciables instrucciones a efecto de que se realicen los trámites necesarios para su respectiva revisión y, en su caso, aprobación.

Sin otro particular, agradezco de antemano su gentileza y le reitero la seguridad de mi más alta distinguida consideración.

Atentamente
Ciudad Universitaria, a 5 de abril de 2002.


Lic. Luis Ugarte Romano



**"LO QUE MÁS PROFUNDAMENTE MOLESTA
A LOS ENEMIGOS DE LA UNIVERSIDAD
ES EL EJERCICIO DE LAS LIBERTADES DEMOCRÁTICAS
DE REUNIÓN, DE PENSAMIENTO Y DE EXPRESIÓN
DENTRO DE NUESTRA COMUNIDAD.**

**CIERTAMENTE, LA UNIVERSIDAD AÚN NO HA DADO AL
PUEBLO TODO LO QUE DEBE DARLE, PERO SU MARCHA ES
ASCENDENTE Y ESO NO SÓLO SE DICE SINO QUE SE
COMPRUEBA DIARIAMENTE.**

**¡VIVA LA DISCREPANCIA!
PORQUE ES EL ESPÍRITU DE LA UNIVERSIDAD.**

**¡VIVA LA DISCREPANCIA!
PORQUE ES LO MEJOR PARA SERVIR".**

**El Rector
JAVIER BARROS SIERRA
Abril de 1970**

**EL PROTOCOLO RELATIVO A UNA
ENMIENDA AL CONVENIO SOBRE
AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
[ARTÍCULO 83 BIS]**

A MI MADRE, porque sin su amor nada de lo que soy podría ser.

A MI PADRE, por ese gran corazón que aún tiene y por inculcar en mí la constancia y responsabilidad.

A MI ABUELA Ernestina, por estar más presente que nunca en este día tan importante para mí y a MI ABUELO Gustavo, por abrirme las puertas de su hogar, cobijándome con su cariño y amor durante mis años de estudio.

A TODA MI FAMILIA, por ser ustedes lo único que realmente tengo en la vida.

A Alma Isela, por ser a lo largo de estos 5 hermosos años mi fuente de inspiración, fortaleza y alegría. Por enseñarme a compartir y ser mi mejor amiga.

A mi amigo y compañero de mil batallas Mao Sáenz, por nunca perder de vista que ante cualquier reto, siempre estaba primero nuestra amistad.

A todos mis amigos y compañeros de época (Lomas de las Fuentes, Kipling y Facultad de Derecho), por todas las anécdotas y experiencias que nos unen.

A la UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO, por reafirmar mi vocación social y compromiso con el pueblo de México.

A DIOS, por la oportunidad.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
---------------------------	----------

CAPÍTULO PRIMERO

LA AERONAVE

1.1. Definición y clasificación	5
1.2. Naturaleza jurídica	11
1.3. Matrícula y marcas de nacionalidad	15
1.4. Documentos a bordo	19
1.5. Comandante de aeronave	24

CAPÍTULO SEGUNDO

EL ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES

2.1. El Contrato de Arrendamiento	27
2.2. El Contrato de Arrendamiento Financiero	36
2.3. El Contrato de Fletamento	42

CAPÍTULO TERCERO

EL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

3.1. Antecedentes del Convenio	49
3.2. Artículo 17 del Convenio	54
3.3. Anexo 7 sobre marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.	58
3.4. Funciones y obligaciones de los estados de matrícula	65

CAPÍTULO CUARTO

EL PROTOCOLO RELATIVO A UNA ENMIENDA AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL [ARTÍCULO 83 BIS]

4.1. Artículo 83 y 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.....	73
4.2. Resolución A23-13 sobre arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales.....	90
4.3. Su adecuación en la Legislación Nacional.....	96
4.3.1. Artículos 34 y 35 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.....	97
4.3.2. Reformas a la Ley de Aviación Civil publicadas el 28 de diciembre de 2001	101

CONCLUSIONES	103
---------------------------	------------

ÍNDICE DE ABREVIACIONES	106
--------------------------------------	------------

BIBLIOGRAFÍA	108
---------------------------	------------

INTRODUCCIÓN

El vuelo con motor es un producto del siglo XX. Sin embargo, tal vez su principio significativo se encuentre allá por la Edad Media, cuando numerosos "saltadores de torres" confiaban su vida a unas alas hechas en casa por creer que las alas de las aves eran el origen de su sustentación.

Leonardo da Vinci, el genio del Renacimiento, fue de los primeros que investigó el vuelo con espíritu científico; hizo estudios detallados de los movimientos de las aves, de la corriente del aire y de la resistencia de éste al movimiento de un cuerpo que pasa por él. Pero no fue sino hasta 1903 en Carolina del Norte, Estados Unidos, que los hermanos Wilbur y Orville Wright volaron el primer aeroplano con motor por un lapso de 12 segundos. Esa fue la primera vez en la historia del mundo en que una máquina que llevaba a un hombre se elevó por su propia energía en el aire, en pleno vuelo avanzó y sin perder velocidad aterrizó finalmente en un punto tan elevado como el de partida.

Pero los hermanos Wright hicieron algo más que inventar y volar la primer aeronave con motor: compilaron un acervo de conocimientos precisos en la ciencia apenas explorada de la aeronáutica. Aunque su invento fue en parte la prolongación lógica del trabajo de otros, pusieron en claro para siempre un tema oscurecido por siglos de mitos, conjeturas y cálculos erróneos.

Desde aquellos días, la aeronave y la novedad del medio en que se desenvuelve, han sido algunos de los elementos que han proporcionado al Derecho Aeronáutico caracteres muy particulares. El Maestro Álvaro Bauzá al respecto nos señala "la novedad de la materia, la especialidad de sus principios, la existencia de instituciones desconocidas en otras disciplinas jurídicas, la novedad del medio y del instrumento de transporte utilizado; son elementos que proporcionan a esta materia el particularismo que la diferencia nitidamente de otras."¹

Uno de los problemas más recientes para el Derecho Aeronáutico es el del arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera. Durante las últimas décadas, el desarrollo tecnológico y el intercambio comercial de los países ha generado un acelerado crecimiento de la industria aérea internacional. Las intensas relaciones entre los fabricantes y los explotadores de aeronaves trajeron consigo la celebración de miles de contratos internacionales de uso y de adquisición de aeronaves, produciendo con ello nuevas relaciones jurídicas que exigían ser reguladas por el Derecho. Esta industria ha crecido a grado tal, que actualmente cerca del 8% del gasto de las líneas aéreas internacionales se destina a cubrir gastos provenientes del arrendamiento de aeronaves.

El presente trabajo es una tesis jurídico descriptiva de una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional con la que se pretendió resolver

¹ Cfr.- Bauzá Araújo, Álvaro. *Tratado de Derecho Aeronáutico*. Montevideo, Ed. Amalio M. Fernández, 1981. p. 43.

algunos de los conflictos generados por la celebración de contratos de arrendamiento y fletamento de aeronaves con matrícula extranjera. Intentamos aquí describir la problemática que fue discutida en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional en 1980, y que finalmente derivó en la creación del nuevo artículo 83 bis dentro del citado convenio.

De esta manera, en el capítulo I son analizados los conceptos jurídicos de los principales elementos que integran a la aeronave y que son la base de su regulación jurídica dentro de la navegación aérea. Tales definiciones y clasificaciones son necesarias para comprender, dentro del Derecho Aeronáutico, cuáles son los fines y alcances jurídicos del artículo 83 bis.

En el capítulo II se realiza un somero análisis de los contratos que dan origen a la problemática que intenta resolver y que expresamente hace mención el artículo 83 bis. Consideramos que conocer las características y las obligaciones de las partes que intervienen en estos contratos resulta de gran utilidad para entender las circunstancias especiales que se generan cuando tienen como objeto el uso de un aeronave.

El capítulo III analiza los antecedentes y elementos que, dentro del propio Convenio sobre Aviación Civil Internacional, dieron origen a la necesidad de agregar una nueva disposición que respondiera a las problemáticas planteadas por las nuevas formas de explotación de aeronaves. Conocer la delimitación de

las funciones y obligaciones de los Estados de matrícula es indispensable para poder comprender las consecuencias jurídicas que tiene para los Estados el haber firmado y ratificado este Protocolo de enmienda.

En el último capítulo se analiza detalladamente el contenido del Protocolo de enmienda al Convenio y las resoluciones emitidas alrededor de su aprobación. También se analiza la manera en que, poco a poco, se ha venido adecuando nuestra Ley de Aviación Civil para ir acorde al contenido del nuevo artículo 83 bis del Convenio, cumpliendo así con los compromisos internacionales asumidos por México al momento de su ratificación.

Esperamos que este trabajo de investigación sea de utilidad y pueda aportar algo al proceso de discusión encaminado a encontrar nuevos mecanismos que resuelvan el problema del arrendamiento y fletamento de aeronaves con matrícula extranjera.

Abril de 2002.

CAPÍTULO PRIMERO

LA AERONAVE

1.1. Definición

Existe una gran diversidad de definiciones de aeronave en las legislaciones de los distintos países. La delimitación o ampliación del concepto ha originado una considerable dificultad para obtener un claro concepto en el terreno jurídico.

En el Convenio Internacional de Navegación Aérea, firmado en París en 1919 se definió a la aeronave como *"todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire"*.

El Convenio de Chicago de 1944 la definió *"como toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por las reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra"*.

Por su parte, el Diccionario de la Real Academia Española la define como *"vehículo capaz de navegar por el aire"*.

En México, el artículo 2 de la Ley de Aviación Civil la define como *"cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo"*.

De todas las definiciones de aeronaves existentes, tanto en Tratados, como en legislaciones internas de diversos países, el Maestro Ugarte Romano² atinadamente las agrupa de la siguiente manera:

- a) Las definiciones como las de París y de Chicago basadas en la facultad de sustentación en el aire.
- b) Las definiciones fundadas en la aptitud de navegar por el aire. Entendiendo que la navegación implica el llevar un rumbo y mantener el control de la dirección siempre con seguridad.
- c) Las definiciones que contienen ambos elementos con la aptitud para el transporte de cosas y personas.

Para efectos del presente trabajo, consideramos adecuada la definición contenida en nuestra Ley de Aviación Civil, pues contempla en ella la aptitud para transportar personas, carga o correo; los cuales a nuestro juicio son los principales usos que se le ha dado a las aeronaves en nuestros días.

² Cfr.- Ugarte Romano, Luis. "Tratado de Derecho Aeronáutico". México, Tranjet, 2000. p. 171

La doctrina y la práctica también han producido múltiples criterios bajo los cuales pueden ser clasificadas las aeronaves. La clasificación original del Anexo 7 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) agrupaba a las aeronaves en aeróstatos y aerodinos. A manera de ilustración, a continuación nos permitimos reproducir el cuadro sinóptico de dicha clasificación junto con algunas definiciones contenidas en dicho anexo:

Aeróstatos.- Aeronave más ligeras que el aire que se sostiene en virtud de su fuerza ascensional.

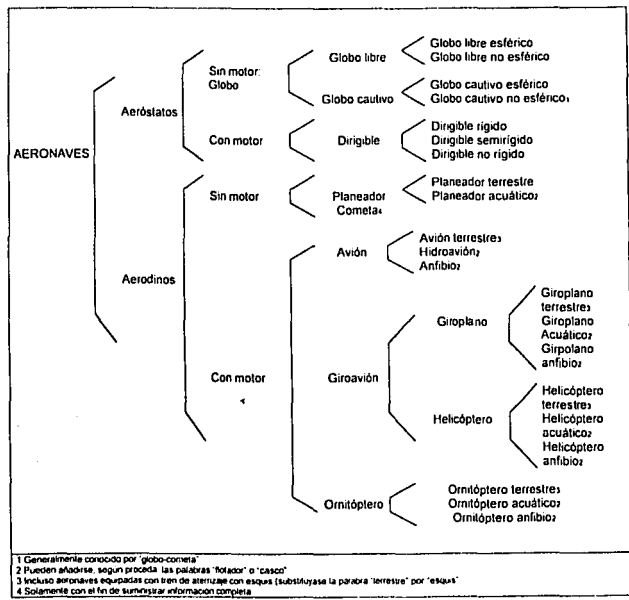
Aerodino.- Toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de fuerzas aerodinámicas.

Dirigible.- Aeróstato propulsado mecánicamente.

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

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

Clasificación de Aeronaves según el Anexo 7³



1 Generalmente conocido por "globo-cometa"
 2 Pueden añadirse, según proceda las palabras "fotador" o "casco"
 3 Incluso aeronaves equipadas con tren de aterrizaje con esquís (sustitúyase la palabra "terrestre" por "esquís")
 4 Solamente con el fin de suministrar información completa

³ Anexo 7, "Marcas de Nacionalidad y de matrícula de las aeronaves", al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Firmado en Chicago, Estados Unidos de América, el 7 de diciembre de 1944.

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

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

Resulta oportuno señalar que en 1967 la Comisión de Aeronavegación de la OACI determinó que ninguno de los tipos de colchón de aire, tales como aerodeslizadores ("hovercraft") y vehículos de efecto del suelo, deben clasificarse como aeronaves. También determinó que a pesar de que los globos piloto meteorológicos y los globos libres no tripulados, son considerados aeronaves; no se aplicaría a ellos ninguna de las disposiciones contenidas en el Anexo 7.

De igual manera, es preciso señalar que en algunos países existen todavía diferencias respecto a lo que se considera o no una aeronave. Ejemplo de ello es la ley japonesa de aeronáutica, donde los globos no entran dentro de la clasificación de aeronave.

La práctica y el avance tecnológico han producido otras clasificaciones basadas en distintos factores. En nuestra opinión, las más modernas clasifican a las aeronaves basándose en su :

- a) Autonomía de vuelo;
- b) Forma de despegue;
- c) Peso máximo de despegue;
- d) Dimensiones del fuselaje;
- e) Tipo de cabina;
- f) Tipo de propulsión;
- g) Velocidad y
- h) Emisión de ruido.

Para efectos del presente trabajo, deseamos utilizar la clasificación que al efecto hace el artículo 3º del Convenio de Chicago y que adopta también nuestra Ley de Aviación Civil en su artículo 5, donde atendiendo al tipo de servicio que prestan y siguiendo la corriente internacional, clasifica a las aeronaves en:

I. Civiles, que podrán ser:

- a) De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional, y
- b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro, y aquellas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección.

II. De Estado, que podrán ser:

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

1.2. Naturaleza jurídica

Difícil dilema encontró la doctrina al pretender incluir a la aeronave en uno de los dos grandes grupos de bienes muebles e inmuebles. Si entendiendo por

muebles aquellas cosas que careciendo de situación fija, pueden ser desplazadas de un lugar a otro sin detrimento de su naturaleza; podríamos estimar con seguridad a la aeronave como un bien de ese carácter. Sin embargo, como veremos a continuación, tal catalogación ha sufrido serios cuestionamientos durante el avance del Derecho internacional en la reglamentación de su uso.

Derivado de la movilidad propia de las aeronaves y el creciente intercambio comercial, a mediados del siglo pasado surgió la necesidad de reglamentar internacionalmente los derechos de propiedad sobre las mismas. El Convenio de Ginebra⁴, definió a la aeronave como *"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 a ellas o aparezcan temporalmente separadas"*.

