



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

PROBLEMAS DE CONSTITUCIONALIDAD EN LA CANCELACIÓN  
DE MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA DE LAS  
AERONAVES CIVILES MEXICANAS.

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

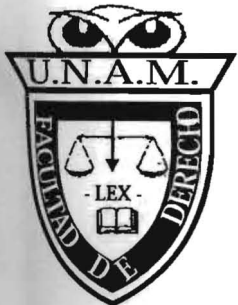
**LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A :

**JOSÉ ALFONSO RUBALCAVA JIMÉNEZ**



MAESTRO ROGELIO ZACARÍAS RODRÍGUEZ GARDUÑO





Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# PROBLEMAS DE CONSTITUCIONALIDAD EN LA CANCELACIÓN DE MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA DE LAS AERONAVES CIVILES MEXICANAS

Introducción.....	I
Abreviaturas.....	IV

## Capítulo Primero.

### El hecho técnico que da lugar a la aviación.

1. La aeronave.....	1
1.1. Surgimiento de la aeronave.....	1
1.2. Influencia de la evolución del hecho Técnico en el surgimiento y desarrollo del derecho aeronáutico.....	2
1.3. Algunas definiciones y clasificación sobre las aeronaves.....	9
1.4. Características de las aeronaves.....	16
1.4.1. Componentes de la aeronave.....	16
1.4.2. Elementos distintivos que individualizan a la aeronave.....	20
1.5. Naturaleza jurídica de la aeronave.....	22
1.5.1. Doctrina.....	22
1.5.2. Menciones introductorias en la Legislación nacional e internacional.....	25

## Capítulo Segundo.

### Derechos sobre las aeronaves civiles

2. La aeronave civil como objeto de derechos.....	29
2.1. La fuente de las obligaciones respecto de las aeronaves civiles.....	29
2.1.1. Derechos de propiedad respecto de las aeronaves civiles.....	30
2.1.2. Derechos de posesión sobre las aeronaves civiles.....	40
2.1.3. Demás derechos reales en relación con las aeronaves civiles.....	50
2.2. Diferencias entre el sistema anglosajón y romano europeo sobre los derechos de las aeronaves.....	59
2.3. Los derechos respecto de las aeronaves civiles en la Legislación Mexicana.....	62
2.3.1. Que derechos se constituyen.....	62
2.3.2. Como se constituyen los derechos sobre las aeronaves civiles.....	66
2.4. Convenios Internacionales relacionados con los derechos sobre las aeronaves civiles.....	69
2.4.1. Convenio sobre Embargo Preventivo de Aeronaves (Roma, 1933).....	69
2.4.2. Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).....	70
2.4.2.1. Anexo Siete, al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).....	73
2.4.3. Convenio sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. (Ginebra, 1948.).....	74

2.4.4. Convenio Relativo a las Garantías Sobre Equipos Móviles.....	76
2.4.4.1. Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, 2001 (Cabo Sudáfrica, 2001.).....	82

### **Capítulo Tercero.**

#### **Marcas de Nacionalidad y Matrículas de las aeronaves civiles.**

3. Nacionalidad de las aeronaves civiles.....	83
3.1. Obtención de la nacionalidad en las aeronaves civiles.....	93
3.2. Concepto de Matrícula.....	94
3.2.1. Requisitos normalmente utilizados conforme al derecho comparado para obtener el certificado de Marcas de Nacionalidad y Matrícula de las aeronaves.....	96
3.3. Los registros administrativos.....	98
3.4. Efectos del registro conforme a sus principios.....	99
3.5. Registro de aeronaves civiles en el registro aeronáutico mexicano.....	101
3.6. Regulación nacional e internacional vigente en el derecho positivo mexicano sobre el certificado de marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles.....	103
3.7. Análisis y descripción del procedimiento registral Mexicano conforme a la ley de Aviación Civil, Ley de Aeropuertos y el Reglamento de Registro Aeronáutico Mexicano y las disposiciones sobre mejora regulatoria.....	111
3.7.1. Sujetos legitimados para solicitar y obtener la inscripción de aeronaves civiles mexicanas en el Registro Aeronáutico Mexicano.....	113
3.7.1.1. Servicios de Transporte Aéreo.....	114
3.7.1.2. Distinción para ubicar a los sujetos legitimados.....	116
3.7.2. Análisis sobre los efectos que producen las inscripciones en el Registro Aeronáutico Mexicano.....	116
3.8. Casos de operación en México de aeronaves civiles con marcas de nacionalidad y matrículas extranjeras afectas a empresas aéreas mexicanas.....	119

### **Capítulo Cuarto.**

#### **Anticonstitucionalidad de las disposiciones que regulan la cancelación de Marcas de Nacionalidad y Matrícula de las aeronaves civiles mexicanas.**

4. Conceptos de inconstitucionalidad y anticonstitucionalidad.....	124
4.1. Análisis del artículo 46 de la Ley de Aviación Civil y su relación con otros dispositivos jurídicos.....	128
4.1.1. Supuestos para poder cancelar la matrícula	

y sus requisitos para llevarse a cabo.....	132
4.1.2. Sujetos legitimados para solicitar la cancelación.....	137
4.1.3. Efectos por la cancelación de matrícula.....	138
4.2. Violación de garantías constitucionales	
en la Cancelación de matrícula.....	141
4.2.1. Artículo 14 Constitucional.....	143
4.2.2. Artículo 16 Constitucional.....	144
4.2.3. Artículo 17 Constitucional.....	147
<b>Conclusiones.....</b>	<b>149</b>
<b>Proyecto de Reformas a la Ley de Aviación Civil.....</b>	<b>154</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>159</b>

## Introducción

Es muy grato escribir esta introducción pues es la oportunidad de poder transmitir el pensamiento que me impulsó a escribir sobre este tema sin necesidad de entrar en pormenores. Además de que dentro de estas líneas, se estará en presencia de una reflexión propia y sincera.

Quisiera iniciar explicando la razón por la cual decidí explorar la materia aeronáutica, que es sin duda, la pasión que tengo por la materia y por el estudio del espacio exterior. Este interés surgió de conversaciones sostenidas con mi padre y con diversos amigos que se encuentran inmersos en la temática. De manera paralela, al tomar la materia de Derecho Aéreo y Espacial, impartida por el Mtro. Rogelio Rodríguez Garduño, las amenas clases y explicaciones despertaron aun más mi gusto sobre estos temas. Dentro de las referidas clases, nos encontramos frente a algunas deficiencias en la legislación aeronáutica mexicana que han dado pie para desarrollar diversos temas de tesis, entre ellos, el que hoy nos ocupa. El estudio de esta problemática me enseñó una variedad de temas y de particularidades que enriquecieron mis pensamientos e ideas, encontrándome en mundo jurídico muy distinto pero igualmente hermoso e interesante, por lo que debo confesarles que en ocasiones me perdía en su vastedad y me enfocaba en aspectos que no estaban estrechamente ligados con mi estudio, por esa razón intenté enfocarme en aspectos que consideré relevantes, evitando en lo posible, abordar temas generales.

Como toda norma, el Derecho Aeronáutico surgió de la necesidad de regular exigencias nuevas que provocaban conflictos entre particulares. En ese sentido, el presente trabajo ofrece un análisis que pretende mejorar la regulación de la materia aeronáutica, observando para ello, las diferentes corrientes del extranjero y ajustándolas a nuestro sistema jurídico.

Las aeronaves por su alto grado de especialidad y el elevado costo de sus componentes, las convierte en bienes de sumo valor y de muy difícil adquisición, ya que se debe contar con una solvencia económica que implique el desembolso de altas sumas de dinero que sólo las instituciones financieras o los Estados pueden costear. Entrando en el tema, tenemos que recordar que anteriormente las aerolíneas basaban su poderío y fortaleza en el número de aeronaves de las que eran propietarias, por lo que utilizaban contratos de financiamiento para su compra. En consecuencia, fue imperativo regular figuras, como la hipoteca aeronáutica, que garantizaran la armonía de las partes en operaciones de artefactos de tan altísimo valor. Es bien sabido que para tales efectos se acudía al financiamiento propio, ya que había disponibilidad de fondos que provenían de la misma explotación de servicios, o bien al financiamiento externo. Hoy en día, debido a la competitividad del sector, es impensable que las aerolíneas sean dueñas de todas sus aeronaves y poco probable que tengan ingresos tan altos para financiarse ellas mismas, por tanto, recurren al financiamiento externo y a contratos que implican solo transmisión de posesión como es el caso del arrendamiento o del *leasing*.

Los contratos que transmiten la posesión, como el arrendamiento puro, el *leasing* o el arrendamiento financiero, son esquemas utilizados por las empresas aéreas como único medio para tener flotas aéreas competitivas y eficientes, que les garanticen su permanencia en el mercado, evitando tener aeronaves viejas y obsoletas. Muchos de estos contratos de utilización o financiación emanan de la experiencia de sistemas jurídicos del *Common Law*, como Estados Unidos y Reino Unido, provocando discrepancias con los sistemas de tradición escrita como el de México; por lo que a pesar de la efectividad de estos contratos, en ocasiones, esta incompatibilidad crea dificultades jurídicas en su aplicación.

Como estudiaremos más adelante, el medio más efectivo para poder identificar y controlar la aeronave es que se le dote de nacionalidad, de matrícula y que se cuente con un registro público donde consten los actos jurídicos de la misma. Por consiguiente, es obligación de aquella persona física o moral que tenga la calidad de explotador, contar con su respectivo certificado de nacionalidad y matrícula, debidamente registrados, ya que así se acredita la legal procedencia del artefacto y se garantiza la protección de los derechos, por medio de la publicidad frente a terceros. De igual manera, considero que los registros aeronáuticos, en una excepción jurídica, van más allá de la protección de los derechos por la publicidad ya que además de tener efectos declarativos también constituyen derechos, esto es, que la inscripción de una aeronave otorga a quien figura en el asiento registral el derecho de poder explotar la aeronave. Por tanto, si el derecho a explotar la aeronave, se traduce en la máxima expresión de usar y gozar con plenitud el artefacto, disponiendo de esta por cuenta propia con o sin fines de lucro, debemos proteger este derecho para garantizar certidumbre jurídica entre las relaciones de los particulares que se encuentren en ese ámbito.

Ahora bien, el supuesto para cancelar la matrícula, regulado en la fracción I del artículo 46 de la LAC, en mi opinión vulnera las garantías constitucionales que protegen el derecho de posesión, considerando que si se cancela la matrícula a petición del propietario de una aeronave que no tenga la calidad de explotador, equivaldría a que éste de propia mano, prive al legítimo poseedor de su derecho para usar y aprovechar el artefacto para los fines contratados.

Este trabajo recepcional tiene el propósito de establecer una legislación congruente con nuestro sistema jurídico y los principios establecidos en nuestra ley fundamental, por lo que figuras como la cancelación de la matrícula por vía del propietario que no tenga la calidad de explotador o la autorización irrevocable para cancelar la matrícula, que otorga el poseedor al propietario de una aeronave, al no ser acordes con nuestra legislación deben evolucionar para evitar transgresiones a nuestra Constitución y paralelamente garantizar la protección de los derechos y el pago de los créditos por concepto de la financiación y utilización de aeronaves.

Tomando en cuenta lo anterior, la forma de poder llevar a cabo estos fines es por medio de modificaciones a la LAC que establezcan un sistema que garantice la competitividad de las empresas mexicanas por medio de la compra y

renta de aeronaves modernas respetando la garantía de audiencia consagrada en nuestra Constitución.

En conclusión, con la finalidad de respetar nuestros principios constitucionales y en especial la garantía de audiencia, sin mermar en ningún sentido el desarrollo de la aviación, se propone establecer en la LAC, en el reglamento de la LAC y RAM, normas procesales tendientes a conseguir oportunamente el pago de créditos vencidos o no pagados, de parte de las empresas aéreas, sin que se viole el derecho de la persona que conste como titular en el asiento registral, mediante la implantación de un proceso sumario y modificando la fracción I del artículo 46 de la LAC.



## ABREVIATURAS

OACI Internacional	Organización de Aviación Civil
CCF	Código Civil Federal
LVGC	Ley de Vías Generales de Comunicación
Convenio de Chicago	Convenio sobre Aviación Civil Internacional
Convenio de Ginebra	Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves
Convenio de la Ciudad del Cabo	Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil.
Convenio de Varsovia	Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional.
Convenio de Guadalajara	Convenio Complementario del Convenio de Varsovia de 1929, Relativo al Transporte Aéreo Internacional, Realizado por quien no sea el Transportista Contractual.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.
CITEJA	Comité Internacional Técnico de Expertos. Jurídicos Aéreos.
UNIDROIT	Instituto para la Unificación del Derecho Privado (Con sus siglas en francés)
RAM	Registro Aeronáutico Mexicano.

LAC

Ley de Aviación Civil

## **CAPÍTULO 1 EL HECHO TÉCNICO QUE DA LUGAR A LA AVIACIÓN**

### **1. La aeronave**

#### **1.1. Surgimiento de la aeronave**

El surgimiento de la aeronave es un acontecimiento que cambió la percepción del hombre con respecto a espacios que en algún momento se creían inalcanzables. El deseo de libertad que provoca el surcar el espacio aéreo motivó el surgimiento de artefactos y técnicas encaminadas a lograr este fin. Es por ello que este capítulo se referirá de manera resumida a los antecedentes de las aeronaves, ya que hablar de su desarrollo sería motivo de una obra completa.

Nos enfocaremos en los aspectos importantes que dieron origen a la aeronave como tal, ya que como lo expusimos en la introducción, la aviación es un tema basto y por eso es que en ocasiones es común que nos perdamos en su complejidad.

Desde tiempos inmemoriales el hombre ha intentado elevarse en los aires por tanto no se puede hablar de un momento específico donde se dio comienzo a esta historia, en antiguas leyendas ya se hablaba de hombres poderosos que quisieron surcar los cielos. Una de estas la menciona Niccoli Ricardo<sup>1</sup>, sobre un rey llamado Kai Kawus que en el año de 1500 a.c. viajó en un carro sostenido por águilas. Otro acontecimiento que considero importante se dio en 1707 cuando Leonardo Da Vinci realizó varios proyectos sobre naves voladoras que desafortunadamente nunca llevó a cabo. El primer acontecimiento formal del que se tiene certeza fue el de los hermanos Joseph y Jacques Etienne Montgolfier, propietarios de una industria papelerera, los cuales al realizar pruebas con papel y aire caliente, el 19 de septiembre de 1783, realizaron en Versalles un asenso vertical en un globo con una oveja, una oca y un gallo. Después de este acontecimiento varios entusiastas de la aviación realizaron hazañas que demostraban que el hombre por fin podía volar.

El parte aguas en la historia de la aviación y el cual marcó la creación de las aeronaves que hasta este momento surcan los cielos, ocurrió el 17 de diciembre de 1903 cuando los hermanos Orville y Wilbur Wright demostraron que un artefacto motorizado más pesado que el aire podía elevarse y navegar en el cielo. Después de este vuelo la aviación comenzó a desarrollarse a pasos agigantados y la segunda guerra mundial aceleró aun más este desarrollo.