Este Convenio reconoció el derecho de propiedad de las aeronaves y la publicidad de su registro frente a terceros, asumiendo con ello los Estados, la obligación de reconocerlo independientemente del Estado donde haya sido abanderada la aeronave. También establece la hipoteca o *mortgage* como medio de garantía de los créditos de su propietario precisando la preferencia de ciertos gravámenes y la venta en ejecución de una aeronave.

⁴ Convenio de Ginebra sobre el Reconocimiento Internacional de Derechos sobre aeronaves. Firmado en Ginebra, Suiza el 19 de junio de 1948.

Lo anterior llama nuestra atención porque, como hemos dicho, a pesar de que la aeronave en estricto sentido caería dentro de la clasificación de un bien mueble, en este caso se convierte en sujeto un derecho real que normalmente recaería sobre bienes inmuebles. Es decir, debido a que la naturaleza del uso y funciones propias de una aeronave hacen imposible establecer una garantía prendaria sobre la misma, se ha establecido a nivel internacional la posibilidad de ser sujetas a hipoteca.

Recordemos que la hipoteca es una garantía real constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor. Algunos autores consideran que esta característica de las aeronaves escapa la regla general de aplicación de los Derechos Reales; otros argumentan que la mayoría de las legislaciones nacionales, a pesar de considerar a las aeronaves como bienes muebles, permiten constituir el derecho real de hipoteca sobre ellas.⁵

Al respecto, el Maestro Rojina Villegas⁶ nos dice que no todos los derechos reales, como el uso y el usufructo, son susceptibles de recaer sobre bienes muebles o inmuebles. Por ejemplo, habitación y la servidumbre sólo puede constituirse sobre bienes inmuebles; en tal virtud siempre serán derechos reales. La prenda sólo recae en bienes muebles, en tal virtud, siempre tendrá la categoría de mueble. La hipoteca, por su parte, es un derecho real accesorio

⁵ Cfr.- Gutiérrez y González, Ernesto. *El Patrimonio*. 5ed., México, Ed. Porrúa, 1995, p. 505.

⁶ Cfr.- Rojina Villegas, Rafael. *Compendio de Derecho Civil. Tomo II. Bienes, Derechos Reales y Sucesiones*. 27 ed., México, Ed. Porrúa, 1996. p. 73.

que generalmente recae sobre inmuebles; sin embargo, nuestra legislación, al igual que las de muchos otros países contemplan la posibilidad de que recaiga sobre bienes muebles.

Nuestro Código Civil Federal también contempla esta misma posibilidad para los bienes muebles. Por ejemplo, tratándose de la prenda, el artículo 2856, en forma expresa determina que únicamente recae sobre bienes muebles; pero tratándose de hipoteca no exige la ley que se trate de bienes muebles. Por ello, la hipoteca sí se puede constituir sobre bienes muebles e inmuebles. Las aeronaves son consideradas como bienes inmuebles por el artículo 756 del mismo Código, así podemos hablar de la hipoteca naval y de aeronaves.

Algunos autores, como el Maestro Tapia Salinas, han intentado resumir este interesante debate internacional definiendo a la aeronave como "*un bien mueble con características de inmueble*". Otros, como el Maestro Ugarte Romano simplemente consideran que se trata de un "*bien mueble registrable*".⁷

Independientemente de esta peculiaridad en la reglamentación de la propiedad de aeronaves, no debemos olvidar que las aeronaves también se encuentran dotadas de nacionalidad con el objeto de individualizarlas y hacer responsables a los Estados de su correcta operación.

⁷ Cfr.- *Ibidem*, p.177.

1.3. Matrícula y marcas de nacionalidad.

Durante la Primera Guerra Mundial el mundo se percató por primera vez de la peligrosidad y capacidad de combate de las primeras aeronaves utilizadas con fines bélicos. Derivado de este temor, en 1919 el Convenio de París estableció ciertas prohibiciones y requisitos que debía de cumplir toda aeronave al sobrevolar otro Estado. Se establecieron las marcas exteriores y se dotó a las aeronaves de nacionalidad con el fin de hacer responsable al Estado de Matrícula de cualquier acto cometido con esa aeronave.

Al igual que en el Derecho Marítimo⁸ y el Diplomático⁹, la ficción jurídica de la extraterritorialidad comenzó a jugar un papel importante en el Derecho Aeronáutico. Dada la extraordinaria movilidad y rapidez de la aeronave que puede por ende sustraerse de la acción directa de los organismos de autoridad y de policía, se pensó que debería siempre existir un Estado responsable de su actuación. Al otorgarles nacionalidad se estableció que la soberanía del Estado al que pertenecía la aeronave hacía que también se prolongara en ella la jurisdicción y competencia para conocer de todo lo que le incumbiera de acuerdo con su derecho interno. Tales principios han sido tomados de manera más o menos uniforme por prácticamente todas las legislaciones a nivel mundial. Por su parte, nuestra Ley de Aviación Civil en su artículo 3º, establece

⁸ Cfr.- Convención de Montego Bay de 1982

⁹ Cfr.- Convenio de la Habana de 1928, Convenio de Montevideo de 1933 y Convención sobre Asilo Diplomático de Caracas de 1954.

que la jurisdicción a la que estarán sujetas las aeronaves con matrícula extranjera será la del Estado de matrícula.

Pero la nacionalidad de las aeronaves y embarcaciones es jurídicamente diferente a la característica de las sedes diplomáticas. Recordemos que en el Derecho Diplomático la inviolabilidad del edificio diplomático es en sí la figura que genera la ficción jurídica de la extraterritorialidad, ocasionando en los casos de asilo, una sustracción a la jurisdicción del Estado sobre el que se encuentra una sede diplomática¹⁰. Es decir, las personas que se encuentren en el edificio diplomático siempre deberán acatar las leyes del Estado en cuyo territorio se encuentren, pero si una persona ingresa a dicha sede solicitando asilo, podrá entonces escapar de la jurisdicción, a pesar de que sea un individuo que haya sido procesado o condenado por la justicia de dicho Estado, o esté siendo perseguido por sus autoridades, por haber cometido algún acto contrario a las leyes o al gobierno de tal Estado. Caso diferente es el caso de las aeronaves y embarcaciones, en donde debemos entender que la atribución de nacionalidad produce el efecto adicional de extender jurídicamente el ámbito espacial de vigencia de las normas constitucional y penales.¹¹

Algunos autores como el Maestro José Luis Siqueiros, han sostenido que no debe dotarse de nacionalidad a las aeronaves por ser ésta un atributo exclusivo

¹⁰ Cfr. - Arellano García, Carlos. *Primer curso de Derecho Internacional Público*. 2 ed., México, Ed. Porrúa, 1993. pp. 578-586.

¹¹ Cfr. - Arellano García, Carlos. *Derecho Internacional Privado*. 12 ed., México, Ed. Porrúa, 1998. p. 381.

de los sujetos de derecho y no de los objetos. Sugieren en dado caso, que todo conflicto de responsabilidad emergente de la actividad de la aeronave, tendrá solución por medio del propietario de la aeronave, el que sí tiene nacionalidad y domicilio, siendo finalmente él quien afronte las consecuencias de su operación.

A nuestro parecer, la razonamiento que se le da a la existencia de matrículas nace desde el propio concepto de soberanía de los Estados. Debemos recordar que el Estado sobrevolado es el que preserva su seguridad y soberanía fijando las zonas prohibidas y autorizando o negando el ingreso de aeronaves a su espacio aéreo. Por ello, cualquier violación a esas disposiciones y reglamentos se puede interpretar como actos violatorios de dicha soberanía. La matrícula, y no el propietario, es en sí la que finalmente determina la responsabilidad en la comisión de dichos actos, cayendo con ello en un campo perteneciente al Derecho Internacional Público.

En 1944 el Convenio Sobre Aviación Civil Internacional retomó el mismo principio de nacionalidad del Convenio de París, estableciendo en su artículo 17 que *"las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas"*. Ambos Convenios al otorgarle nacionalidad a las aeronaves, reconocen la responsabilidad que adquiere el Estado de matrícula por los actos que se realicen con las aeronaves que abandera. El Convenio de Chicago también dispuso que ninguna aeronave podría estar válidamente inscrita en

más de un Estado, aunque se estableció la posibilidad de cambiarse de uno a otro.

El Anexo 7 al Convenio de Chicago, trata a su vez el tema de las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves. En él se determinaron las normas mínimas aplicables a las marcas de nacionalidad y de matrícula que analizaremos con detalle en capítulos posteriores del este trabajo. Para efectos del presente capítulo únicamente consideramos oportuno mencionar que las marcas de matrícula deberán estar en los costados y alas de la aeronave de tamaño conforme a las regulaciones correspondientes, además de ostentar la bandera nacional.

Con todo los elementos anteriores, podemos afirmar que la matrícula constituye la individualización e identidad de las aeronaves. Ahora bien, el procedimiento para registrar una aeronave y obtener un certificado de matrícula, se realiza ante la autoridad aeronáutica del Estado correspondiente. En el caso de México, dicho trámite se hace en el Registro Aeronáutico Mexicano siendo necesario satisfacer una serie de requisitos que acrediten su legítima propiedad y la nacionalidad del propietario, tema que también abordaremos detalladamente en capítulos posteriores.

De conformidad con lo establecido en la Convenio de Chicago, nuestra Ley de Aviación Civil en su artículo 44, indica que las marcas de nacionalidad para las

aeronaves civiles mexicanas serán las siglas siguientes: XA, para las de servicio al público de transporte aéreo; XB, para las de servicios privados, y XC, para las aeronaves de Estado, distintas de las militares. Estas letras, al igual que las de las matrículas de los demás países, son asignadas por la OACI.

1.4. Documentos a bordo.

Nuestra Ley de Aviación Civil, de conformidad con el artículo 29 del Convenio de Chicago, establece que la aeronave, antes de iniciar el vuelo, debe llevar a bordo, dependiendo de la modalidad del servicio, los siguientes documentos:

- I. El certificado de aeronavegabilidad y el certificado de homologación de ruido anexo a aquél;
- II. El certificado de matrícula;
- III. El libro de bitácora;
- IV. La autorización de operar como estación radioaeronáutica móvil;
- V. El manifiesto de peso, carga y balance;
- VI. El manual de vuelo;
- VII. La lista de equipo mínimo cuando el certificado tipo así lo señale;
- VIII. La información pertinente de la publicación de información aeronáutica del país;

- IX. Las cartas adecuadas y actualizadas que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo;
- X. El plan de vuelo;
- XI. La póliza de seguro vigente o la copia fotostática en la que conste su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano;
- XII. La lista de comprobación a que se refiere la fracción VII del artículo 109 de este Reglamento;
- XIII. El manual general de operaciones;
- XIV. La lista de pasajeros (artículo 184 de la Ley Aduanera);
- XV. El plan operacional de vuelo, y
- XVI. En su caso, los que la Secretaría determine en las normas oficiales mexicanas correspondientes, de conformidad con el desarrollo tecnológico.

Para efectos de este capítulo, definiremos únicamente aquellos documentos que han sido aceptados a nivel internacional como los mínimos exigibles a toda aeronave. Cada uno de ellos se encuentra regulado por el Convenio de Chicago y por las resoluciones emitidas con este fundamento por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI):

Certificado de matrícula.- Es el documento expedido por la autoridad aeronáutica que avala el registro de la aeronave con arreglo a las leyes y

reglamentos de dicho Estado. Es único y constituye el instrumento necesario para poder acreditar la propiedad y permitir el registro de cargas o gravámenes respecto a las aeronaves.

Certificado de aeronavegabilidad.- Es un documento oficial, expedido por la autoridad aeronáutica, indicador de la aptitud de vuelo de la aeronave y necesario para esa actividad. Como principio de reciprocidad, basado en la colaboración internacional, los certificados extranjeros que cumplan las condiciones mínimas deberán ser reconocidos por los demás Estados. En el ámbito internacional, la obligatoriedad de este documento viene impuesta por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en su artículo 31. En el ámbito nacional, nuestra Ley de Aviación Civil lo define como *"documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo"*.

Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación.- Son los documentos expedidos, por la autoridad del Estado de bandera de la aeronave, que certifican la capacidad psico-físico-técnica para el desempeño de su función del personal técnico del aire (pilotos y sobrecargos). Queda también en cada Estado el privilegio de reconocer o no las licencias otorgadas por otro Estado si es que no cumplen con los requisitos establecidos en el Convenio de Chicago.

Fundamento de lo anterior en el ámbito internacional, son los artículos 32, 33, 39 y 40 del Convenio de Chicago. Por su parte nuestra Ley de Aviación Civil marca en los artículos 38 y 39 la obligatoriedad de que el personal técnico de vuelo cuente con dichas licencias para el desempeño de sus labores.

Diario de abordó.- Conocido también como Diario de navegación, Libro de Bitácora o Libro de a bordo, es un documento en donde el comandante de la aeronave deberá anotar cualquier acontecimiento que pueda haber tenido lugar durante la navegación aérea. En él, deberán anotarse todos los detalles referentes a cada navegación de la aeronave, de su tripulación, averías e incidentes o accidentes que se presenten. En caso se que la anotación corresponda a una avería, el ingeniero mecánico especializado que la corrija, deberá asentarla en el mismo bajo su firma y responsabilidad. La autoridad aeronáutica de cada Estado deberá de expedir normas que regulen la características técnicas y formatos especiales de dicho documento.

Nuestra Ley de Aviación Civil establece en su artículo 40 que el comandante registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos durante el vuelo, y los pondrá en conocimiento de las autoridades competentes del primer lugar de aterrizaje en el territorio nacional, o de las autoridades competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza en el extranjero.

La licencia de la estación de radio de la aeronave.- Es la autorización, otorgada por el Estado de bandera, para que la aeronave pueda operar como estación radioaeronáutica móvil cumpliendo los prácticas del Derecho internacional y la reglamentación nacional.

Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino.- Dicha lista deberá de ser entregada a la autoridad aduanera del lugar en que desembarquen los pasajeros. La Organización Mundial de Aduanas ha sido la principal promotora de uniformar el contenido y características de tales documentos también conocidos como manifiesto de pasajeros. Sin embargo, hasta el momento nuestro país no exige tal documento como requisito para la operación de un vuelo.

Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.- A diferencia del equipaje, la carga no va anexa a un contrato de pasaje, por lo que no se considera como objetos de uso personal del pasajero transportado. El manifiesto, también conocido como guía de aérea, es el listado que contiene una relación de los contratos de transporte de carga. En él se debe describir la carga, el número de bultos, el peso y destinatario de cada uno. El manifiesto de carga ampara las mercancías transportadas y puede ser exigible por la autoridad aduanera en el Estado de destino. La lista detallada es también usada por el personal técnico de tierra para calcular el peso y balance de la aeronave antes de la operación.

1.5. Comandante de aeronave.

El Anexo 1 del Convenio de Chicago –Licencias al personal- no define ni menciona para nada la figura del Comandante de aeronave, sino que en todo momento se refiere al que denomina *piloto al mando*, al que coloca como responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo. Para el Maestro Tapia Salinas,¹² esta función es sólo una de las más importantes del Comandante de aeronave, figura que considera una auténtica institución, cuyo contenido y misiones no se reducen a aquellas de tipo técnico.

El Comandante de aeronave se relaciona con diversos sujetos de Derecho tan variados como el Estado, el explotador de la aeronave, su tripulación, los pasajeros y aun con terceros ajenos al vuelo. Es el principal integrante de lo que nuestra Ley de Aviación Civil denomina personal técnico del aire.

El Maestro Ugarte Romano¹³ a este respecto, destaca como funciones y actividades que se reúnen en su misión los siguientes:

- I. **Como director técnico en la operación de la aeronave.-** Esta función comienza cuando el comandante se hace cargo de la aeronave, por lo que debe verificar y actuar con toda responsabilidad cuidando la seguridad, eficiencia y regularidad del servicio conforme

¹² Cfr.- Tapia Salinas, Luis, Op. Cit., p 220.

¹³ Cfr.- Ugarte Romano, Luis, Op. Cit., pp. 345-347.

la los Anexos del Convenio de Chicago, las legislaciones aéreas de distintos países, los manuales de operación de las compañías e incluso hasta los contratos laborales.

- II. **Como delegado de la empresa.**- Es la persona designada por el explotador, quedando bajo su autoridad el personal de la empresa que constituya toda la tripulación, además de contar con facultades para realizar las compras necesarias para terminar el viaje emprendido en los aeropuertos en los que no exista representante de la empresa.

- III. **Como delegado de la autoridad del Estado.**- Es el depositario de la autoridad del Estado al que pertenece. Está dotado de mando, fe pública y de la libertad de tomar las medidas necesarias, inclusive para privar de la libertad en forma temporal durante el vuelo a las personas que cometan o pretendan cometer actos que atenten contra la seguridad de la aeronave, de las personas o que ponga en peligro el buen orden y la disciplina a bordo. Esta facultad abarca su autoridad sobre los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo.¹⁴

¹⁴ Cfr.- Convenio sobre Infracción y Ciertos Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves. Firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; Convenio de la Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves. Firmado el 16 de diciembre de 1970; Convenio de Montreal para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil. Firmado el 23 de septiembre de 1971.

En el ámbito nacional, nuestra Ley de Aviación Civil habla de un comandante o piloto al mando quien será la máxima autoridad a bordo y responsable de su operación, dirección y de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo. Nuestra Constitución Política en su artículo 32 le impone la obligación de ser mexicano por nacimiento estableciendo que *"esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana"* y éste sólo podrá ser suplido por un orden jerárquico de designación hecha por el explotador (concesionario o permisionario).

La Ley de Aviación Civil también establece, de conformidad con el Convenio de Tokio, la obligación de que toda persona a bordo de la aeronave deberá someterse a las órdenes del comandante y faculta a éste a registrar en el libro de bitácora, los hechos que puedan tener consecuencias legales ocurridos durante el vuelo para hacerlos del conocimiento de las autoridades competentes en el primer lugar de aterrizaje en territorio nacional o en el extranjero.

CAPÍTULO SEGUNDO

EL ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES

2.1. El Contrato de Arrendamiento.

El contrato de arrendamiento o locación de aeronaves, es aquel contrato por virtud del cual una persona llamada arrendador se obliga a conceder temporalmente el uso o el uso y goce de una aeronave a otra persona llamada arrendatario, quien se obliga a pagar como contraprestación un precio cierto.¹⁵

El Maestro Ugarte Romano define al contrato de arrendamiento de aeronaves como un contrato de carácter eminentemente mercantil, que se da entre dos personas físicas o morales en la que el arrendador cede la capacidad total de la misma, sin tripulación y sin permiso, mediante remuneración y por un tiempo determinado al arrendatario, quien proveerá estos elementos para su utilización, debiéndose hacer cargo de las pólizas de seguro y del mantenimiento de la aeronave.¹⁶

El arrendamiento puede ser civil, mercantil o administrativo. El de carácter de civil se determina por exclusión: cuando no es mercantil o administrativo. Se

¹⁵ Zamora y Valencia, Miguel Angel. Contratos Civiles. 6 ed., México, ed. Porrúa, 1997. p. 159.

¹⁶ Ugarte Romano, Luis, Op. Cit., p. 206.

estima que es administrativo, en atención a la naturaleza de la aeronave cuando ésta sea un bien propio del Estado. Es mercantil exclusivamente cuando recae sobre bienes muebles. Al respecto, las fracciones I y II del artículo 75 del Código de Comercio, consideran acto de comercio, las adquisiciones, enajenaciones, alquiler de muebles y las compras-ventas de bienes inmuebles, con el propósito de especulación mercantil. Por lo tanto, el arrendamiento puede ser mercantil cuando recae sobre aeronaves con propósito de especulación comercial.

Algunas de las características más relevantes de este contrato son las siguientes:

- a) Es considerado un contrato de utilización, toda vez que es un contrato translativo de uso o de uso y goce. Si el contrato se celebra sólo respecto del uso de la aeronave, el arrendatario podrá disponer de ella conforme a lo convenido o a lo que sea conforme a la naturaleza de la misma; si se celebra también respecto del goce, el arrendatario podrá hacer suyos los frutos derivados de su uso, pero no de sus partes y mucho menos de toda la aeronave, pues en caso contrario ya no sería un contrato de arrendamiento sino un contrato translativo de dominio.

- b) La concesión del uso o del uso y goce siempre será temporal. En relación al arrendamiento de bienes muebles, la ley no establece límite a la duración del contrato por lo que se puede pactar sin restricciones una duración de varios años.
- c) Es un contrato siempre oneroso. El arrendador al conceder el uso o el uso y goce de la aeronave, siempre debe ser a cambio de un precio, ya que si falta este último elemento, no podríamos jurídicamente referirnos a un arrendamiento. El precio debe de ser cierto, no ficticio, y además poderse precisar y valorar económicamente. El precio puede no estar determinado al momento de la celebración del contrato, pero es requisito esencial el que pueda determinarse al momento de efectuar el pago para que se considere cierto.
- d) Siempre regulará una conducta específica del arrendador en beneficio del arrendatario.

Tomando en consideración la clasificación doctrinaria de los contratos que hace el Maestro Zamora y Valencia¹⁷, a continuación me permito exponer la clasificación a la que considero está sujeta el contrato de arrendamiento de aeronaves.

¹⁷ Cfr.- Zamora y Valencia, Miguel Angel. Op. Cit., p 51.

El contrato de arrendamiento de aeronaves se clasifica en *bilateral*, porque genera obligaciones para ambas partes contratantes; *oneroso*, porque origina provechos y gravámenes recíprocos; *formal*, porque la ley exige para su validez la forma escrita y su registro ante el Registro Aeronáutico respectivo; *consensual* en oposición a real, porque para su perfeccionamiento no se requiere de la entrega de la aeronave, sino sólo el consentimiento de las partes; *principal*, porque no requiere para su existencia o validez de un contrato o de una obligación válidos previamente existentes; *nominado*, por la amplia regulación que hace de él la ley y por último es un contrato *de tracto sucesivo*, porque las obligaciones de las partes no pueden cumplirse en un solo acto sino que requieren necesariamente de un lapso.

En cuanto a sus elementos, podemos mencionar:

El consentimiento.- Es el acuerdo de voluntades de ambas partes, una para conceder el uso o el uso y goce de la aeronave y la otra para pagar como contraprestación un precio cierto. En el contrato de arrendamiento de aeronaves no se requiere que las partes convengan expresamente respecto al uso que deba darse a la aeronave arrendada, ni al plazo. Si no se convino respecto al uso, el arrendatario debe de usar la aeronave conforme a la naturaleza y destino normal de ella.

El objeto.- En este caso, la cosa a arrendar será la aeronave. Dentro de la figura del arrendamiento debemos distinguir entre: a) la locación o el arrendamiento a casco desnudo, que es la entrega de la aeronave sin permisos, sin tripulación y seguros, y b) el arrendamiento o locación de aeronave armada o equipada. También será parte del objeto, el precio o contraprestación por el uso de la aeronave, que puede consistir en una suma de dinero o en otros bienes, con tal de que sean ciertos y determinados al momento de efectuarse el pago.

La forma.- Es otro requisito de validez del contrato. El contrato de arrendamiento debe de constar por escrito y la falta de esta formalidad es imputable al arrendador. El contrato respectivo también deberá quedar inscrito en el Registro Aeronáutico del Estado donde se encuentre matriculada la aeronave. Existe sin embargo, una excepción en el caso en que la aeronave que se renta proviene de un país extranjero y conserva su matrícula, al cual nos referiremos más adelante.

La capacidad.- El arrendador requiere de una capacidad general, y además, de una capacidad especial de poder disponer del uso de la aeronave. No se requiere que el arrendador tenga la propiedad del bien, sino sólo que pueda disponer del uso o goce, ya sea porque fuere titular de un derecho que le dé tal facultad o porque esté autorizado por aquel que tenga tal disponibilidad

(apoderados). Por su parte, el arrendatario sólo requiere de la capacidad general para celebrar este contrato y los permisos para operar la aeronave.

Tomando en consideración las obligaciones para las partes que el Maestro Zamora y Valencia¹⁸ señala para el contrato común de arrendamiento; en mi opinión, el contrato de arrendamiento de aeronaves, crea las siguientes obligaciones para las partes contratantes:

Obligaciones del arrendador

- a) Entregar la aeronave para que el arrendatario la use en los términos convenidos. El arrendador deberá entregarla con todos sus accesorios y la ley exige que se encuentre en plena capacidad, cumpliendo con los requisitos de operación.

- b) Hacer las reparaciones que sean necesarias. Es decir, aquellas que tienden a conservar la cosa para el uso convenido y no aquellas que puedan originarse como consecuencia del uso normal de la aeronave o los deterioros de poca importancia regularmente causados por su uso normal.

¹⁸ Cfr.- *ibídem*, pp. 173-179.

- c) Garantizar el uso pacífico de la aeronave contra actos jurídicos de terceros durante todo el tiempo del contrato.

- d) Garantizar la posesión útil de la aeronave. Es decir, responder de los daños y perjuicios que se le causen al arrendatario por los vicios o defectos ocultos de la aeronave, anteriores a la celebración del contrato.

- e) Responder de los daños y perjuicios que se causen al arrendatario en el caso de que el arrendador sufra evicción.

- f) Pagar las mejoras hechas por el arrendatario si se obligó a hacerlas y el arrendador las autorizó.

- g) Preferir al arrendatario en el derecho del tanto si el propietario desea enajenar la aeronave siempre que esté al corriente en el pago de sus rentas.

Obligaciones del arrendatario

- a) Pagar el precio cierto, desde el día que reciba la aeronave y hasta el día que la entregue, en el lugar, tiempo y modo convenidos. No estará obligado a pagarlo durante el arrendamiento si por caso

fortuito o fuerza mayor se le impide totalmente el uso de la aeronave.

- b) Conservar y cuidar de la aeronave usándola sólo conforme a lo convenido y realizar las reparaciones que exige el uso normal de la aeronave. Es el arrendatario responsable de la destrucción total o parcial de la aeronave, a menos que provenga del caso fortuito o fuerza mayor.
- c) Obtener los permisos, seguros, concesiones y licencias requeridas para la operación de la aeronave.
- d) Pago de daños y perjuicios por los deterioros que sufra la aeronave por sus culpa o negligencia.
- e) Devolver la aeronave al término del contrato tal como la recibió.

En algunos casos, el arrendatario podrá subarrendar la misma aeronave, fletarla o inclusive ceder sus derechos de arrendamiento a un tercero. Para ello, deberá contar con el consentimiento del arrendador, además de responder solidariamente con el subarrendatario de los daños y perjuicios que se pudieran originar. La autorización para subarrendar puede ser general si no se determina en ella la persona del subarrendatario, y especial si se determina

específicamente al subarrendatario o si el arrendador aprueba expresamente el subarrendamiento.

Durante el curso de la presente investigación, hemos encontrado que en la práctica el contrato de arrendamiento podrá terminar en los siguientes casos:

- I. Por haberse cumplido el plazo fijado en el contrato.

- II. Si el contrato es por tiempo indeterminado, al concluir la voluntad de las partes dando aviso a la otra parte.

- III. Por haberse satisfecho el fin para el que la aeronave fue arrendada.

- IV. Por pérdida de la capacidad de aeronavegabilidad o destrucción total de la aeronave.

- V. Por expropiación y por evicción.

- VI. Por rescisión del contrato en el caso de incumplimiento de las obligaciones del arrendador o del arrendatario.

Nuestro Reglamento de la Ley de Aviación Civil en su artículo 34 establece la obligación de que el contrato de arrendamiento, en el caso de servicio de

transporte aéreo regular, contenga un procedimiento de rescisión, terminación y retorno de la aeronave al extranjero.

Si después de terminado el plazo establecido en el contrato, el arrendatario continúa sin oposición en el uso o goce de la aeronave, opera la tácita reconducción, entendiéndose con ella prorrogado el contrato por tiempo indeterminado. Es decir, en la tácita reconducción existe un consentimiento tácito que se deriva de hechos indubitables que demuestran la intención del arrendatario de continuar con el uso o goce de la aeronave, y en el arrendador, de permitir que se continúe en esa situación aceptando además el pago de la renta.

2.2. El Contrato de Arrendamiento Financiero.

El contrato de arrendamiento financiero es una figura jurídica que se originó en los Estados Unidos de América (*leasing*). En este país se estableció la primera organización especializada para celebrar este tipo de contratos. Durante los años 60 se introdujo esta figura en Europa, primero como una forma de colaboración entre empresas y luego como un medio de combinar el arrendamiento con la venta de una cosa, generalmente vehículos y bienes de equipo. Para los empresarios, el arrendamiento financiero presentaba ventajas sobre el arrendamiento común, ya que permitía no hacer erogaciones

cuantiosas para adquirir bienes de producción o servicio, que implicaba la inmovilización de fuertes cantidades de dinero. En México, su reglamentación se dio hasta 1981, cuando se agregó en la derogada Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares un capítulo relativo a las arrendadoras financieras, considerándolas precisamente como Organizaciones Auxiliares de Crédito.

El Maestro Vázquez del Mercado define al contrato de arrendamiento financiero como *"aquel en virtud del cual la arrendadora financiera se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso y goce temporal, a plazo forzoso, a una persona física o colectiva, obligándose ésta a pagar como prestación, que se liquidará en pagos parciales, según se convenga, una cantidad de dinero determinada o determinable, que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios, y a adoptar al vencimiento del contrato alguna de las siguientes opciones: compra de los bienes, prórroga del contrato o participación en el precio de venta de los mismos."*¹⁹

No puede negarse que éste un contrato que se asemeja al típico contrato de arrendamiento común. Sin embargo, en el arrendamiento puro no hay intención de transmitir, por una de las partes y de adquirir por la otra, la aeronave. En el contrato de arrendamiento financiero la finalidad no es únicamente el uso de la aeronave, sino que se celebra considerando siempre la posibilidad de que el

¹⁹ Vázquez del Mercado, Oscar. *Contratos Mercantiles*. 4 ed., México, Ed. Porrúa, 1992. p. 536.

arrendatario adquiera la propiedad de la misma, u obtenga un beneficio adicional al uso, en el caso de que se le participe de la venta de la aeronave arrendada. Por lo anterior, podemos considerar que el contrato de arrendamiento financiero es una modalidad de los contratos de adquisición de las aeronaves, siempre y cuando se establezca en el contrato la opción de compra de la aeronave.