México también fue pionero de la aviación y contribuyó en su desarrollo realizando diversos intentos por volar y construyendo artefactos para lograr este fin. El Lic. Ugarte comenta “los primeros vuelos realizados en nuestro país están registrados en el siglo XVIII, aun en época colonial aquí en la Nueva España hacia el año de 1784, José María Alfaro, mediante el vuelo en globo aerostático de

---

<sup>1</sup> NICCOLI, Ricardo. Historia del Vuelo, primera edición, Océano, país, 2003, p.7

cubierta impermeable e inflado con aire caliente logró una ascensión no tripulada y un año después repite la experiencia Antonio María Fernández, en Tlaxcala siendo el primer mexicano que ascendía en el nuevo intento”<sup>2</sup>. Existen varios registros de mexicanos que empezaron a realizar experimentos y ascensiones con diversas técnicas y con resultados satisfactorios. Más adelante en su libro nos habla de que “Hacia 1910 surge la primera empresa de Construcciones Aeronáuticas dedicada a la construcción y reparación de aviones y que después en 1912 Villasana produce los primeros aviones mexicanos, Miguel Lebrija en la capital de la república logra un exitoso vuelo, lo que hace nacer la aviación militar en México.”<sup>3</sup>

Como anécdota en la historia universal el autor Martín L. Guzmán<sup>4</sup> nos cuenta que el general Pancho Villa, al ser un genio para las actividades bélicas, fue la primer persona en el mundo que utilizó los aviones como medio de ataque en algunas batallas, las cuales son narradas de manera detallada en varias páginas de su obra.

“Hacia el 20 de Agosto de 1924 se crea en México la Compañía Mexicana de Aviación, domiciliada en el puerto de Tampico, Tamaulipas, siendo la primera Línea aérea en el continente norteamericano y resulta relevante que en 1939, se realiza el primer vuelo de la ciudad de México a New York, por Francisco Sarabia, aquel que tuvo un fatal desenlace en su vuelo de regreso al caer su nave en el río Potomac”<sup>5</sup> Tomando en cuenta este dato, Mexicana de Aviación fue la segunda línea aérea más antigua del mundo.

Hoy en día las aeronaves son parte fundamental de la vida del hombre ya que son un instrumento militar, de investigación, de rescate, de lucro y de transporte efectivo. La aeronave ha sido protagonista de los momentos más lamentables pero también más hermosos del siglo XX, gracias a ella es que el hombre ha podido surcar el espacio ultraterrestre pero también ha provocado destrucción y muerte. Es por esto que la industria de la aviación debe contar con normas que regulen efectivamente esta actividad y procuren su desarrollo. Las aeronaves actuales son cada vez más eficientes, seguras, tecnológicas y su desarrollo se detendrá hasta los límites de la mente humana.

## **1.2. Influencia de la evolución del hecho técnico en el desarrollo del derecho aeronáutico**

El hecho técnico en derecho aeronáutico es el artefacto que hace posible la aviación, llamado genéricamente aeronave y conforme al Convenio Sobre Aviación Civil (Convenio de Chicago) firmado en Chicago en el año 1944 dentro de

---

<sup>2</sup> UGARTE Romano, Luis, Tratado de Derecho Aeronáutico, primera edición, Ugarte y Ugarte Asociados, S.C., México 2000, p. 32.

<sup>3</sup> *Ibíd.*, p.33.

<sup>4</sup> GUZMÁN, Martín Luis. Memorias de Pancho Villa, primera edición, Porrúa, México 1984. p. 5

<sup>5</sup> UGARTE Romano, Luis, *ob. Cit.*, p.30

su anexo 7 señala: “toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra”.<sup>6</sup> Esta definición aunque criticable porque solo habla de características técnicas, es la que hasta el momento se ha aceptado por la mayoría de los países, otras definiciones y sus características serán tratadas de manera más amplia en el siguiente capítulo.

Las primeras disposiciones que hubo sobre derecho aeronáutico fueron para intentar regular un acontecimiento hasta ese momento no conocido o que no tenía la suficiente difusión, donde un artefacto navegaba por los cielos y que indudablemente modificaba la esfera jurídica provocando consecuencias de derecho que no estaban reguladas. Se puede decir siguiendo el comentario de Rodríguez, que las normas del derecho aeronáutico surgieron en el departamento de policía de París en Francia, cuando la utilización de aeronaves, que en ese momento eran globos aerostáticos muy rudimentarios que no contaban con un sistema de dirección muy eficiente, provocó que algunos aterrizajes fueran sobre propiedad privada causando daños y perjuicios al patrimonio de terceros. Estos sucesos fueron incrementándose y con esto también las quejas e inconformidades, las cuales eran reportadas en primera instancia al departamento de policía que en ese momento figuraban como la autoridad más cercana. Esto motivó a la creación de un reglamento de policía que por primera vez intentó regular la actividad aeronáutica, con reglas simples de despegues, aterrizajes y zonas para este fin.

Henry Couannier narra este acontecimiento de la siguiente manera “Antes de que el aeróstato estuviese capacitado para asegurar su dirección, tuvo ya que sufrir la acción del legislador. En Francia el lugarteniente general de policía de la Villa de París, Lenoir, promulgó el 23 de abril de 1784 una ordenanza prohibiendo las ascensiones en globo sin previa autorización. En 1819 el conde Angles, prefecto de policía, prohibió el uso de globos inflados con aire caliente e impulso para los otros la obligación de un paracaídas, prohibiendo, además, las experiencias antes de recoger las cosechas.”<sup>7</sup>

La evolución del hecho técnico es sin duda la que ha provocado el desarrollo del derecho aeronáutico, por esta razón se puede afirmar que esta rama del derecho es relativamente nueva ya que su creación dependió necesariamente del surgimiento de la aeronave, por tanto afirmo que el derecho aeronáutico como disciplina autónoma vio la luz hasta el momento que hubo que regular las situaciones que empezaron a surgir en torno a la actividad aérea. Tapia Salinas escribe “La navegación aérea como actividad que ha provocado una revolución dinámica en las relaciones humanas, ha originado desde el momento que tal

---

<sup>6</sup> Definición de aeronave de la parte 1 de definiciones del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

<sup>7</sup> COUANNIER, Henry Andrés. Elementos Creadores del Derecho Aéreo, Reus S.A., 1929. p. 6

realidad se he hecho presente, el correspondiente ordenamiento que la regula. Es perfectamente normal que el hecho técnico preceda al acto jurídico puesto que no puede preverse las realidades futuras que la ciencia y la mente humana ha de ir creando.”<sup>8</sup>

El poder militar, político y económico de la aeronave ha propiciado que el desarrollo del derecho aeronáutico sufra presiones y tendencias más políticas que jurídicas ya que los estados ciertamente se ven obligados a adoptar posturas que no vulneren su jurisdicción ni su soberanía. Sin embargo en los casi cien años en que ha existido la aviación los países en un afán de impulsar, incentivar y desarrollar esta actividad han logrado encontrar un equilibrio en cuanto a la regulación de esta materia con respecto a elementos básicos que no están sujetos a variación o flexibilidad, un ejemplo muy claro es el Convenio sobre Aviación Civil Internacional el cual ha tenido gran aceptación entre la mayoría de los países.

Para poder entender a plenitud esta influencia que guarda el hecho técnico con el desarrollo del derecho aeronáutico es conveniente mencionar los principios del derecho aeronáutico, que a nuestra consideración y en concordancia con el Mtro. Rogelio Rodríguez son los siguientes.

1. INFLUENCIA DEL HECHO TÉCNICO. Como lo tratamos anteriormente el hecho técnico fue el inicio del derecho aeronáutico y actualmente es un elemento que determina la creación de nuevas normas que se adecuen a un constante proceso de cambio.

A nuestro parecer es uno de los elementos de derecho aeronáutico más importantes, tomando en cuenta que el surgimiento del derecho aeronáutico dependió necesariamente de la creación de este artefacto y de las consecuencias jurídicas que se fueron presentando del uso de este.

Ya Bauza decía “en pocas materias jurídicas la influencia del hecho técnico se ha hecho sentir tanto sobre el derecho como en esta” y basta decir las constantes modificaciones a los anexos de la OACI para darnos cuenta de las constantes modificaciones provenientes de este factor.”<sup>9</sup>

2. AUTONOMÍA. “Este término no implica que el derecho aeronáutico sea una disciplina totalmente desvinculada de las demás disciplinas jurídicas. El derecho es uno, basado principalmente en el derecho común y sus diversas ramas son apenas una diversificación, y no completas en sí mismas, como para abarcar en forma absoluta y contemplar todos los casos que puedan

---

<sup>8</sup> TAPIA Salinas, Luis, Derecho Aeronáutico, Bosch, Barcelona, 1993, p. 5.

<sup>9</sup> UGARTE Romano, Luis Ob. Cit. p. 77

presentarse como resultado de la complicada actividad de los hombres entre si y las comunidades humanas.”<sup>10</sup>

Este elemento resulta de la autonomía que guarda esta materia con otras ramas del derecho, ya que reúne lo elementos de autonomía, doctrinal, legislativo y científico.

3. INTERNACIONALIDAD. Diversos autores de derecho aeronáutico reconocen que este elemento es característico y distintivo del derecho aeronáutico. Ya que tomando en cuenta la influencia del hecho técnico, la internacionalidad es consecuencia de las características que guarda el hecho técnico que son su velocidad, su capacidad de cruzar las fronteras de un país a otro con gran facilidad y la de transportar a personas de distintos países sobre el territorio de varios países.

Por estas características es sin duda una necesidad para el desarrollo y seguridad de la aviación tener una regulación internacional uniforme.

4. UNIFICADOR O TENDENCIA A LA UNIFORMIDAD. Esta tendencia está ligada a la internacionalidad ya que debe existir una unificación de las diferentes normas existentes en esta materia. En otras palabras este elemento se refiere esencialmente a la necesidad imperante de unificar los conceptos, normas y reglas técnicas que regulan la actividad aeronáutica para garantizar su seguridad y desarrollo.

Se ilustra de mejor manera con lo comentado por el Lic. Ugarte sobre este elemento que es plasmado en el Convenio de Chicago en su artículo 37 que a la letra dispone: “Cada Estado contratante se compromete a colaborar con el fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.”<sup>11</sup>

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

1. Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;
2. Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
3. Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;

---

<sup>10</sup> GILDMEISTER, Alfredo, Elementos de Derecho Aeronáutico, Universidad del Pacífico, Lima, 1973. p. 8

<sup>11</sup> UGARTE Romano, Luis Ob. Cit. p. 78

4. Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
  5. Aeronavegabilidad de las aeronaves;
  6. Matrícula e identificación de las aeronaves;
  7. Compilación e intercambio de información meteorológica;
  8. Diarios de a bordo;
  9. Mapas y cartas aeronáuticos;
  10. Formalidades de aduana e inmigración;
  11. Aeronaves en peligro e investigación de accidentes; y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.
5. MOVILIDAD o DINAMISMO. Este elemento consiste en que el derecho aeronáutico se encuentra en evolución permanente ya que debe adaptarse a la realidad y a los cambios constantes en las relaciones que se derivan de la actividad aeronáutica. Sin que esto signifique que sea un derecho inestable o variable por tal razón es más conveniente llamarlo dinamismo, como lo explica la siguiente cita “al dinamismo también se le ha llamado movilidad y es fácil, al tomar en consideración esta característica, incurrir en una confusión, susceptible de perturbar la perspectiva de la materia: al decir que tiene como carácter específico su dinamismo, no debe interpretarse que sea una disciplina de principios cambiantes y variables, sin solidez en sus instituciones, sino que debe comprenderse esta interesante cualidad en su justo significado, que refleja la adaptabilidad de la ciencia jurídica a las necesidades sociales que constituyen su objeto”<sup>12</sup>

En este elemento también se encuentra evidenciada la influencia del hecho técnico, ya que las aeronaves van cambiando y mejorando constantemente con respecto a su eficiencia, seguridad e índices de contaminación, siguiendo los estándares y obligaciones internacionales. Pero también este elemento se ve sustentado en principios comerciales que son cada vez más estrictos y competitivos, por tanto las relaciones entre los sujetos de este derecho, varían constantemente y son cada vez más complejas, un ejemplo claro son las diferentes modalidades en los contratos de adquisición y venta de aeronaves así como los contratos de cooperación entre aerolíneas.

---

<sup>12</sup> VIDELA Escalada, Federico, Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, Zavala, 1969. Tomo 1. p. 10



6. **REGLAMENTARISMO.** Existen disposiciones generales internacionales y nacionales que regulan cuestiones básicas de la actividad aérea sin embargo este elemento nos habla de que además de estas normas deben existir otras de carácter específico que regulen circunstancias concretas. El derecho aeronáutico es tan extenso y complejo que necesita de estas disposiciones para regular casos concretos necesarios para garantizar la eficacia y la seguridad aeronáutica.
7. **NORMAS DE SEGURIDAD.** Es importante este elemento porque la actividad aérea es muy precisa, compleja y debe garantizar sobre todo la seguridad, por esto el derecho aeronáutico debe fundamentalmente contener normas que contengan cuestiones de esta naturaleza. El desarrollo de la aviación en el mundo depende entre otras cosas de la seguridad en su operación, ya que sin ella se colapsaría en un periodo muy corto.
8. **POLITICIDAD.** Este elemento es sin duda inherente al derecho aeronáutico ya que como lo comente anteriormente los países al crear normas sobre este materia tienen necesariamente que anteponer el interés nacional para garantizar sus intereses y sobre todo vigilar que no se vulnere su soberanía y evidentemente su seguridad.

“Esta característica del derecho le es fundamental, tomando en cuenta que el principio de soberanía de los estados que negocian, se ve seriamente involucrada en la actividad aviatoria, lo que justifica el pactar y negociar con base al ejercicio positivo de esa soberanía”<sup>13</sup>

9. **INTEGRALIDAD.** El derecho aeronáutico como tal nace de la unión de varias disciplinas jurídicas, ya que su complejidad y amplitud es tal que se encuentra en la mayoría de los ordenamientos jurídicos. Esto quiere decir que el derecho aeronáutico integra disposiciones contenidas en muy variadas ramas del derecho relacionadas entre sí y “que aisladamente no tendrían razón de ser”<sup>14</sup>.

Varios estudiosos del derecho aeronáutico afirman que esta integración es evidente, tomando en cuenta que varias disposiciones del derecho común contienen regulación aeronáutica. En México y conforme a lo mencionado por el Lic. Rodríguez; dentro de nuestra legislación existen múltiples disposiciones en materia aeronáutica y estudiar todas ellas será materia de una obra aparte.

Videla lo resume de esta manera “La integralidad aparece como un carácter distintivo de esta materia debido a su ubicación en el cuadro de la

---

<sup>13</sup> UGARTE Romano, Luis, ob. Cit. p. 89

<sup>14</sup> Ídem, p. 39

enciclopedia jurídica: contiene materiales de derecho público y privado, interno e internacional, de manera tal que, en cualquier sistemática que se adopte como base para la clasificación, aparece un doble juego de relaciones, que requiere particular precisión en la solución.”<sup>15</sup>

Después de explicar estos elementos es conveniente formar un criterio en torno a la definición de derecho aeronáutico.

El *Dictionnaire-Sirey de la terminologie du Droit International* (1959) presenta esta definición: conjunto de reglas de Derecho que rigen la utilización del espacio atmosférico por el hombre, y especialmente el estatuto y la circulación de las aeronaves, así como las relaciones que se establecen entre éstas y los espacios terrestres o marítimos que ellas sobrevuelan o destinados a su uso.