Otra diferencia importante, es que el contrato común de arrendamiento puede celebrarlo cualquier sujeto propietario y aún el subarrendatario de una determinada aeronave, en tanto que el contrato de arrendamiento financiero solamente puede efectuarlo una Organización Auxiliar de Crédito, puesto que es la única con facultades para ello.

Vale la pena aclarar que el contrato de arrendamiento financiero no es el contrato de arrendamiento llano y tradicional, porque a diferencia de este último, las partes lo celebran con intención más allá del simple uso de la aeronave. Tampoco es considerado como un arrendamiento con opción a compra, porque no es, en todo caso, la única intención de las partes. No es una compra venta a plazo, simple y sencillamente porque no es la intención de los contratantes. El arrendamiento financiero es un contrato que sirve como instrumento de financiamiento para empresarios que carecen de fondos o no desean invertir en bienes duraderos.

Ahora bien, para determinar la mercantilidad del contrato, la arrendadora financiera juega un papel determinante. En ella recae el ejercicio de una actividad económica con el fin de la intermediación para proporcionar un servicio que tiene como base, a su vez, una actividad de financiamiento. La contraprestación a la que está obligado a cubrir quien recibe la aeronave, trae aparejada una utilidad para la arrendadora, con la cual se logra la especulación mercantil. Para nosotros no existe duda de que en primer lugar la arrendadora adquiere la aeronave, para después darla en arrendamiento, con posibilidad de enajenarla. Resulta entonces claro, que hay una intención y propósito de lucro: por lo tanto el arrendamiento financiero es considerado mercantil.

En cuanto a la forma, nuestra ley señala que debe otorgarse por escrito y ratificarse ante la fe de un notario público, corredor público titulado, o cualquier fedatario público. En el caso de los países donde la ley no establezca la forma de otorgar el contrato, bastará el consentimiento expresado recíprocamente por las partes, pues la regla general es la libertad de la forma. Nuestra Ley de Aviación Civil aparte también exige que el contrato sea debidamente inscrito ante el Registro Aeronáutico Mexicano.

Las partes que intervienen en este contrato son la arrendadora financiera y el arrendatario. En México se requiere de la autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la opinión de la Comisión Nacional Bancaria, para poder constituirse y operar como arrendadora financiera. Las

sociedades que cuenten con esta autorización sólo podrán realizar las operaciones que se encuentran enumeradas en el artículo 24 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito. En la fracción I de esta ley se menciona precisamente que están facultadas para celebrar contratos de arrendamiento financiero; en la fracción II les permite adquirir bienes para darlos en arrendamiento financiero y la fracción III también las faculta para adquirir bienes del futuro arrendatario, con el compromiso de darlos a éste en arrendamiento financiero.

Como ya lo mencionamos anteriormente, en virtud de este contrato, la arrendadora financiera se obliga a adquirir determinada aeronave, la cual puede ser elegida por el arrendatario. Para ello, deberá precisar su selección de proveedor, fabricante o constructor y autorizar los términos y condiciones que se establezcan en el pedido u orden de compra. Una vez que el arrendatario haya hecho la selección, la arrendadora financiera cumplirá por su parte adquiriendo la aeronave del proveedor fabricante para entregarla en los términos pactados. Cuando el arrendatario ya ha recibido la aeronave, quedan a su riesgo los vicios o defectos ocultos de la misma que impidan su uso parcial o total.

En virtud del contrato de arrendamiento financiero, el arrendatario es el que adquiere la mayor parte de obligaciones, fundamentalmente en razón al uso de la aeronave que reciba. En primer término, el arrendatario no podrá dar uso

diverso al que se haya pactado en el contrato bajo pena de hacerse responsable por los daños que se ocasionen si viola esta obligación. También está obligado a conservar la aeronave en el estado que permita el uso normal que le corresponda, por lo que deberá darle el mantenimiento apropiado y hacer todas las reparaciones que se requieran. En caso de ser despojado o perturbado por un tercero en el uso o goce de la aeronave, el arrendatario deberá defender la situación jurídica de la misma y dar aviso a la arrendadora financiera de tal eventualidad.

Las múltiples obligaciones a cargo del arrendatario, consignadas en el contrato deben de ser cumplidas en los términos establecidos. En caso de no hacerlo, la arrendadora financiera tienen la facultad para pedir a la autoridad judicial que decrete la posesión de la aeronave dada en arrendamiento. El juez decretará de plano la posesión cuando le sea pedida en la demanda o durante el juicio, siempre que se acompañen el contrato correspondiente, debidamente ratificado ante fedatario público, el estado de cuenta certificado por el contador de la organización auxiliar de crédito de que se trate y la inscripción ante el Registro Aeronáutico del país respectivo.

Al término del arrendamiento financiero, el arrendatario deberá optar por alguna de las tres siguientes opciones terminales:

- a) **Adquirir la propiedad.** Aquí el arrendatario decide adquirir en propiedad la aeronave que ha venido disfrutando en su uso. Si así decide, el precio que se fija para la venta debe ser siempre menor a aquel que pagó la arrendadora financiera para comprarlo.

- b) **Prorrogar el contrato.** En este caso, el arrendatario puede continuar en el uso y goce de la aeronave con una renta más baja prorrogando el mismo contrato.

- c) **Participar en el precio de venta.** Consiste en que el arrendatario puede optar por participar con la arrendadora financiera en el precio de la venta de la aeronave a un tercero, en la proporción y los términos que se convengan en el contrato.

2.3. El Contrato de Fletamento.

El fletamento nace como una figura derivada del arrendamiento de aeronaves y consiste en poner a disposición de una persona o empresa, la capacidad útil de una aeronave para que la utilice, goce y disfrute como medio oportuno para poder conseguir el intento económico de la traslación de un lugar a otro que se propone. Se trata de un contrato en el que el fletante cede al fletador el uso de la capacidad total o parcial de la aeronave, siendo de cuenta del fletante el

mantenimiento del aparato en condiciones de aeronavegabilidad.²⁰ El fletante también es responsable de proporcionar los permisos, tripulación y seguros de la aeronave para poder realizar el o los viajes contratados.

Esta figura no abarca la transferencia de la explotación de la aeronave, ni de las responsabilidades que correspondan. El fletante, simplemente tiene la obligación de poner a disposición del fletador, toda o parte de la capacidad útil de la aeronave.

El Comité Jurídico de la OACI definió al fletamento como *"el contrato de transporte, que se refiere a la capacidad total de una aeronave dotada de la tripulación para un viaje determinado, o una serie de viajes para realizar los que el fletador ordene durante un periodo de tiempo determinado."*²¹

Por su parte, nuestra Ley de Aviación Civil en su artículo 59 nos dice que *"el fletamento de aeronaves es el contrato mediante el cual el permisionario de la prestación del servicio al público de transporte aéreo no regular, en su carácter de fletante, pone a disposición del fletador, a cambio del pago de un precio determinado llamado flete, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves para trasportar personas, carga o correo, una o más veces o durante un periodo determinado, reservándose el fletante la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave."*

²⁰ Tapia Salinas, Luis, Op. Cit., p 197.

²¹ VII Reunión de la OACI, Madrid, 1995.

Las partes que intervienen en este contrato son el fletador y el fletante. El fletador, también conocido como "*transportista contractual*", es la persona que celebra un contrato de transporte con el pasajero o expedidor. El fletante, también conocido en este caso como "*transportista de hecho*", es la persona, que en virtud de la autorización dada por el fletador, realiza todo o parte del transporte.²²

En atención al número de viajes, el Maestro Tapia Salinas²³ clasifica al fletamento en: fletamento por viaje, fletamento a tiempo indeterminado y fletamento mixto, consistente este último en realizar dentro de un tiempo determinado un número de viajes.

En relación con sus fines, también nos señala que las modalidades pueden ser:

- a) Emplear la aeronave para el exclusivo servicio del fletador.

- b) Emplearla para el transporte de sus clientes, determinadas personas y sus mercancías con remuneración.

²² Cfr.- Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien no sea transportista contractual. Firmado en Guadalajara, Jalisco (México) el 18 de septiembre de 1961.

²³ Tapia Salinas, Luis, Op. Cit., p 197.

- c) El explotador fleta la aeronave para un agente de viajes, quien a su vez vende el espacio disponible.

- d) El explotador fleta la aeronave a un agente, quien vende el espacio disponible para el transporte de carga entre dos puntos diferentes a varios comerciantes.

Por su parte el Maestro Ugarte Romano²⁴ considera que es conveniente considerar también al fletamento que se hace para la prestación de un servicio determinado y para el cual se requiere: una aeronave, tripulación especialmente entrenada y personal de auxilio (de tierra y de aire) y que sea armada, es decir, no sólo con la tripulación, sino con permisos y seguro. En este tipo de casos se requiere que la aeronave esté diseñada específicamente para ese servicio como puede ser para fines agrícolas, médicos, de incendios, etc. Por ello, y dada la necesidad de que el personal y tripulación cuente con los conocimientos técnicos específicos, el fletamento reunirá características muy especiales distinguibles de los demás.

Es oportuno aclarar que existe, para la doctrina, una clara diferenciación entre el arrendamiento y el fletamento de aeronaves. Recurriendo nuevamente a la

²⁴ Ugarte Romano, Luis, Op. Cit., pp. 211 y 212.

obra del Maestro Tapia Salinas²⁵, en su libro de Derecho Aeronáutico claramente nos establece tales diferencias:

- a) El arrendamiento no es un contrato de transporte aéreo; el fletamento sí lo es.

- b) El arrendamiento tiene lugar entre un simple propietario y un explotador, es decir, entre personas que probablemente no ejercen una actividad comercial aérea; el fletamento, por el contrario, tiene lugar entre elementos personales que realizan actividades de eminente carácter mercantil. A este respecto el Maestro Ugarte, también enfatiza en su obra, que el fletamento sí es de carácter mercantil, toda vez que para operar la aeronave el fletante requiere obtener un permiso de servicio de transporte público de carga o pasajeros con lo cual necesariamente persigue un fin de lucro.

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

- d) El arrendamiento puede realizarse sobre la base de una aeronave, equipada o no, y con tripulación (aeronave armada) o sin ella; el

²⁵ Cfr.- Tapia Salinas, Luis. Op. Cit., p 198.

fletamento supone siempre una aeronave equipada y con tripulación, a cargo del fletador o explotador.

Por otro lado, el fletamento tampoco puede ser considerado un contrato de transporte, toda vez que su principal objeto es la duración del viaje y no el espacio ocupado por la persona o mercancía. Es necesario diferenciar que en el fletamento es indispensable la individualización de la aeronave, mientras que el contrato de transporte no se basa en una aeronave concreta y determinada.

Tanto en el arrendamiento, como en el arrendamiento financiero y en el fletamento, ha sido una práctica constante el que las arrendadoras coloquen dentro del clausulado del contrato la obligación para el arrendatario de no cambiar la matrícula de registro de la aeronave. Lo anterior con la finalidad de que el arrendador en todo momento tenga garantizada la pronta recuperación de su aeronave en el caso de quiebra o incumplimiento del contrato por parte del arrendatario.

A este respecto debemos recordar que existen convenios internacionales²⁶ que prohíben la retención injustificada de aeronaves abanderadas por otro Estado. La regla general es que si la aeronave no ha violado ninguna norma o reglamento del Estado en que se encuentra, y no ha sido sujeta a un debido procedimiento de embargo regulado por la legislación interna del país, el Estado

²⁶ Cfr.- Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Embargo Precautorio de Aeronaves suscrita en Roma el 29 de mayo de 1933.

sobrevolado no tendrá derecho de retenerla en su territorio. Es decir, aprovechándose de estas prerrogativas, los arrendatarios han optado por pactar dentro del contrato que, en caso de que el arrendatario pretenda operar la aeronave arrendada en otro Estado, al no poder modificar la matrícula el arrendatario contará con mayores facilidades y garantías para recuperar su aeronave en caso de controversia.

CAPÍTULO TERCERO

EL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

3.1. Antecedentes del Convenio

Las reuniones internacionales que se celebran entre los Estados para tratar problemas de interés común a los participantes se les suelen denominar "conferencias" o "congresos". Desde el punto de vista gramatical, ambas acepciones tienen una indiscutible equivalencia por lo que suelen ser usados indistintamente. Podemos con seguridad entonces afirmar que la utilización de uno u otro vocablo suele ser convencional y no natural²⁷.

El resultado final de una conferencia internacional puede ser muy variable dependiendo de las materias sometidas a ella y el antagonismo de intereses. El acta final es el documento, redactado en los idiomas oficiales de la conferencia, en el que se incluyen las resoluciones, recomendaciones y acuerdos aprobados por la misma. Las reservas y declaraciones que deseen hacer los estados participantes deberán de ser formuladas a más tardar en la sesión plenaria en que fuere votado el instrumento respectivo. La aprobación por parte de la asamblea respectiva la mayor de las veces se materializa en una Convención

²⁷ Cfr.- Arellano García, Carlos, *Primer curso de Derecho Internacional Público*, Op. Cit., p. 599.

Internacional y cada estado al firmarla se compromete también a ratificarla con posterioridad.

La primer reunión internacional celebrada para tratar problemas relativos al espacio aéreo y a la aviación, fue la Convención Internacional de Navegación Aérea, firmada en París en 1919. En ella se comenzó a construir una plataforma básica de la reglamentación aérea y se logró establecer una serie de principios que serían fundamentales para el desarrollo de la actividad aérea en el mundo. Ahí se reafirmó el principio de la internacionalidad del Derecho Aeronáutico, dejando cabida también para el reconocimiento de la soberanía de los estados contratantes. Se estableció el derecho de paso inocente sobre los territorios de otro estado, el derecho a la revisión de aeronaves en paso, la matriculación y el principio de nacionalidad de las mismas.

La Convención Internacional de Navegación Aérea fue firmada en París el 13 de octubre de 1919 por 20 Estados, a los cuales se adhirieron posteriormente otros más. Dicha Convención contenía un protocolo adicional, nueve capítulos y ocho anexos. En ella se creaba la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), la cual tuvo graves problemas para su operación debido a la primacía de los países vencedores en la primera guerra mundial.

Posteriormente, el 1 de noviembre de 1944 Franklin D. Roosevelt, Presidente de los Estados Unidos de América, convocó a la Conferencia Internacional de

Aviación Civil en la que participaron diversos Estados, entre ellos México. La Conferencia se llevó a cabo en la ciudad de Chicago en 1944 y tuvo como resultado la firma de una convención que contenía los siguientes instrumentos²⁸:

- a) Acta final de la Conferencia de Chicago donde se acordaba la reanudación de las sesiones del CITEJA (Comité Internacional de Expertos Jurídicos Aeronáuticos).

- b) Apéndice I.- Convenio Provisional de Aviación Civil donde se crea el Organismo Provisional de Aviación Civil Internacional (OPACI) con sede en Montreal, Canada.

- c) Apéndice II.- Convenio Sobre Aviación Civil Internacional dividido en dos partes: Navegación Aérea y la Organización de Aviación Civil Internacional.

- d) Apéndice III.- Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales donde fueron establecidas las cinco primeras Libertades del Aire.

²⁸ Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, Ed. 2001. p.1

e) Apéndice IV.- Convenio Sobre Transporte Aéreo Internacional donde fueron establecidas las subsecuentes Libertades del Aire.

f) Apéndice V.- Proyectos de Anexos técnicos que con el tiempo se transformaron, siguiendo el procedimiento reglamentario de la OACI, en los siguientes Anexos al Convenio:

- ANEXO 1.- Licencias al Personal.
- ANEXO 2.- Reglamento del Aire.
- ANEXO 3.- Meteorología.
- ANEXO 4.- Cartas Aeronáuticas.
- ANEXO 5 .- Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres.
- ANEXO 6.- Operación de aeronaves.
- ANEXO 7.- Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.
- ANEXO 8.- Aeronavegabilidad.
- ANEXO 9 .- Facilitación.
- ANEXO 10.- Telecomunicaciones aeronáuticas.
- ANEXO 11.- Servicios de tránsito aéreo.
- ANEXO 12 .- Búsqueda y salvamento.
- ANEXO 13.- Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- ANEXO 14.- Aeródromos.

- ANEXO 15.- Servicios de información aeronáutica.
- ANEXO 16.- Protección del medio ambiente (creado en 1971, vigente desde 1972).
- ANEXO 17.- Seguridad (creado en 1974, vigente desde 1975).
- ANEXO 18.- Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas (vigente desde 1989).

El Convenio de Chicago firmado el 7 de diciembre de 1944, entró en vigor al realizarse la vigésimo sexta ratificación, el 5 de marzo de 1949, iniciando con ello las labores de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el 4 de abril siguiente. México lo ratificó el 25 de junio de 1946 y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de diciembre de 1946. Resulta importante aquí destacar que dicho Convenio se aplica únicamente a las aeronaves civiles y no a las del Estado, las cuales requieren otro tipo de autorizaciones especiales para sobrevolar el territorio de otro Estado.

De acuerdo con la doctrina²⁹ existente en el Derecho Internacional, podemos clasificar a la Conferencia de Chicago como *de Derecho Internacional Público*. Es *multilateral* desde el punto de vista del número de países participantes. Es *intergubernamental* dada la participación de representantes oficiales de cada Estado. Es *institucionalizada* debido a que se crea para el efecto un órgano superior que es el Consejo Interino de la OACI. Respecto a su iniciativa,

²⁹ Cfr.- Ídem, p. 603 y 639.

podemos considerarla como *propuesta de un solo Estado* (EUA). Como convención, es *abierta* atendiendo a que permite expresamente la adhesión futura de otros estados. En cuanto a su duración es *permanente* debido a que su vigencia no tiene límites en cuanto al tiempo. También es *flexible* atendiendo a que permiten reservas a los estados contratantes y requiere además de ser *ratificada* por los mismos.

3.2. Artículo 17 del Convenio.

En el capítulo 1.3 de este trabajo ya analizamos el por qué de la nacionalidad de las aeronaves. Vimos como la doctrina ha coincidido en que, en los actuales tiempos, en que fácilmente pueden transformarse las aeronaves civiles en militares, deba de existir un medio para exigir cuentas al Estado responsable de su actuación.

Pues bien, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en su artículo 17 expresamente dispuso que "*Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas*", principio ya establecido desde el Convenio de París de 1919, el cual se llevó a cabo después de la Primera Guerra Mundial, en donde la aeronave mostró ser una gran arma capaz de dar la victoria por sus beneficios estratégicos y capacidad de combate.

Tal disposición a primera vista puede parecer simple, pero sus implicaciones para el Derecho Internacional, para la soberanía y para la jurisdicción de los estados son inmensas. Más adelante haremos una descripción pormenorizada de las obligaciones y facultades que tiene cada Estado sobre las aeronaves que ostentan su matrícula. Por el momento sólo nos es oportuno destacar que la nacionalidad de una aeronave dependerá directamente del Estado que le haya otorgado la matrícula mediante un procedimiento de registro de la propiedad de la misma.

El Convenio de Chicago también estableció en su artículo 18 la prohibición de que una aeronave cuente con más de una matrícula al decretar que *"Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula puede cambiarse de un estado a otro"*, principio que es considerado necesario para la efectiva identificación e individualización de cada aeronave y seguridad de los Estados frente a la navegación aérea.

Después de analizar la anterior disposición, podemos ver que en ella se contiene implícitamente la obligación de cada Estado de contar con un registro de aeronaves, en el cual se lleve un control preciso de la posesión, propiedad y gravámenes que recaigan sobre las mismas. En estos registros, el proceso de matriculación debe realizarse de conformidad con las leyes y reglamentos de cada Estado, los cuales tienen la facultad de establecer los requisitos precisos

para su inscripción en el Registro teniendo en cuenta, como ya dijimos, que la matriculación determina la nacionalidad de la aeronave.

En el caso de México, nuestra legislación sigue los mismos principios relativos a la nacionalidad de las aeronaves y registro de matrículas. Así, nuestra Ley de Aviación Civil en su artículo 3 establece que *"los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una aeronave civil con matrícula mexicana, se sujetarán a las leyes y autoridades mexicanas; y los que ocurran o se realicen a bordo de una aeronave civil extranjera durante el vuelo de la misma sobre territorio nacional, se regirán por las leyes y autoridades del Estado de matrícula de la aeronave, sin perjuicio de lo establecido en los tratados."* En cuanto al registro, la misma ley en su artículo 45 estipula que *"podrán matricularse en los Estados Unidos Mexicanos las aeronaves propiedad o legítima posesión de mexicanos, así como las de extranjeros dedicadas exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial."*

Por lo que respecta al Registro Aeronáutico Mexicano, la Ley de Aviación Civil establece que esta institución estará a cargo de la Secretaría de Comunicaciones, y en él deberán inscribirse:

- I. Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre

las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras;

II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;

III. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono, pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de las aeronaves;

IV. Las concesiones y permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen, y

V. Las pólizas de seguro.

El Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, publicado el 28 de diciembre de 2002, establece con detalle los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que para tal efecto deban expedirse.

3.3. Anexo 7 sobre marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.

Los Anexos al Convenio de Chicago son normas y métodos recomendados que adopta el Consejo de la OACI para perseguir la seguridad o regularidad de la navegación aérea internacional. Al adherirse, los Estados contratantes se comprometen a buscar la aplicación uniforme de las especificaciones contenidas en dichas normas internacionales. La OACI en diversas ocasiones ha manifestado que si se desea alcanzar plenamente la seguridad y regularidad de la navegación aérea internacional, resulta esencial tener conocimiento de cualquier diferencia que pueda existir entre los reglamentos y métodos nacionales de cada uno de los Estados y las normas internacionales. Por eso, si por algún motivo un Estado no puede ajustarse, en todo o en parte, a determinada norma internacional, tiene la obligación, según el artículo 38 del Convenio, de notificar al Consejo toda diferencia o discrepancia existente.

A pesar de que las diferencias con un método recomendado internacional también pueden ser significativas para muchos otros aspectos de la navegación aérea, el Consejo no impone obligación de incorporarlas totalmente, pero sí, como ya dijimos, invita constantemente a los Estados contratantes a que notifiquen toda diferencia además de aquellas que atañan directamente, como se deja apuntado, a las normas internacionales.

El Anexo 7 –Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves- originalmente contenido como proyecto en el Apéndice V de la Conferencia de Chicago, contiene las normas mínimas aplicables a las marcas distintivas apropiadas de nacionalidad y de matrícula que se han determinado en el Convenio de Aviación Civil Internacional.

Dicho anexo establece claramente la diferencia que entre la marca de nacionalidad y la de matrícula. Al respecto, nos dice que la marca de nacionalidad constará de un grupo de caracteres que precederán a la de matrícula, mientras que la marca de nacionalidad se seleccionará de la serie de símbolos de nacionalidad, incluida en las señales de llamada por radio que la Unión Internacional de Telecomunicaciones atribuye a cada Estado. EL Anexo 7 también contempla la posibilidad de que las aeronaves propiedad de los organismos internacionales, tales como la ONU, también podrán contar con una marca de nacionalidad, en este caso denominada marca común.

Ahora bien, la marca de matrícula consistirá en letras, números o en una combinación de ambos, y será la asignada por el Estado de matrícula. Cuando la marca de matrícula consista en letras, no deberán usarse combinaciones que puedan confundirse con los grupos de cinco letras usados en la segunda parte del Código Internacional de Señales u otras señales de urgencia similares.

Ejemplo de una matrícula:

N 785AT

N .- Marca de nacionalidad correspondiente a los Estados Unidos de América.

785AT .- Marca de matrícula asignada por la autoridad de registro de los Estados Unidos de Norteamérica.

El Anexo 7 también establece que la marca de nacionalidad o la marca común y la de matrícula se pintarán sobre la aeronave o se fijarán a la misma de cualquier otra forma que les dé un permanencia similar. Las marcas deberán aparecer limpias y visibles en todo momento. Las letras y números de cada grupo aislado de marcas serán de la misma altura y de un color que contraste claramente con el fondo. Las letras serán mayúsculas, de tipo romano y sin adornos. Los números deberán ser arábigos y sin adornos. En el caso de los aerodinos, las marcas deberán aparecer en el intradós del ala a igual distancia de los bordes de ataque y de salida; en cada lado del fuselaje y en las superficies verticales de cola.

Además de las marcas de nacionalidad y de matrícula, toda aeronave deberá llevar una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos, su marca de nacionalidad o su marca común y la marca de matrícula. La placa en cuestión será de metal incombustible o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas, y se fijará a la aeronave en un lugar

visible, cerca de la entrada principal, o en el caso de un globo libre no tripulado, se fijará, de modo que sea visible, en la parte exterior de la carga útil.

El certificado de marcas de nacionalidad y de matrícula deberá ser, tanto en la redacción como en la forma, un duplicado del siguiente modelo recomendado por la OACI³⁰:

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

* Para uso exclusivo del Estado de Matrícula.

Respecto a los registros y certificados de marcas de nacionalidad y de matrícula, el Anexo 7 se limita a declarar que todo Estado contratante deberá

³⁰ Anexo 7 -*Marcas de Nacionalidad y de Matrícula de las Aeronaves*- al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. 4ª ed., Montreal, Canadá, Organización de Aviación Civil Internacional. p. 9

mantener al día un registro en el que aparezcan, con respecto a cada una de las aeronaves matriculadas por el Estado, los detalles contenidos en el certificado de matrícula que será el documento que acredite el debido registro de dicha aeronave. El certificado de matrícula deberá siempre llevarse en la aeronave.

En el caso de México, la Ley de Aviación Civil establece en su artículo 44 que toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula y que las aeronaves mexicanas deberán ostentar además, la bandera nacional.

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

La misma Ley, también establece en su artículo 46, que en el caso de México, la cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá por consecuencia la pérdida de su nacionalidad mexicana y podrá realizarse sólo en los siguientes casos:

- a) 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;
- b) Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;
- c) En caso de destrucción, pérdida o abandono de la aeronave;
- d) Por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales;
- e) Por matricularse en otro Estado, y
- f) Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos respectivos.

Debido a la trascendencia que tiene este tema para nuestro trabajo, en este punto consideramos necesario mencionar que a pesar de lo establecido por el Convenio de Chicago respecto al registro de aeronaves, recientemente la OACI en colaboración con el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) ha realizado trabajos tendientes a la creación de una autoridad registradora a nivel internacional.

El UNIDROIT es una organización internacional de carácter privado compuesta por 58 estados, incluyendo a Estados Unidos y a los estados integrantes de la

Unión Europea, cuyo objetivo es la armonización y coordinación de los derechos privados de los Estados mediante la preparación de proyectos de Convenios sobre determinados temas para su ratificación posterior por los Estados miembros.

Uno de los últimos trabajos de UNIDROIT fue la firma de la Convención sobre Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles (*Convention on International Interests in Mobile Equipment*) firmada en la Ciudad del Cabo, Sudáfrica el 16 de noviembre de 2001. En ella se establecen diversos modelos de reglas internacionales cuyo fin será proteger los derechos de las partes involucradas en el arrendamiento de aeronaves y bienes muebles que por sus característica de rápida movilidad requieran disposiciones especiales para proteger su uso a nivel internacional.

La Convención fue propuesta en 1998 por Canadá con el fin de que la UNIDROIT pudiera coordinar los esfuerzos necesarios tendientes a proteger los derechos de los arrendadores en caso de quiebra e incumplimiento del contrato por parte de los arrendatarios. Después de varias reuniones de trabajo entre destacados juristas internacionales, el Consejo del UNIDROIT y el Comité Jurídico de la OACI se llegó a la aprobación de la Convención sobre Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles y del Protocolo a la Convención sobre Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles en Asuntos Específicos de las Aeronaves.

Ambos instrumentos fueron aprobados por 21 de los 53 Estados participantes en dicha conferencia, los cuales a continuación me permito enlistar:

Burundi	Chile
China	República del Congo
Cuba	Etiopía
Francia	Ghana
Italia	Jamaica
Jordania	Kenia
Lesotho	Nigeria
Sudáfrica	Sudan
Suiza	Tanzania
Tonga	Turquía
Reino Unido	

La Convención y el Protocolo entrarán en vigor el primer día del mes siguiente a que sea depositado la octava ratificación de los Estados participantes.

3.4. Funciones y obligaciones de los estados de matrícula.

Cada Estado, por el simple hecho de registrar una aeronave y expedir un certificado de matrícula, adquiere funciones y obligaciones frente a los demás Estados contratantes respecto del uso de dicha aeronave. Tales compromisos se encuentran contenidos principalmente en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en las leyes nacionales que cada Estado expida de conformidad

con dicho Convenio. Sin embargo, es oportuno señalar que el propio Convenio de Chicago establece que las leyes y reglamentos vigentes en un Estado contratante, relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes, por lo que todas las aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Podemos afirmar que la regla general, en casi todos los Estados, es que los hechos ocurridos y los actos realizados a bordo de una aeronave se sujetarán a las leyes y autoridades del Estado de matrícula. Sin embargo, como veremos en este capítulo, existen algunas importantes excepciones a esta regla general.

Por la importancia que tiene para este trabajo, a manera de ilustración decidimos enlistar todas las funciones y obligaciones del Estado de matrícula que a nuestro juicio se encuentran contenidas en los instrumentos aprobados en la Conferencia de Chicago, haciendo en cada una referencia a los artículos correlativos que existan en las leyes mexicanas:

1.- En materia civil, en el caso de nacimientos y defunciones se aplicarán las disposiciones que para el efecto se encuentran contenidas en el Código Civil Federal. El comandante de la aeronave extenderá una constancia que se hará

llegar a la autoridad nacional que se encuentre en el destino para que a su vez la haga llegar al Juez del Registro Civil del domicilio de los padres. (art. 17 del Convenio y 70 del Código Civil Federal)

II.- En materia administrativa el Estado de matrícula deberá:

a) Establecer los requisitos y en su caso expedir, revalidar o cancelar los siguientes documentos:

- Certificado de matrícula (art. 19 del Convenio)
- Certificado de aeronavegabilidad (art. 31 del Convenio)
- Licencias apropiadas para cualquier miembro de la tripulación (art. 32 del Convenio)
- Licencia de estación de radio de la aeronave (art. 30 del Convenio)

b) Expedir requisitos que deberá cumplir el diario de abordaje. (art. 34 del Convenio y 40 de la LAC)

c) Certificar y registrar a los instructores que impartan la capacitación al personal de vuelo. (Anexo 1 del Convenio y art. 39 LAC)

d) Celebrar convenios internacionales bilaterales de aviación civil con otros Estados para que a sus aeronaves les sean otorgadas las concesiones y

permisos para prestar el servicio público de transporte, en rutas o vuelos sobre otro Estado, de conformidad con las siguientes Libertades del Aire³¹ (apéndices II y IV de la Conferencia de Chicago y art. 21 LAC):

- **Primera Libertad.-** Al reconocerse la soberanía de todas las Altas Partes Contratantes sobre su espacio aéreo, como base primordial del Convenio se acepta así que todos los Estados permitan que sus territorios sean sobrevolados estableciéndose rutas directas entre otros países.
- **Segunda libertad.-** Es la de poder hacer una escala de reabastecimiento con un carácter puramente técnico, sin desembarcar o embarcar pasajeros carga o correo, es decir, sin fines comerciales.
- **Tercera Libertad.-** Es el privilegio que otorga un país de permitir que una aeronave de otro país desembarque en su territorio pasajeros, carga y correo.
- **Cuarta Libertad.-** La anterior y ésta son complementarias, consistiendo en abordar pasajeros, carga y correo de un país y transportarlos al propio. Ambas libertades, tercera y cuarta, son pactadas conforme al principio de reciprocidad, enfocadas en términos comerciales.