E. Pépin- escribe que el objeto de derecho aéreo es “reglamentar la navegación, la circulación y la utilización de las aeronaves, así como las relaciones jurídicas que puedan resultar de ello.”<sup>16</sup>

“Ambrosini lo define como la rama del derecho que estudia todos los factores esenciales de la navegación aérea, es decir: el ambiente, atmósfera y superficie en que se organiza y desenvuelve; el medio (aeronave), con el que se actúa y todas las relaciones jurídicas públicas y privadas, nacionales e internacionales a las cuales da lugar.”<sup>17</sup>

Fragali lo define como “complejo de normas destinadas a regular todas las relaciones jurídicas que pueden nacer de la navegación aérea y a contener a esta dentro de los límites que le deben ser impuestos por necesidades de orden público.”<sup>18</sup>

Videla lo define de esta manera “el derecho aeronáutico es el conjunto de principios y normas, de derecho público y privado, de orden interno e internacional, que rigen las instituciones y relaciones jurídicas nacidas de la actividad aeronáutica o modificadas por ella.”<sup>19</sup>

Ugarte en su opinión considera que el derecho aeronáutico “es el conjunto de normas de derecho público y privado, nacional e internacional que regulan la actividad en el espacio aéreo y en la superficie, dedicada al transporte de personas y cosas mediante el empleo de aeronaves, todas las obras y servicios relacionados con la seguridad de dicha actividad.”<sup>20</sup>

---

<sup>15</sup> VIDELA Escalada, Federico, ob. Cit. p.45

<sup>16</sup> E. PÉPIN, Le Droit aérien, en Recueil des Cours de l'Académie de Droit international, 71, La Haya 1947. p. 11

<sup>17</sup> Ambrosini, A., instituciones del Derecho Aéreo de la Aviación, Buenos Aires, 1951, p. 48

<sup>18</sup> TAPIA Salinas, Luis, ob. Cit. p.11

<sup>19</sup> VIDELA Escalada, Federico, ob. Cit., tomo 2, p. 18

<sup>20</sup> UGARTE Romano, Luis, ob. Cit. p.75

Atendiendo los diversos conceptos: el derecho aeronáutico es el conjunto de normas y principios de carácter público y privado, que regulan la navegación aérea, por medio de una regulación nacional o internacional.

### **1.3. Algunas definiciones y clasificación sobre las aeronaves**

El concepto de aeronave no se puede englobar en una sola definición ya que la versatilidad en su uso, sus tipos y sus clases son muy variados. Por esta razón es que los conceptos que se tienen de aeronave la definen con respecto a una o varias características pero sin mencionar todas. A nuestro parecer no se podría establecer un concepto absoluto de aeronave tomando en cuenta que cada aeronave tiene características especiales que la distinguen de otra. Sin embargo todas se rigen por una característica esencial que consiste en el medio donde son utilizadas llamada espacio aéreo.

Al hablar de espacio aéreo me refiero al ámbito de aplicación del derecho aeronáutico y para efectos de esta investigación lo definiremos como el espacio atmosférico en que se desarrolla la navegación aérea. No hay que olvidar que el espacio aéreo es susceptible de apropiación de los estados en ejercicio de su soberanía, como queda constatado en el artículo 27 de nuestra Constitución, pero para el tema que tratamos no es relevante profundizar en su estudio. También cabe señalar que el espacio aéreo como tal no se limita a la capa de la tierra llamada atmósfera y que va más allá de ella pero la regulación de este espacio corresponde al terreno del derecho espacial o cósmico.

Existen varias definiciones sobre aeronave y algunos autores las dividen para dotarlas de una ubicación en su estudio, los criterios que utilizan son muy variados, por tal razón con la intención de una mejor comprensión las dividiremos de la siguiente manera:

1. Las que hablan del uso de la aeronave: estas definiciones se abocan esencialmente a determinar de qué forma se ocupan estas máquinas y el fin para el que fueron creadas.

Ley de Aviación Civil Mexicana de 1995: Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: I. Aeronave: cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo;

Código Aeronáutico Argentino de 1967: Artículo 36. Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas.

Ley de Aviación Civil Venezolana del 2001: Artículo 56. Se considerarán aeronaves a los efectos de este Decreto-Ley, todos los vehículos capaces de elevarse, sostenerse y transitar en el aire, destinados al transporte de personas o cosas, a exhibiciones, propaganda, turismo, instrucción, deporte o a otros fines

comerciales, agrícolas, sanitarios o científicos, así como los destinados al uso particular de sus propietarios.

Ley de Navegación Aérea Española de 1960: Artículo 11. Se entiende por aeronave toda construcción apta para transporte de personas o cosas, capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que este y tenga o no órganos motopropulsores.

Dentro de estas definiciones se desprenden otros elementos muy importantes que caracterizan y diferencian las definiciones. Con la clasificación propuesta no pretendemos desvirtuar el esfuerzo de dichas definiciones que identifican a la aeronave, sino solo diferenciar corrientes divergentes. Estos elementos reúnen características de otras clasificaciones por tanto se podría decir que son definiciones mixtas; sin embargo esto no quiere decir que sean completas o contundentes, sino simplemente recogen elementos de varias definiciones.

Este tipo de definiciones intentan ubicar a la aeronave en una regulación jurídica acotando en lo más posible la amplitud de los conceptos para evitar regular situaciones que no corresponden al derecho aeronáutico sino al derecho común.

También es de mencionar que estas definiciones son deficientes ya que excluyen a cualquier aeronave que no reúna el requisito de transportar personas, carga o correo, como ejemplo conforme a este concepto las aeronaves sin piloto y sin pasajeros o las aeronaves de investigación controladas desde tierra no serían consideradas como tal.

2. Las que se fundan solo en la aptitud de circular por el aire. Estas definiciones nos hablan de la capacidad que tiene la aeronave por circular en el espacio aéreo exclusivamente. La finalidad de esta definición es la intención de dejar lo más amplio posible el concepto de aeronave, tomando en cuenta que el avance de la tecnología puede ser tal que no podamos individualizar la aeronave, ya que correríamos el riesgo de excluir de regulación a nuevos instrumentos que circulen en el espacio aéreo.

Convenio de París de 1919: “todo aparato que puede sostenerse en la atmósfera merced de las reacciones del aire”.

Ley francesa “aeronaves son todos los aparatos capaces de elevarse o circular por los aires.”

Definición de Tapia desde un criterio mixto “cualquier aparato que pueda sostenerse o navegar en el aire, considerando como tales globos cautivos y libres, cometas, dirigibles, aeroplanos o hidroplanos.”<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> TAPIA Salinas, Luis, ob. Cit. p. 173

Estas definiciones ya han sido rebasadas tomando en cuenta que tal amplitud provoca también regular artefactos como los globos zonda, de cantoya, aviones de juguete a cualquier aparato que reúna esas circunstancias sin que exista razón para aplicarles normas de derecho aeronáutico. Por ejemplo sería absurdo dotar de nacionalidad o de matrícula a un avión de juguete. Sin embargo consideramos que existen artefactos aéreos considerados juguetes que reúnen un grado de complejidad y especialidad muy elevado, los cuales pueden provocar situaciones de derecho dignas de una regulación, pero en nuestra opinión no sería necesario incluir dicha regulación en ordenamientos aeronáuticos ya que pueden ser incluidos en el campo del derecho común.

3. Las que se enfocan en las características aerodinámicas o la forma de sustentación en el espacio aéreo. Algunos autores identifican estas definiciones con el nombre de científicas. Son las más aceptadas en ordenamientos de carácter internacional ya que engloban todo tipo de aeronaves y excluyen en lo posible las que no deben tener este carácter para efectos de una regulación. Y consisten fundamentalmente de formar una definición en base a las características de las aeronaves.

Convenio de Chicago en su anexo 7: “toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por las reacciones del aire que no sean las reacciones de mismo contra la superficie de la tierra.”

“La aeronave es una estructura con capacidad de carga que puede moverse a través del aire, sustentada por su propia fuerza ascensional, o bien por la acción dinámica del aire contra sus superficies”.<sup>22</sup>

La definición del Convenio de Chicago tiene, al igual que las definiciones que se basan en la circulación de la aeronave, tienen el inconveniente de regular artefactos de juguete ya que cuentan con la capacidad que se describe en dicha definición.

En nuestra opinión la definición más adecuada se encuentra en la última de las mencionadas considerando que señala su forma de sustentación en el aire e incluye la capacidad de carga, la cual puede considerarse como cualquier elemento externo o interno de la aeronave ya sean personas, cosas, o ninguna de ellas pero entiendo esa capacidad como la posibilidad de usarla o no.