³¹ Ugarte Romano, Luis, Op. Cit., pp. 50 a 53.

- **Quinta Libertad.-** Es el privilegio que se otorga de permitir abordar y transportar pasajeros, carga o correo, a un tercer país, distinto del de origen de la línea aérea que opera.
- **Sexta Libertad.-** Es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares de realizar, a través del Estado del transportista, tráfico entre otros dos Estados.
- **Séptima Libertad.-** Es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos operacionales regulares, otorgado por un Estado a otro, de realizar tráfico entre el territorio del Estado otorgante y cualquier tercer Estado sin el requisito de que se incluya en dicha operación un punto cualquiera del territorio del Estado beneficiario.
- **Octava Libertad.-** Es el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, de realizar tráfico de cabotaje entre dos puntos en el territorio del Estado otorgante en un servicio que se inicia o termina en el territorio nacional del transportista extranjero o (en relación con la llamada séptima libertad del aire) fuera del territorio del estado otorgante (conocida también como derecho de octava libertad o "cabotaje consecutivo").

- **Novena Libertad.**- Es el derecho o privilegio de realizar tráfico de cabotaje del Estado otorgante en un servicio que se lleva a cabo enteramente dentro del territorio de dicho Estado (conocido también como derecho de novena libertad o "cabotaje autónomo").

e) Registrar las tarifas por los servicios que presten los concesionarios o permisionarios. (art. 1º del Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional y art. 42 LAC)

f) Registrar a las aeronaves matriculadas en él y llevar un control de las inscripciones de los documentos que avalen la propiedad y derechos reales que recaigan sobre cada una de ellas. (art. 19 del Convenio y 47 de la LAC)

g) En caso de guerra o desastre natural, podrá hacer la requisa de las aeronaves y demás equipo de los servicios públicos de transporte aéreo. (art. 89 del convenio y 83 de la LAC)

III.- En materia penal, el Estado de Matrícula será el competente para conocer de las infracciones y delitos cometidos a bordo de una aeronave matriculada por dicho Estado. También podrán solicitar la extradición del delincuente en el caso de que la aeronave aterrice en otro Estado (Convenios de Tokio, La Haya, Montreal y artículos 6 y 165 al 176 del Código Penal Federal). En el caso de infracciones cometidas por personas a bordo de la aeronave, la OACI ha hecho

la siguiente clasificación³² tratando de diferenciarlas con base en el fin perseguido en cada una de ellas:

- Infracciones que entrañan actos de interferencia contra un miembro de la tripulación a bordo de una aeronave civil.
- Infracciones que ponen en peligro la seguridad operacional o que constituyen una perturbación, tales como la violencia física, la agresión sexual o la pedofilia.
- Infracciones que no están comprendidas en las dos primeras categorías y que afectan directamente la seguridad operacional de la aeronave.

IV.- En materia laboral, regir con su legislación nacional las relaciones de trabajo entre la tripulación y la empresa explotadora. (art. 17 del Convenio y 215 al 245 de la Ley Federal del Trabajo)

V.- En el caso de accidentes, a participar con observadores en la investigación de accidentes que sufran las aeronaves matriculadas en dicho Estado sobre el territorio de otro Estado (art. 26 del Convenio y 81 de la LAC). Al respecto, consideramos conveniente puntualizar las diferencias existentes entre la definición, aceptadas internacionalmente, de accidente e incidente:

³² Huang, Jiefang. *Grupo de estudio que examina los aspectos jurídicos relacionados con los pasajeros insubordinados*. Revista de la OACI. Volumen 56, número 2, 2001, pp. 18 a 20.

- **Accidente:** Todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible.
- **Incidente:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

Independientemente todas estas funciones y obligaciones de los Estados de matrícula, resulta oportuno recalcar que la OACI continuamente compromete a los Estados contratantes a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativas a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. Para tal fin, la OACI expide normas, métodos y procedimientos recomendados para ser implementados por los Estados contratantes.

Gracias a esta uniformidad, las funciones y obligaciones de los Estados de matrícula, en muchos de los casos se encuentran igualmente reguladas dentro de las legislaciones internas de varios Estados. Puede ser que existan algunas pequeñas diferencias, pero en general los Estados cuentan con las mismas obligaciones y funciones sobre las aeronaves que abanderan.

CAPÍTULO CUARTO

EL PROTOCOLO RELATIVO A UNA ENMIENDA AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL [ARTÍCULO 83 BIS]

4.1. Artículo 83 y 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Debido al rápido crecimiento de la industria aeronáutica y al incremento en el intercambio comercial entre naciones, la industria de la fabricación junto con las empresas de comercialización de aeronaves, se han convertido en actividades económicas con gran peso específico dentro de los países en que operan. Los avances tecnológicos que se requieren para la construcción de una aeronave exigen un conjunto de conocimientos y capacidades que únicamente se encuentran al alcance de países plenamente desarrollados. Por ello, la creciente demanda de aeronaves para el transporte de pasajeros y carga, han llevado a los explotadores en países en vías de desarrollo, que no tienen la capacidad financiera de comprar una aeronave, a utilizar instrumentos de financiamiento o arrendamiento para estar en posibilidad de prestar dichos servicios.

La práctica y la costumbre en la manera de celebrar contratos para adquirir o usar aeronaves, han llegado a extremos tales en que serios cuestionamientos se han comenzado a plantear acerca de los principios ya adoptados en el

Convenio de Chicago de 1944. Por un lado, los propietarios deseaban tener la seguridad de poder recuperar rápidamente su aeronave en caso de incumplimiento del contrato. Para ello, pactaban que la aeronave seguiría estando en todo momento matriculada en el Estado del arrendador a pesar de que operara con un explotador perteneciente a otro Estado. Con ello, el arrendador pretendía lograr que en caso de quiebra o incumplimiento del contrato por parte del explotador, pudiera recuperar rápidamente la aeronave amparándose en que el Estado del explotador no podría retener injustificadamente una aeronave matriculada por otro Estado.

Por el otro lado, el explotador, al momento de operar una aeronave con matrícula extranjera dentro de su propio territorio, en territorio extranjero o en aguas internacionales; encontraba serias dificultades jurídicas debido al atributo de nacionalidad de la aeronave con la que operaba. Algunos de los problemas que surgieron fueron: la imposibilidad para ejercer su derecho para explotar rutas con esa aeronave, la dificultad para obtener los certificados de aeronavegabilidad en su propio Estado, su imposibilidad para participar en investigación de accidentes y hasta la imposibilidad de su Estado para conocer sobre hechos y actos cometidos a bordo de la aeronave.

La única salida que al efecto aparentemente podía proporcionar el Convenio de Chicago, era la facultad contenida en el artículo 83 del Convenio que establece que *"todo Estado contratante puede concertar arreglos que no sean*

incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible". Sin embargo, en el problema de arrendamiento, tal facultad era insuficiente para resolverlo debido a que el Convenio no hacía hasta ese momento mención alguna acerca de la transferencia de obligaciones o funciones derivadas de la matrícula de un aeronave y únicamente se limitaba a señalar que las aeronaves tendrían la nacionalidad del Estado en que fueren matriculadas.

Consciente de la problemática generada, la Asamblea General de la OACI durante su 23º periodo de sesiones en Montreal, el 6 de octubre de 1980 aprobó un Protocolo³³ en el que se contiene la redacción del nuevo artículo 83 bis, a continuación del artículo 83 del Convenio, el cual me permito transcribir a continuación:

"PROTOCOLO

*Relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil
Internacional firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980*

*LA ASAMBLEA DE LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL,*

³³ Diario Oficial de la Federación del 24 de enero de 1991, pp. 9-12.

HABIENDOSE REUNIDO en su vigésimo tercer periodo de sesiones en Montreal el o de octubre de 1980,

HABIENDO TOMADO NOTA de las Resoluciones A21-22 y A22-28 sobre el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales.

HABIENDO TOMADO NOTA del proyecto de enmienda del Convenio sobre Aviación Civil internacional preparado por el 23o. periodo de sesiones del Comité Jurídico.

HABIENDO TOMADO NOTA de que es deseo general de los Estados contratantes contar con una disposición sobre la transferencia de ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de la aeronave en caso de arrendamiento, fletamento o intercambio o cualquier arreglo similar relativo a dicha aeronave,

HABIENDO CONSIDERADO necesario enmendar para los efectos señalados, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 de diciembre do 1944,

1. APRUEBA, de conformidad con las disposiciones del Artículo 94 a) del referido Convenio, la siguiente enmienda propuesta al mismo:

Insértese después del Artículo 83 el siguiente nuevo Artículo 83 bis:

"Artículo 83 bis

Transferencia de ciertas funciones y obligaciones a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

b) *La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado Parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.*

c) *Las disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77".*

2. *PRESCRIBE, de conformidad con las disposiciones de dicho Artículo 94 a) del mencionado Convenio, que el número de Estados contratantes cuya ramificación se requerirá para que la enmienda propuesta anteriormente entre en vigor, será de noventa y ocho, y*

3. *RESUELVE que el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional redacte un Protocolo, en los idiomas español, francés, inglés y ruso, teniendo cada texto igual autenticidad, en el que se incorpore la enmienda propuesta mencionada, así como lo expuesto a continuación:*

a) *El Protocolo ostentará las firmas del Presidente de la Asamblea y de su Secretario General.*

b) *El Protocolo quedará abierto a la ratificación de todo Estado que haya ratificado el citado Convenio sobre Aviación Civil Internacional o se haya adherido al mismo.*

c) *Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional.*

d) *El Protocolo entrará en vigor para los Estados que lo hayan ratificado en la fecha en que se deposite el nonagésimo octavo instrumento de ratificación.*

e) *El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la fecha de depósito de cada ratificación del Protocolo.*

f) *El Secretario General notificará inmediatamente a todos los Estados Partes en dicho Convenio la fecha de entrada en vigor del Protocolo.*

g) Con respecto a cualquier Estado que ratifique el Protocolo después de la fecha anteriormente referida, el Protocolo entrará en vigor a partir del depósito de su instrumento de ratificación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

POR CONSIGUIENTE, en virtud de la decisión antes mencionada de la Asamblea,

Este Protocolo ha sido redactado por el Secretario General de la Organización.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, el Presidente y el Secretario del mencionado vigésimo tercer periodo de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, debidamente autorizados por la Asamblea, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal el 6 de octubre de mil novecientos ochenta en un documento único redactado en los idiomas español, francés, inglés y ruso, teniendo cada texto igual autenticidad. El presente Protocolo quedará depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, y el Secretario General de esta Organización transmitirá copias certificadas,

conformes, del mismo, a todos los Estados Partes en el
Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago
el siete de diciembre de 1944.

Certified to be a true and complete copy

Copie certifiée conforme

Es copia fiel y auténtica

Kouh to4ha nonha

S. Block

Legal Bureau

Direction des Affaires Juridiques

Dirección de Asuntos Jurídicos

IOpruh4eckoe ynpabnehhe ICAO OACI NKAQ

R.S. Nyaga,

Presidente del 23o. periodo de sesiones de la Asamblea.

Rúbrica.

Yves Lambert,

Secretario General.

Rúbrica.

La presente es copia fiel y completa en español del Protocolo relativo a una Enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Artículo 83 bis), firmado en la ciudad de Montreal, Canadá, el día seis del mes de octubre del año de mil novecientos ochenta."

A efecto de realizar un análisis de la composición de este protocolo, procederé a continuación a la descomposición de dicho instrumento de la manera siguiente:

- a) Consideraciones;
- b) Texto de la enmienda;
- c) Ratificación;
- d) Secretaría de la OACI.

Consideraciones.- Un protocolo es una acta relativa a un acuerdo, conferencia o congreso diplomático. Dentro de las consideraciones del presente protocolo resulta evidente la existencia anterior de inquietudes expresadas por los Estados contratantes sobre la necesidad de contar con un mecanismo que pudiera resolver el problema del arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves. Ya en diversas sesiones, el Comité Jurídico de la OACI había analizado la posibilidad de que mediante la creación de alguna disposición que hablara sobre la transferencia y obligaciones de los Estados de matrícula, los

propios Estados pudieran celebrar acuerdos para alcanzar alguna solución adecuada a cada caso en particular. Para ello el Comité emitió este proyecto de enmienda que finalmente fue elevado a protocolo al ser aprobado por la asamblea.

Texto de la enmienda.- La enmienda en sí (el nuevo artículo 83 bis), contenida en la segunda parte del protocolo, se encuentra dividida en tres párrafos. En ellos se establece los siguientes conceptos :

- a) La aclaración de que la nueva disposición será válida a pesar de lo establecido en los artículos 12, 30, 31 y 32 a) del Convenio de Chicago, que hablan sobre reglamentos, radiotransmisores, certificados y licencias al personal, respectivamente. Como ya lo vimos, hasta ese momento el Convenio no abordaba ningún tema relacionado con el arrendamiento internacional de aeronaves y las facultades que podrían delegarse los Estados. El hecho de hacer mención a los artículos que se refieren a algunas de las funciones de los Estados de matrícula cumple el propósito de aclarar que los casos contemplados en la nueva enmienda serán la excepción de la aplicación estricta de dichos artículos.

- b) El requisito de que el explotador de la aeronave tenga su oficina principal o residencia permanente en otro Estado distinto al de matrícula. Aquí no se hace mención respecto a la nacionalidad de la persona física o moral

que lleve a cabo las labores de explotador, ni se hace mención respecto a los lugares en los que el explotador operará la aeronave. Únicamente se considera al domicilio o residencia permanente del explotador de la aeronave para efectos de considerarlo distinto al del Estado de matrícula. Nosotros entendemos que dicho requisito no se estableció en relación con la nacionalidad del explotador debido a que dada la integración regional en el transporte aéreo existen empresas y organizaciones de explotación conjunta que operan en grandes regiones y sólo tienen su oficina principal en uno de los Estados en los que operan.