Por lo que hace a la clasificación de las aeronaves, varios autores proponen distintas clasificaciones de aeronaves tomando en cuenta criterios que a su consideración son relevantes, pero las que interesan en esta investigación son las que tengan la relevancia con respecto al distinto tratamiento que las normas deben dar a las diversas categorías de aeronaves.

---

<sup>22</sup> <http://es.encarta.msn.com/>

Las aeronaves las clasificaremos en tres grupos de los cuales en efecto se desprenderán algunas otras clasificaciones que no tomaremos en cuenta, como la construcción de las aeronaves, el servicio al que destinado o su forma de aeronavegación, el propietario de la aeronave, su nacionalidad, entre otras, sin demeritar su importancia, con la finalidad de enfocarnos en una regulación específica.

- 1) Clasificación técnica: esta clasificación individualiza a los diferentes tipos de aeronaves con respecto a sus características técnicas y mecánicas. Se desprende de la tabla 1 que se encuentra dentro del anexo 7 del Convenio de Chicago, en la sección 3 de “colocación de las marcas de nacionalidad, de las marcas comunes y de las de matrícula”.

Tabla 1

AERONAVES	Aerostatos	Sin motor	Globo libre	Globo libre esférico	Globo libre no esférico			
			Globo cautivo	Globo cautivo esférico	Globo cautivo no esférico <sup>1</sup>			
		Con motor	Dirigible	Dirigible rígido	Dirigible semirrígido	Dirigible no rígido		
				Sin motor	Planeador	Planeador terrestre	Planeador acuático <sup>2</sup>	
		Cometa <sup>4</sup>						
		Aerodinos	Con motor	Avión	Avión terrestre <sup>3</sup>	Hidroavión <sup>2</sup>	Anfibio <sup>2</sup>	
	Giroavión				Giroplano	Giroplano terrestre <sup>3</sup>	Giroplano acuático <sup>3</sup>	Giroplano anfibio <sup>2</sup>
					Helicóptero	Helicóptero terrestre <sup>3</sup>	Helicóptero acuático <sup>2</sup>	Helicóptero anfibio <sup>2</sup>
	Ornitóptero		Ornitóptero terrestre <sup>1</sup>	Ornitóptero acuático <sup>2</sup>	Ornitóptero anfibio <sup>2</sup>			

1. Generalmente conocido por "globo cometa".  
 2. Puede añadirse, según proceda, las palabras "flotador" 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.

Conforme a esta tabla en la sección primera, de definiciones, del anexo 7 del Convenio de Chicago se nos definen las siguientes aeronaves:

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

- Aeronave. Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- Aeróstato. Toda aeronave que principalmente se sostiene en el aire en virtud de su fuerza ascensional.
- Avión o aeroplano. Aerodino propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.
- Dirigible. Aerostato propulsado mecánicamente.
- Giroavión. Aerodino propulsado mecánicamente, 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.
- Globo. Aerostato no propulsado mecánicamente.
- Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.
- Ornitóptero. Aerodino que principalmente se 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 vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

2) Clasificación por su naturaleza. Es importante esta distinción tomando en cuenta que jurídicamente es la que más trascendencia tiene y de ella se desprenden la mayoría de las legislaciones. Para efectos de ubicar esta clasificación en un marco normativo específico tomaremos como base el Convenio de Chicago en su artículo tercero y la Ley de Aviación Civil en su artículo 5.

“Artículo 3. Aeronaves civiles y de Estado.

- a) El presente convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.
- b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.”

Es evidente que la distinción estriba en las aeronaves de Estado y las aeronaves civiles.

1. Las aeronaves de Estado son aquellas que son propiedad de algún Estado y realizan servicios de carácter público. Estas se dividen a su vez en:
  - ✓ Aeronaves militares: desde el comienzo de la aviación esta clasificación existe dada su importancia y trascendencia. Después de la primera guerra mundial la distinción entre aeronaves militares y públicas, se convirtió en un principio fundamental constituyéndolas en una categoría diferente.



Estas aeronaves son las encargadas de realizar operaciones y maniobras de carácter castrense y operadas por una tripulación con esa categoría.

Una característica que cabe destacar con respecto a este tipo de aeronaves es su forma de construcción y configuración, estas aeronaves a diferencia de las demás están dotadas de componentes exclusivos como armas, blindajes, colores exteriores, etcétera. Y además existen algunas de construcción exclusiva para uso militar, como las aeronaves de combate. No todas las aeronaves militares comparte este tipo de configuraciones por esta razón no es un elemento fundamental para distinguirlas, sin embargo solo estas aeronaves pueden tener estas características.

“Deben ser consideradas militares las aeronaves públicas que cumplen un servicio militar cuando están bajo las órdenes de un comandante uniformado y tienen a bordo un certificado que establece esa calidad”<sup>23</sup>

Ming-Peng daba una distinción adicional entre aeronaves militares y decía que debía distinguirse a estas aeronaves en tiempos de guerra y de paz, tomando en cuenta que sus actividades eran muy distintas por lo tanto se les debía dar un tratamiento diferencial.

- ✓ Aeronaves públicas distintas de las militares. Estas aeronaves son las que prestan un servicio al Estado sin intervenir en operaciones militares. El propietario puede ser cualquier ente del Estado como, entidades federativas, Secretarías de Estado, entidades paraestatales, corporaciones públicas, corporaciones policiales, etcétera.

Se debe precisar que las aeronaves públicas deben reunir dos elementos fundamentales el primero que presten un servicio público y el segundo que sean propiedad del Estado, considerando que aunque su registro coincida con la categoría de bien público su actividad puede variar y no coincidir con ese carácter.

En las aeronaves de Estado o de otro Ente público “puede suceder el caso de que en determinados momentos u ocasiones sea utilizada para actividades de tipo no público. Inversamente, y esto ha sucedido en bastantes ocasiones, el Estado ha precisado de la utilización de una aeronave privada para la realización de transportes públicos de emergencia dándose la situación de una aeronave privada pero a disposición de una actividad pública.”<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> VIDELA Escalada, Federico ,ob. Cit., tomo 2, p. 41

<sup>24</sup> TAPIA Salinas, Luis, ob. Cit., p. 177



2. Aeronaves Civiles. Son aquellas que realizan servicios u operaciones de carácter privado y son propiedad de personas físicas o jurídicas. Sin perjuicio de que puedan realizar actividades de carácter público. Dentro de este grupo de aeronaves encontramos dos categorías las aeronaves que realizan actividades comerciales y las que son de uso exclusivamente privado.

Las aeronaves civiles de uso privado son aquellas que se utilizan para realizar actividades puramente privadas sin obtener de manera reiterada un lucro. Tapia nos dice que estas aeronaves son las que se “encuentran adscritas a servicios y fines ausentes de toda idea de lucro y son aquellas que, por ejemplo, se destinan a fines científicos, deportivos, de enseñanza, experimentación, etcétera.”<sup>25</sup>

En las aeronaves civiles comerciales a diferencia de las anteriores, su finalidad es realizar actividades mercantiles y servicios aéreos encaminados a obtener un lucro. Dentro de esta clasificación se encuentran las aeronaves destinadas al transporte aéreo. Estas aeronaves jurídicamente son las que tienen mayor importancia tomando en cuenta que la mayoría de la normatividad nacional e internacional va encaminada a ordenar la actividad que de ellas emana. La razón es muy simple, todas las aeronaves civiles comerciales prestan un servicio público, definiendo este como la actividad aeronáutica para la población en su conjunto que requiera de este servicio, entonces las leyes deben velar por el interés general garantizando la seguridad operacional y la certeza jurídica.

Esta clasificación se encuentra plasmada en nuestra LAC de la siguiente manera:

**“Artículo 5.** Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

**I.** Civiles, que podrán ser:

**a)** De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o 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.”

- 3) Clasificaciones técnicas para fines diversos. Esta clasificación la realiza de manera detallada el autor Ugarte en su libro Tratado de Derecho Aeronáutico y para efectos de este trabajo considero importante mencionarla.