- c) La posibilidad de que mediante un acuerdo celebrado entre los Estados involucrados, puedan ser transferidas todas o parte de sus funciones y obligaciones que como Estado de matrícula tenga sobre dicha aeronave. Ya en la parte final del capítulo anterior señalamos cuáles eran las principales funciones del Estado de matrícula contenidas en el Convenio de Chicago. La transferencia de dichas funciones y obligaciones se da únicamente por parte del Estado de matrícula al Estado del domicilio del explotador, toda vez que el último no tiene función alguna que transmitir al Estado de matrícula y simplemente se limita a aceptar las funciones y obligaciones que le son transferidas. El acuerdo que materializa dicha transferencia se entiende como un convenio bilateral regido por el Derecho Internacional Público.

- d) La aclaración de que el Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad respecto a las funciones y obligaciones transferidas. Es decir, una vez que haya sido aceptada la transferencia de dichas funciones, a partir de ese momento el Estado de matrícula quedará liberado de cualquier responsabilidad en caso de violación a los reglamentos aplicables o al mal uso que se le de a la aeronave.
- e) En el segundo párrafo se establece el requisito de que para que el acuerdo entre los Estados sea oponible a terceros Estados, éste deberá ser primero registrado ante el Consejo de la OACI en caso de no haber sido hecho del conocimiento de los demás Estados contratantes interesados. Lo anterior entendemos, es con el fin de dar una certeza jurídica a los demás Estados para permitirles estar en posibilidad de identificar fácilmente a que Estado corresponde la responsabilidad de las aeronaves que operan sobre su territorio. También con este requisito, se pretende evitar dar oportunidad a que la enmienda en cuestión pueda ser ocultada de mala fe por algún Estado que pretenda evadir responsabilidades.
- f) Por último, en el tercer párrafo, se establece que las disposiciones anteriores también serán aplicables las organizaciones internacionales de explotación conjunta de conformidad con la definición de las mismas contenida en el artículo 77 del Convenio de Chicago.

Ratificación.- La prescripción contenida en el segundo punto del Protocolo estableció que el requisito para que entre en vigor el mismo, sería la ratificación de noventa y ocho Estados contratantes. Vale la pena mencionar que el protocolo entró en vigor el veinte junio de 1997 y a la fecha ha sido ratificado por 131 Estados participantes de los 187 Estados miembros de la OACI. A continuación nos permitimos enlistar las fechas en que cada uno de estos Estados depositó el respectivo instrumento de ratificación ante la OACI.³⁴

Estado	Fecha de depósito del instrumento de ratificación
Albania	22 noviembre 1999
Alemania	19 octubre 1983
Andorra	25 febrero 2001
Antigua y Barbuda	17 octubre 1988
Arabia Saudita	25 junio 1991
Argentina	12 agosto 1987
Armenia	8 diciembre 1999
Australia	2 diciembre 1994
Austria	25 abril 1983
Azerbaijón	23 marzo 2000
Bahrein	7 febrero 1990
Bangla Desh	2 septiembre 1988
Barbados	5 octubre 1981
Belarus	24 julio 1996
Bélgica	23 septiembre 1983
Belice	24 septiembre 1997
Bosnia y Herzegovina	9 mayo 1997
Botswana	28 marzo 2001
Brasil	30 octubre 1990
Brunei Darussalam	25 agosto 2000
Bulgaria	7 julio 1981
Burkina Faso	15 junio 1992
Burundi	10 octubre 1991

³⁴ www.icao.int , Página web de la OACI.

Camerún	28 febrero 2002
Canadá	23 octubre 1985
Chile	28 junio 1982
China	23 julio 1997
Colombia	19 diciembre 1995
Croacia	6 mayo 1994
Cuba	17 mayo 1984
Chipre	5 julio 1989
Dinamarca	22 diciembre 1983
Ecuador	20 junio 1991
Egipto	11 septiembre 1981
El Salvador	8 abril 1998
Emiratos Árabes	18 febrero 1987
Eritrea	27 mayo 1994
Eslovaquia	20 marzo 1995
Eslovenia	8 marzo 2000
España	11 julio 1983
Estonia	21 agosto 1992
Etiopía	25 junio 1981
Fiji	21 septiembre 1992
Filipinas	31 enero 1984
Finlandia	18 diciembre 1991
Francia	27 agosto 1982
Gambia	20 junio 2000
Georgia	4 julio 2000
Ghana	15 julio 1997
Granada	8 noviembre 1990
Grecia	25 septiembre 1984
Guatemala	26 abril 1983
Guinea	1 octubre 1998
Guyana	2 mayo 1988
Haití	21 septiembre 1984
Hungría	27 mayo 1981
India	5 agosto 1994
Indonesia	29 julio 1987
Irán	17 junio 1994
Irak	4 marzo 1982
Irlanda	29 marzo 1990
Islandia	9 mayo 1990
Israel	25 febrero 1983
Italia	29 noviembre 1985
Jamaica	26 mayo 2000
Japón	26 junio 1998
Jordania	30 junio 1993

Kenya	13 octubre 1982
Kuwait	24 mayo 1995
Kirguistán	28 febrero 2000
Latvia	17 agosto 1999
Libano	14 abril 1983
Libia	28 octubre 1996
Luxemburgo	1 octubre 1986
Macedonia	23 marzo 1998
Madagascar	15 diciembre 2000
Malawi	13 diciembre 1990
Mali	11 enero 1984
Malvinas	30 octubre 1997
Islas Marshall	6 abril 1994
Mauritania	6 agosto 1990
México	20 junio 1990
Mónaco	9 mayo 1991
Mongolia	22 septiembre 1999
Moroco	29 enero 1987
Nauru	28 julio 1994
Nepal	9 junio 1997
Netherlands	5 noviembre 1981
New Zealand	17 marzo 1993
Nigeria	8 abril 1988
Noruega	20 septiembre 1995
Omán	11 marzo 1981
Pakistán	27 mayo 1987
Panamá	3 agosto 1982
Papua Nueva Guinea	5 octubre 1992
Paraguay	29 marzo 2001
Perú	11 julio 2000
Polonia	24 enero 2002
Portugal	3 marzo 1998
Qatar	8 marzo 1990
República Checa	15 abril 1993
República de Korea	23 abril 1981
República de Moldova	20 junio 1997
Rumania	29 agosto 1996
Rusia	3 febrero 1988
Samoa	9 julio 1998
San Marino	3 febrero 1995
Seychelles	23 septiembre 1983
Singapur	7 mayo 1991
Sri Lanka	27 diciembre 2000
Sudafrica	21 septiembre 1998

Suecia	13 julio 1987
Suiza	21 febrero 1985
Swazilandia	28 septiembre 2001
Tayikistán	23 julio 1996
Togo	24 abril 1987
Tonga	5 febrero 2002
Trinidad y Tobago	31 enero 1991
Tunisia	29 abril 1985
Turkmenistán	14 abril 1993
Turquía	13 noviembre 1992
Ucrania	11 agosto 1995
Uganda	10 marzo 1982
United Kingdom	16 marzo 1981
United States	15 febrero 1982
Uruguay	7 enero 1982
Uzbekistán	24 febrero 1994
Vanuatu	31 enero 1989
Viet Nam	7 febrero 1996
Yugoslavia	13 enero 2001
Zambia	28 enero 1993

Resulta oportuno mencionar que en México, el Protocolo fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día 27 de diciembre de 1989, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 9 de febrero de 1990 y el Decreto promulgatorio fue publicado por el Poder Ejecutivo el 24 de enero de 1991.

Secretaría.- Dentro del tercer punto del protocolo se establece que la Secretaría de la OACI redactará un protocolo en los idiomas español, francés, inglés y ruso. También se establece que el protocolo quedará abierto a la ratificación de cualquier otro Estado que haya ratificado el Convenio de Chicago

o se haya adherido posteriormente al mismo. Se dispone que los instrumentos de ratificación serán depositados ante la OACI, la cual informará del momento de su entrada en vigor una vez que cuente con noventa y ocho ratificaciones. Si algún Estado deposita posteriormente a la entrada en vigor del protocolo sólo surtirá efectos para ese Estado a partir del depósito de su instrumento de ratificación.

4.2. Resolución A23-13 sobre arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales.

No obstante lo dispuesto por el anterior protocolo, debido a la urgente necesidad por encontrar una solución a los problema planteado, la Asamblea General de la OACI decidió en el mismo periodo de sesiones emitir una resolución que pudiera dar cabida a la celebración de convenios entre Estados hasta en tanto entrara en vigor el protocolo mencionado. A continuación transcribimos el texto integro de la resolución adoptada por la Asamblea:

A23-13 Arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales.

CONSIDERANDO que es de interés general para la aviación civil internacional facilitar los arreglos de arrendamiento,

fletamento e intercambio de aeronaves, especialmente de aeronaves sin tripulación;

CONSIDERANDO que las disposiciones internacionales en vigor no contienen ningún impedimento absoluto para la ejecución de tales arreglos;

CONSIDERANDO que el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, entre otras cosas, no impide que el Estado de matrícula delegue en otro Estado poderes para ejercer las funciones que le incumben en virtud de dicho Anexo.

CONSIDERANDO que tal delegación de poderes pueda facilitar la ejecución de arreglos para el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, especialmente de aeronaves de tripulación;

CONSIDERANDO que tal delegación de poderes sólo puede otorgarse sin perjuicio de los derechos de terceros Estados;

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional fue preparado antes de generalizarse la aplicación

del arrendamiento, fletamento e intercambio internacionales de aeronaves, especialmente de aeronaves sin tripulación;

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional impone al Estado de matrícula responsabilidades que puede asumir cuando la aeronave es explotada por un explotador de dicho Estado, como es corrientemente el caso, pero que no puede asumir convenientemente cuando la aeronave matriculada en tal Estado es arrendada, fletada o intercambiada, especialmente sin tripulación, por un explotador de otro Estado;

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional quizá no especifique debidamente los derechos y obligaciones del Estado del cual es nacional el explotador de una aeronave arrendada, fletada o intercambiada, especialmente sin tripulación, hasta que entre en vigor la enmienda del Convenio (Artículo 83 bis);

CONSIDERANDO que la seguridad y el régimen económico del transporte aéreo internacional pueden verse adversamente afectados por falta de una definición clara de las responsabilidades con respecto a las aeronaves arrendadas,

fletadas o intercambiadas, especialmente sin tripulación, en virtud de las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

CONSIDERANDO que los casos de arrendamiento, fletamento e intercambio en cuestión, han aumentado en forma notoria y plantean graves problemas;

CONSIDERANDO que las disposiciones de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional que se refieren a la delegación de poderes de un Estado a otro para que ejerza determinadas funciones, sólo pueden invocarse cuando no vayan en detrimento de los derechos de Estados terceros;

CONSIDERANDO que legislación de determinados Estados contratantes no está adaptada a esta situación; y

CONSIDERANDO que aún no se ha resuelto el problema fundamental de la responsabilidad final del Estado de matrícula en esta materia y que no podrá resolverse hasta que entre en vigor la enmienda del Convenio (Artículo 83 bis);

LA ASAMBLEA:

1. FELICITA al Consejo por las medidas que ha adoptado hasta el momento para facilitar el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves adoptando por su parte, diversas enmiendas a los Anexos al Convenio de Chicago y por otra parte, encargando el estudio de un texto apropiado, primeramente a un grado de trabajo y luego a un subcomité especial del Comité Jurídico;

2. DECLARA que la cuestión del arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves continúa presentando graves problemas que deben ser resueltos;

3. INSTA a que, en los casos que se facilitara la ejecución de arreglos para el arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves —especialmente sin tripulación— el Estado de matrícula de tales aeronaves, en la medida en que se estime necesario, delegue en el Estado del explotador las funciones que le competen en virtud del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

4. INSTA a que, en tales casos el Estado del explotador modifique, si es necesario, sus reglamentos nacionales en la

medida requerida para facultar la aceptación de tal delegación de funciones y obligar al explotador a cumplir las obligaciones impuestas por el Anexo 6;

5. INSTA a todos los Estados contratantes, en cuya legislación existan disposiciones que se opongan al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, a que revisen oportunamente tales disposiciones, con miras a eliminar dichos obstáculos y ampliar su competencia, con objeto de poder asumir las nuevas funciones y obligaciones que le pudieran ser atribuidas en calidad de Estado del explotador; y

6. DECLARA que esta resolución reemplaza y anula las Resoluciones A18-16, A21 y A22-28.

Como ya señalamos anteriormente, la ratificación de noventa y ocho Estados de la enmienda al Convenio de Chicago obedecía a inquietudes planteadas tiempo atrás; el problema en ese momento era que la incertidumbre en la espera de las ratificaciones requeridas podría retrasar indefinidamente una solución concreta al problema planteado. Por ello, mediante esta simple resolución, la Asamblea instó a los Estados a ir modificando sus legislaciones con el fin de permitir la delegación o en su caso aceptación de las funciones del Estado de matrícula de conformidad con el Convenio de Chicago. Con ello se

pretendía ir ganando tiempo a la ratificación del protocolo y abrir el camino para que los Estados pudieran encontrarse en libertad de celebrar los convenios propuestos para resolver el problema.

Vale la pena aclarar que las resoluciones de la Asamblea también son sometidas a votación, sin embargo, éstas no requieren de una ratificación por parte de los Estados contratantes, tal como sucede en los protocolos, toda vez que el propósito de una resolución es únicamente limitarse a hacer una declaración o exhortar a los Estados contratantes a realizar determinados esfuerzos en aras de alcanzar los fines de la OACI.

4.3. Su adecuación en la Legislación Nacional.

Parte del compromiso que asume cada Estado al adherirse al Convenio de Chicago es el de colaborar para lograr el más alto grado de uniformidad posible entre sus reglamentos internos y las de los demás Estados de contratantes. Para tal fin, la OACI lleva una relación de las normas y procedimientos recomendados derivados del propio Convenio y de sus Anexos. En el caso de que un Estado ratifique alguna enmienda, como ya lo vimos, deberá adecuar su normatividad interna para ir acorde a la norma internacional. En caso de no poder hacerlo, es su obligación notificar al Consejo de la OACI las diferencias entre sus propios reglamentos y la norma internacional. En tales casos, el

Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados de las diferencias que existan entre uno o varios puntos y el método nacional correspondiente al Estado en cuestión.

A este respecto, México al ratificar y depositar el Protocolo ante la OACI no hizo declaración sobre alguna reserva o diferencia existente en su legislación. Con ello, el Estado Mexicano asumió el compromiso de que en breve tiempo se hicieran las reformas necesarias para uniformar sus leyes y con ello ayudar a alcanzar la regularidad en la navegación aérea internacional.

4.3.1. Artículos 34 y 35 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

Nuestro país, congruente con este principio de uniformidad, ha hecho algunos esfuerzos para adecuar su normatividad para ir de acuerdo con lo aprobado en el Protocolo de enmienda al Convenio de Chicago en el artículo 83 bis. En 1998, el entonces Presidente de la República, hizo uso de las facultades que le confiere el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para reglamentar la Ley de Aviación Civil publicada en el diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995 y así, el 7 de diciembre de 1998 fue publicado el Reglamento de la Ley de Aviación Civil en el Diario Oficial de la Federación.