---

<sup>25</sup> Ídem.

Dicha clasificación se desprende del Convenio de Chicago y sus anexos, así como de algunos documentos publicados por la OACI.

- Por sus dimensiones: Fuselaje ancho y fuselaje angosto. “Esta clasificación es usada principalmente en la comercialización y por algunos estados al reglamentar la capacidad de las aeronaves, ya sea para el cobro de sus derecho aeroportuarios, etcétera.”<sup>26</sup>
- Por su peso: aeronave grande, aeronave ligera o pequeña y aeronave ultraligera.
- Por su velocidad: aeronave subsónica, supersónica e hipersónica.
- Por su autonomía de vuelo: autonomía limitada, autonomía de vuelo media y las de gran autonomía. La autonomía consiste en la distancia que recorre una aeronave sin repostar combustible.
- “En cuanto a la emisión de ruido por los motores, el anexo 16 de OACI, tanto en sus capítulos 2 y 3, volumen 1 clasifican a las aeronaves de acuerdo a los decibeles que registran en su operación, correspondiendo a las del capítulo 3 medidas más estrictas para satisfacer las normas de homologación, usándose la expresión “aeronave etapa dos o tres”.”<sup>27</sup>
- Conforme al motor de la aeronave: embolo, turbohélice, turbo fan y turborreactores o impulsadas a reacción, “las que a su vez las podemos dividir por el número de reactores (mono, birreactor, **trireactor**, tetra..., etcétera.)”<sup>28</sup>

## 1.4. Características de las aeronaves

### 1.4.1. Componentes de la aeronave

Sobre este tema vamos a hablar exclusivamente de aquellos componentes que son parte de las aeronaves clasificadas como aerodinos porque son las que serán estudiadas a largo de esta investigación haciendo la aclaración que los aeróstatos también tienen componentes en común.

La estructura de una aeronave es muy compleja y su funcionamiento depende de un conjunto de elementos especializados. Estos elementos llamados componentes forman la estructura de la aeronave y la dotan de la capacidad de poder elevarse y circular en el espacio aéreo. Estos componentes deben ser de gran calidad y realizados con materiales especializados ya que la actividad aérea es muy delicada y precisa en sus maniobras. Es importante tomar en cuenta que las aeronaves desarrollan velocidades muy elevadas y su operación puede ser riesgosa por tanto en esta actividad como en ninguna otra, la exactitud es

---

<sup>26</sup> UGARTE Romano, Luis, ob. Cit., p. 174

<sup>27</sup> *Ibidem.* p. 175

<sup>28</sup> *Ídem.*

fundamental. Este tema ya lo trataba Henry Couannier desde 1929 en su libro de los elementos creadores del derecho aéreo, explicándonos las capacidades de la aeronave y su posibilidad de volver a los estados que no cuentan con mar, en estados ribereños, refiriéndose a que la aeronave es la puerta al mundo.

Todos los componentes de las aeronaves deben ser avalados y revisados por una autoridad competente diseñada especialmente para este fin.

La aeronave está compuesta de varios componentes y con respecto a su tamaño, forma y modelo, estos varían de una a otra. Hablar de cada uno de los componentes de las aeronaves sería el tema de una amplísima obra pero para efectos de este capítulo hablaremos de los elementos básicos para el funcionamiento de cualquier aeronave.

- La célula: “se le llama célula del avión a los componentes estructurales que soportan las cargas que actúan sobre el avión, en tierra y en vuelo.

La célula se somete, pues a solicitaciones estructurales. Las solicitaciones estructurales son las cargas que actúan sobre el avión en una configuración y actitud de vuelo determinada”<sup>29</sup>

- Uniones de elementos estructurales: “se llaman uniones a los puntos o zonas donde se unen dos o más conjuntos estructurales.

La presencia de uniones en las estructuras aerodinámicas es inevitable. No solo porque los aviones se fabrican en multitud de elementos que se unen más tarde en el montaje final, sino que cada elemento está constituido por un sinnfín de subconjuntos”<sup>30</sup>

- Fuselaje: “es el conjunto principal del avión, es el cuerpo del avión. La tripulación, el pasaje, la carga y gran parte de los mecanismos necesarios para controlar el avión se alojan en el fuselaje.”<sup>31</sup>

El fuselaje es la parte más importante de la aeronave porque el resto de los componentes se unen a él de forma directa o indirecta.

Normalmente el fuselaje tiene una forma circular porque esta figura geométrica alivia las cargas que impone la presurización de la cabina. Sin embargo existen varios diseños dependiendo de la misión principal de la aeronave.

Los materiales que se utilizan se dividen en cuatro grupos: 1) aleaciones férreas compuestas principalmente de hierro, 2) aleaciones ligeras que

---

<sup>29</sup> Oñate, Antonio, Conocimientos del avión, Thompson editores, Madrid, 1997, p.31

<sup>30</sup> *Ibidem*. p.34

<sup>31</sup> *Ibidem*. p. 59

pueden ser aluminio, titanio o magnesio, 3) materiales compuestos formados por hilos o fibras de materiales de gran resistencia, 4) materiales auxiliares que pueden ser varios incluidas las gomas, plásticos, etcétera.

Parecería que la célula y el fuselaje son lo mismo y en cierta medida si lo son, pero la diferencia estriba en que la célula es el nombre técnico con el que se denomina a la estructura general de la aeronave incluyendo sus componentes estructurales y dependiendo del uso que se le dará será el diseño final. Esto quiere decir que el fuselaje es parte de la célula.

- Parabrisas y ventanillas: “Las ventanillas de los aviones son las aberturas que se practican en el fuselaje para instalar acristalamientos transparentes que permiten la visión exterior.”<sup>32</sup>

“Las ventanillas frontales de la cabina de la tripulación se llaman parabrisas.”<sup>33</sup>

Los materiales que se ocupan para el parabrisas evidentemente son más exigentes que los correspondientes a las ventanillas de la cabina. Normalmente el parabrisas está compuesto de vidrio templado y una capa gruesa de polivinilo, mientras que en las ventanillas de la cabina se emplean distintos plásticos.

- Superficies aerodinámicas: “la acción del aire sobre las superficies aerodinámicas se manifiesta en fuerzas que se ejercen sobre el avión en vuelo.”<sup>34</sup>

“Aunque el avión es todo él un conjunto de superficies aerodinámicas se suele reservar este nombre a las superficies que tienen por objeto la sustentación y control del avión, o bien que cumplen fines fundamentales en estos campos.”<sup>35</sup>

Estas superficies se dividen en alas, estabilizadores y superficies de control y se definen de la siguiente manera:

- ◆ Alas: es aquel componente que proporciona la fuerza sustentadora principal a la aeronave. Existen varias formas y tipos de ala dependiendo de la forma de la aeronave. La estructura del ala está constituida por: largueros que son los miembros principales de la estructura del ala, larguerillos que son los que refuerzan la estructura del ala y por último las costillas que tienen dos funciones:

---

<sup>32</sup> Ibídem. p. 83

<sup>33</sup> Ídem

<sup>34</sup> Ídem

<sup>35</sup> Ídem

- a) añadir rigidez y resistencia al conjunto
- b) formar el contorno estructural del ala.
- ◆ Estabilizadores y superficies de control: estos son aquellas superficies que como su nombre lo indica dan control y dirección a la aeronave. Se encuentran en las alas y en la cola. Oñate<sup>36</sup> nos dice que la cola es el elemento estabilizador principal del avión y se encuentra en la parte posterior del mismo. A ella se unen unas superficies móviles llamadas timones de profundidad.

Los materiales que se ocupan para estos componentes son los mismos que se ocupan para el fuselaje.

- Tren de aterrizaje: “La función del tren de aterrizaje es absorber las cargas de aterrizaje, hasta un valor aceptable para las condiciones de resistencia de la estructura del avión.”<sup>37</sup> En otras palabras es el sistema de rodamiento diseñado específicamente para el aterrizaje, despegue y taxeo de las aeronaves.