Hasta ese momento, la Ley de Aviación Civil no hacía mención alguna respecto a la posibilidad de que el Estado Mexicano pudiera transferir o recibir funciones y obligaciones propias del Estado de matrícula en el caso de aeronaves dadas en arrendamiento o en fletamento. La Ley únicamente se limitaba a establecer en su artículo 45 que *"en casos excepcionales, las aeronaves con matrícula extranjera arrendadas por los concesionarios o permisionarios, podrán ser operadas temporalmente, previa autorización de la Secretaría, con sujeción al reglamento respectivo."*

A pesar de la breve y limitada disposición anterior, no fue sino hasta más de tres años después, que el Reglamento de la Ley de Aviación Civil estableció en sus artículos 34 y 35 :

"Artículo 34. La Secretaría autorizará a las personas físicas o morales mexicanas, la celebración de contratos de arrendamiento de aeronaves que ostenten matrícula extranjera, para destinarlas a la prestación de servicios al público de transporte aéreo nacional o internacional, siempre y cuando:

I. El contrato de arrendamiento provea al concesionario o permisionario mexicano de una aeronave en condiciones de aeronavegabilidad y certificada para uso civil, y que en aquél se

expresen en forma clara las obligaciones del arrendatario con respecto al mantenimiento de la misma;

II. La aeronave cumpla con los límites de ruido y de emisión de contaminantes establecidos en las normas oficiales mexicanas correspondientes;

III. La aeronave, en el tiempo en que se encuentre en arrendamiento del concesionario o permisionario mexicano, cumpla con las condiciones prescritas en la Ley y este Reglamento, y

IV. El contrato de arrendamiento, en el caso de servicio de transporte aéreo regular, contenga un procedimiento de rescisión, terminación y retomo de la aeronave al extranjero.

Artículo 35. *Para regular la responsabilidad tratándose de aeronaves arrendadas con matrícula extranjera, la Secretaría promoverá la celebración de tratados con los gobiernos extranjeros."*

Con estos artículos, el Reglamento únicamente autorizaba a los permisionarios y concesionarios mexicanos (explotadores) a operar aeronaves con matrícula

extranjera en rutas nacionales e internacionales. El Reglamento no mencionaba nada acerca del fletamento y se limitaba únicamente a exigir que dicha aeronave cumpliera con los requisitos legales y de aeronavegabilidad establecidos en las leyes mexicanas.

Por su parte, el artículo 35 contemplaba ya la posibilidad de celebración de tratados que buscaran regular la responsabilidad tratándose de aeronaves arrendadas con matrícula extranjera. Sin embargo, dicho artículo tampoco hacía mención alguna respecto a qué tipos de responsabilidades podrían regular dichos tratados quedando poco claro si se refería a la de los explotadores, de los arrendadores o de los Estados de matrícula. En aquel entonces, algunos autores³⁵ opinaron que dada la importancia que tenía en ese momento el artículo 35, dicha disposición debería de encontrarse en una norma de mayor jerarquía, tal como la propia Ley de Aviación Civil.

A pesar de sus deficiencias, ambas disposiciones fueron sin duda un avance para tratar de armonizar nuestra legislación con el protocolo de enmienda que ya había ratificado México ante la OACI. Se abría con estos artículos, por lo menos la posibilidad de que el Estado Mexicano pudiera comenzar a celebrar tratados con otros Estados a fin de reglamentar la responsabilidad en el caso de arrendamiento.

³⁵ Ugarte Romano, Luis, Op. Cit., p. 184.

4.3.2. Reformas a la Ley de Aviación Civil publicadas el 28 de diciembre de 2001.

Como parte del esfuerzo de los legisladores mexicanos para intentar desaparecer algunas de las lagunas creadas en la Ley de Aviación Civil de 1995, el 28 de diciembre de 2001 fue publicada un decreto que reformaba diversas disposiciones entre las cuales se encontraba la siguiente reforma que agregaba dos párrafos al artículo 45 de la Ley de Aviación Civil:

“Artículo 45.

.....

.....

Tratándose de aeronaves con matrícula mexicana o extranjera, que se encuentren arrendadas, en intercambio, fletadas o bajo cualquier figura jurídica, la Secretaría promoverá ante las instancias correspondientes, la celebración de Tratados con gobiernos extranjeros, con la finalidad de transferir o aceptar de forma total o parcial, las funciones y obligaciones que como Estado de matrícula se tengan respecto de dichas aeronaves.

.....”

Resulta evidente la enorme similitud entre la redacción de los nuevos párrafos agregados y el contenido del propio artículo 83 bis del Convenio de Chicago. Es probable que, debido a la insistente crítica de juristas, finalmente los legisladores hayan decidido colocar esta disposición en una norma de mayor jerarquía a la del Reglamento de la Ley de Aviación Civil en donde se hiciera mención expresa sobre la posibilidad de transferir funciones y obligaciones relacionadas con el Estado de Matrícula. Con esta reforma podemos afirmar que finalmente queda adecuada nuestra legislación para ir acorde a los compromisos adquiridos por México en el nuevo artículo 83 bis del Convenio de Chicago.

Durante la realización del presente trabajo, no existía registrado ante la OACI acuerdo alguno entre México y otro Estado que contemplará la transferencia de obligaciones y facultades del Estado de matrícula. Resultará sin duda interesante conocer el contenido y alcances de los acuerdos que en un futuro se establezcan a este respecto.

CONCLUSIONES

El presente trabajo es una descripción jurídica del proceso que siguió la creación del artículo 83 bis dentro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Después de haber analizado los antecedentes que generaron la búsqueda de una solución al problema del arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera, hemos llegado a algunas conclusiones:

Primera.- La matrícula y la responsabilidad correlativa que el Estado adquiere sobre el uso que se le da a las aeronaves que abandera, son instituciones que han sido fundamentales para el desarrollo y seguridad de las operaciones aéreas internacionales. Por ello, la nacionalidad de las aeronaves ha sido un principio ampliamente reconocido por el Derecho Aeronáutico desde el Convenio de París de 1919.

Segunda.- La enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional contenida en el nuevo artículo 83 bis resulta ser en nuestra opinión, una extralimitación del principio de nacionalidad de las aeronaves prácticamente inalterado hasta ese momento. El que la OACI con esta enmienda permitiera a los Estados de matrícula ceder sus facultades y obligaciones, resultó tener muchos más alcances jurídicos que el de simplemente servir como una solución a intereses derivados de componendas comerciales.

Tercera.- No debe perderse de vista que el problema que pretendía originalmente resolver la OACI surgió de la preocupación de los arrendadores por obtener la rápida devolución de sus aeronaves en caso de quiebra o incumplimiento por parte del arrendatario. Con el artículo 83 bis, aparentemente desaparecían las lagunas legales creadas por la prohibición que los arrendadores establecían a los arrendatarios de no cambiar la matrícula de la aeronave arrendada. Lamentablemente, con la solución adoptada por la OACI, surgen inconsistencias jurídicas mucho más serias, que ahora vienen a cuestionar el principio de nacionalidad de las aeronaves y la soberanía del Estado que las registra.

Cuarta.- Cuando un Estado cede sus funciones y obligaciones de Estado de matrícula, cede la jurisdicción que tiene sobre la aeronave para conocer sobre los hechos que ocurran y actos que se cometan a bordo de ella. Si entendemos que la jurisdicción es una manifestación de la soberanía de los Estados, y que la atribución de nacionalidad produce el efecto adicional de extender jurídicamente el ámbito espacial de vigencia de las normas constitucional y penales, entonces podemos afirmar que la cesión de las facultades y obligaciones que se tienen como Estado de matrícula implican una cesión o limitación de la soberanía del mismo Estado.

Quinta.- La reciente firma del Convención sobre Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles y del Protocolo a la Convención sobre

Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles en Asuntos Específicos de las Aeronaves, auspiciados por el UNIDROIT y supervisados por la OACI, propone la creación de un sistema internacional de registro de aeronaves y motores -que por cierto era una institución ya contemplada en el Convenio de Chicago- sin trastocar el principio de nacionalidad de las aeronaves. Ambos instrumentos resultan ser un estudio mucho más serio y verdaderamente tendiente a la reducción, por un lado, del riesgo de arrendar aeronaves para los arrendadores, y por el otro, de los costos de financiamiento para los arrendatarios. Consideramos que una vez que ambos tratados entren en vigor y sean puestos en práctica por varios países, su uso rebasará al de los acuerdos contenidos en artículo 83 bis, el cual creemos será desestimado por los Estados una vez que se percaten de las lagunas y problemas jurídicos que ocasiona.

Sexta.- En todo caso, también se requieren estudios más profundos acerca del principio de nacionalidad de las aeronaves que propongan una solución de carácter internacional a los problemas y extremos a los que puede llegar su aplicación. Hasta el momento la doctrina no parece ponerse de acuerdo sobre todo los alcances que tiene atribuirle, no solo a las aeronaves, sino en general a las cosas, una nacionalidad.

ÍNDICE DE ABREVIACIONES

CINA: Comisión Internacional de Navegación Aérea.

CITEJA: Comité Internacional de Expertos Jurídicos Aeronáuticos.

Convenio de Chicago: Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Convenio de París: Convención Internacional de Navegación Aérea firmada en París el 13 de octubre de 1919.

Convenio de Tokio: Convenio sobre Infracción y Ciertos Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves. Firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963.

DOF: Diario Oficial de la Federación.

LAC: Ley de Aviación Civil.

México: Estados Unidos Mexicanos.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

OPACI: Organismo Provisional de Aviación Civil Internacional.

UNIDROIT: Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado.

BIBLIOGRAFÍA

A) LIBROS

ACOSTA ROMERO, Miguel. *Teoría General del Derecho Administrativo. Primer Curso*. 12 ed., México, Ed. Porrúa, 1995. 1048 p.

ARELLANO GARCÍA, Carlos. *Derecho Internacional Privado*. 12 ed., México, Ed. Porrúa, 1998. 986 p.

----- *Primer curso de Derecho Internacional Público*.
2 ed., México, Ed. Porrúa, 1993. 837 p.

BAUZÁ ARAÚJO, Álvaro. *Tratado de Derecho Aeronáutico*. Montevideo, Ed. Amalio M. Fernández, 1981.

BURGOA ORIHUELA, Ignacio. *Derecho Constitucional Mexicano*. 10 ed., México, Ed. Porrúa, 1996. 1083 p.

CONTRERAS VACA, Francisco José. *Derecho Internacional Privado. Parte Especial*. 2 ed., México, Ed. Oxford University Press, 1998. 795 p.

CARVAJAL CONTRERAS, Máximo. *Derecho Aduanero*. 9 ed., México, Ed. Porrúa, 2000. 501 p.

GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo. *Introducción al Estudio del Derecho*. 47 ed., México, Ed. Porrúa, 1995. 444 p.

GÓMEZ LARA, Cipriano. *Teoría General del Proceso*. 9ed., México, Ed. Oxford University Press, 2001. 337 p.

GUTIÉRREZ Y GONZÁLEZ, Ernesto. *El Patrimonio*. 5ed., México, Ed. Porrúa, 1995. 1061 p.

OVALLE FAVELA, José. *Teoría General del Proceso*. 3 ed., México, Ed. Oxford University Press, 1996. 351 p.

PEREZNIETO CASTRO, Leonel. *Derecho Internacional Privado*. Parte General. 6 ed., México, Ed. Harla, 1997. 632 p.

ROJINA VILLEGAS, Rafael. *Compendio de Derecho Civil. Tomo II. Bienes, Derechos Reales y Sucesiones*. 27 ed., México, Ed. Porrúa, 1996. 505 p.

SÁNCHEZ BRINGAS, Enrique. *Derecho Constitucional*. 1 ed., México, Ed. Porrúa, 1995. 718 p.

SEPULVEDA, César. *Derecho Internacional*. 17 ed., México, Ed. Porrúa, 1997. 737 p.

SEARA VÁZQUEZ, Modesto. *Derecho Internacional Público*. 16 ed., México, Ed. Porrúa, 1997. 741 p.

SERRA ROJAS, Andrés. *Teoría del Estado*. 11 ed., México, Ed. Porrúa, 1990. 849 p.

----- *Derecho Administrativo. Doctrina, Legislación y Jurisprudencia. Primer Curso*. 18 ed., México, Ed. Porrúa, 1997. 901 p.

----- *Derecho Administrativo. Doctrina, Legislación y Jurisprudencia. Segundo Curso.* 18 ed., México, Ed. Porrúa, 1997. 900 p.

TAPIA SALINAS, Luis. *Derecho Aeronáutico.* 2. ed., Barcelona, Ed. Bosch, 1993. 823 p.

TENA RAMÍREZ, Felipe. *Derecho Constitucional Mexicano.* 10 ed., México, Ed. Porrúa, 1996. 653 p.

UGARTE ROMANO, Luis. *Ley, Convenios, Tratados y otros temas de Aeronáutica Civil.* México, Ed. Espejo de Obsidiana, 1995. 326 p.

----- *Tratado de Derecho Aeronáutico.* México, Tranjet, 2000. 581 p.

VÁZQUEZ DEL MERCADO, Oscar. *Contratos Mercantiles.* 4 ed., México, Ed. Porrúa, 1992. 561 p.

ZAMORA Y VALENCIA, Miguel Angel. *Contratos Civiles.* 6 ed., México, ed. Porrúa, 1997. 500 p.

Manual de Capacitación para Autoridades Aeronáuticas. Dirección General de Aeronáutica Civil, México, 1998.

B) LEGISLACIÓN NACIONAL

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley de Aviación Civil. Publicada en el DOF el 12 de mayo de 1995.

Ley de Aeropuertos. Publicada en el DOF el 19 de diciembre de 1995.

Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito. Publicada en el DOF el 14 de enero de 1985.

Reglamento de la Ley de Aviación Civil. Publicado en el DOF el 7 de diciembre de 1998.

Reglamento de la Ley de Aeropuertos. Publicado en el DOF el 17 de febrero de 2000.

Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano. Publicado en el DOF el 28 de noviembre de 2000.

C) CONVENIOS Y TRATADOS INTERNACIONALES

Convención Internacional de Navegación Aérea. Firmada en París el 13 de octubre de 1919.

Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional. Firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

Protocolo de la Haya, relativo a la modificación de la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional. Firmado en la Haya el 28 de septiembre de 1955.

Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional realizado por quien

no sea transportista contractual. Firmado en Guadalajara, Jalisco (México) el 18 de septiembre de 1961.

Conferencia de Chicago. Firmado el 7 de diciembre de 1944.

Convenio de Ginebra sobre el Reconocimiento Internacional de Derechos sobre aeronaves. Firmado en Ginebra, Suiza el 19 de junio de 1948.

Convenio sobre Infracción y Ciertos Actos Cometidos a bordo de las Aeronaves. Firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963.

Convenio de la Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves. Firmado el 16 de diciembre de 1970.

Convenio de Montreal para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil. Firmado el 23 de septiembre de 1971.

Convención sobre Garantías Internacionales sobre Bienes Muebles. Firmada en la Ciudad del Cabo, Sudáfrica el 16 de noviembre de 2001.

D) DICCIONARIOS

Diccionario Jurídico Mexicano. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 9ª ed., Ed. Porrúa, México 1996.

Diccionario de Lengua Española. Real Academia Española, 21ª ed., Editorial Espasa Calpe, Madrid 1992.

E) ARTÍCULOS

Huang, Jiefang. *Grupo de estudio que examina los aspectos jurídicos relacionados con los pasajeros insubordinados*. Revista de la OACI. Volumen 56, número 2, 2001, pp. 18 a 20.