“Está constituido por dos conjuntos de una o más ruedas, cada uno a un lado del eje longitudinal del avión.”<sup>38</sup>

El tren de aterrizaje cuenta con varias piezas móviles que son entre otras: amortiguadores, articulaciones de torsión, ruedas, frenos, etcétera.

- Sistema de combustible: “es el conjunto de instalaciones cuyo objeto es proporcionar, a cada motor, un caudal ininterrumpido de combustible.”<sup>39</sup>
- Motor: es aquel componente que dota de propulsión a la aeronave con la finalidad de lograr una aceleración suficiente para elevar y mantener la aeronave en el espacio aéreo.

“Los motores son los mecanismos que transforman la energía química presente en el combustible en energía mecánica.”<sup>40</sup>

Existen varios tipos de motores, pero los más importantes y utilizados son dos:

- 1) El motor de embolo: es aquel en donde “La energía mecánica se manifiesta en la rotación de un eje de la maquina, al que es posible unir el mecanismo que se requiere accionar.”<sup>41</sup> En otras palabras este motor es aquel que necesita de un propulsor llamado comúnmente hélice, el cual por medio de movimientos circulares transforma la energía

---

<sup>36</sup> Ibídem. p. 103

<sup>37</sup> Ibídem. p. 113

<sup>38</sup> Ídem

<sup>39</sup> Ibídem. p. 347

<sup>40</sup> Ibídem. p. 383

<sup>41</sup> Ídem

mecánica en energía cinética de una corriente de aire o de gases. Técnicamente el motor es donde se desarrolla energía mecánica proveniente de cámaras de combustión llamadas cilindros en los cuales se comprime aire que se mezcla con gasolina y se inflama provocando un movimiento ascendente y decente que se traduce en fuerza y velocidad. Y el propulsor es la hélice que genera dicha energía cinética que impulsa a la aeronave.

Como se dijo anteriormente las hélices son una parte fundamental en la propulsión y estas se pueden definir como “el mecanismo que transforma el par motor que se aplica en su eje, en una fuerza longitudinal en la dirección de avance”<sup>42</sup>

- 2) Motor de turbina: estos motores “pertenecen a la familia de los motores de reacción.”<sup>43</sup>

“Se llaman motores de reacción las máquinas térmicas en las cuales la energía química del combustible oxidante se transforma en energía cinética del chorro de gases que salen del interior del motor”<sup>44</sup>

Oñate<sup>45</sup> afirma que ambos motores se basan en lanzar masas hacia atrás, para obtener un desplazamiento del móvil hacia delante, por tanto su diferencia estriba en que en el motor de reacción o turbina, la masa de gas que interviene en el ciclo de funcionamiento sale del mismo motor, del interior del motor.

#### *1.4.2. Elementos distintivos que individualizan a la aeronave*

A medida que la tecnología se va desarrollando y las aeronaves en consecuencia evolucionan, la técnica en su operación se vuelve cada vez más compleja y su regulación por tanto se adentra en terrenos que antes no se contemplaban como el económico, financiero, etcétera. Anteriormente se ha ido explicando con detalle las características de las aeronaves y sus capacidades, retomando entonces no se pueden concebir actualmente, a la aeronave como un vehículo común, sino por el contrario tenemos que estudiar sus múltiples facetas para darles soluciones de manera especial y concreta.

Con estos elementos distintivos nos referimos a aquellos que hacen posible el control efectivo de las aeronaves y con esto evitar violaciones a la soberanía de

---

<sup>42</sup> *Ibíd.* p. 524

<sup>43</sup> *Ibíd.* p. 558

<sup>44</sup> *Ídem.*

<sup>45</sup> *Ídem.*

los estados, actos ilícitos, actos defraudatorios y en general cualquier acto que vaya en contra del normal desarrollo de la aviación en su conjunto.

Existen varias formas de identificar a las aeronaves como las contenidas en las diferentes clasificaciones expuestas en este trabajo, pero dichas clasificaciones solo sirven para saber sus características técnicas y su posición en el campo jurídico. Esto es que conforme a esos criterios podemos agrupar a la aeronave en diferentes conjuntos pero no sabemos quién es su propietario, quien será el que responderá por los daños o por los actos ilícitos que se cometieren, etcétera. Este tipo de cuestiones fueron tratadas desde el principio de la aviación para contrarrestar los hechos que iban surgiendo como la utilización de las aeronaves como armas de guerra o el eventual uso de aeronaves civiles en actos ilícitos. En la Convención de París de 1919 se dotó a las aeronaves de nacionalidad y se prohibió tener varias nacionalidades, con esto se empezaba a crear un control para el ente aeronave.

Por estas razones en este subtema hablaremos de cómo identificar a las aeronaves en lo individual. Estos elementos que individualizan a la aeronave son la nacionalidad, la matrícula, las marcas de nacionalidad y las marcas exteriores. Gracias a estos elementos podemos identificar a la aeronave y como dice Tapia Salinas, evitar que se sustraiga a la acción directa de los organismos de autoridad y policía, además de que con esto se logra que un estado se haga responsable de su actuación para acudir a este cuando exista una queja y reparación del daño, y el que a su vez pueda someter al propietario o usuario a la responsabilidad inherente. También se convierte la aeronave en objeto de derechos.

Cada uno de estos elementos son muy extensos y serán materia de otra capítulo sin embargo realizaremos una breve introducción de cada uno. Por un lado tenemos la nacionalidad la cual ha sido materia de muchas discusiones por considerar que es un atributo exclusivo y esencial de las personas y dotar a la aeronave de esta sería darle una categoría que no corresponde con su naturaleza. Sin embargo, los argumentos a favor de esta nacionalidad son más contundentes y eficaces en la práctica, esto es en el sentido de que una aeronave puede una misma operación, sobrevolar el territorio de varios estados y lo más importante, desplazarse por sectores no sometidos a su jurisdicción. Este elemento por tanto es fundamental y consiste en dotar a la aeronave de una nacionalidad provocando todos los efectos que de esto deriva. Este elemento individualiza a la aeronave otorgándole una jurisdicción para resolver de manera óptima acciones que se derivaran de su explotación.

La matrícula son aquellos caracteres que se le asignan a la aeronave para identificarla e individualizarla, con la finalidad conocer quién es su propietario o responsable. Para lograr esta asignación se necesita realizar el trámite correspondiente y conforme a las leyes del país donde se pretenda obtenerla. La matrícula en nuestra opinión son solo los caracteres de identidad antes mencionados y nada de tiene que ver con la matriculación, hacemos esta aclaración porque algunos hablan de matriculación como sinónimo de la matrícula,



lo cual consideramos que es un error porque la matriculación podría consistir en el trámite para obtenerla pero no en la matrícula como tal. La matriculación es parte del registro de aeronaves y consiste en términos generales en pedirle a la autoridad competente que nos otorgue un certificado donde conste la nacionalidad y matrícula de la aeronave que pretendemos explotar plasmando esta petición en un registro público para que tenga efectos frente a terceros.

Las marcas de nacionalidad y marcas comunes al igual que la matrícula consisten en una serie de caracteres que identifican a la aeronave, la diferencia estriba en que estas marcas determinan la nacionalidad de la aeronave. Las marcas de nacionalidad conforme al Convenio de Chicago en su anexo 7 punto 2.3 se seleccionaran de la serie de símbolos de nacionalidad (contenidos en el suplemento del mismo anexo), incluida en las señales de llamada por radio que la Unión Internacional de Telecomunicaciones atribuye al estado de matrícula. Ahora bien las marcas comunes son, conforme al Convenio de Chicago en su multicitado Anexo 7, aquellas marcas asignadas por la OACI a la autoridad de registro de marca común, cuando ésta matrícula aeronaves de un organismo internacional de explotación sobre una base no nacional, esta se seleccionará conforme al punto 2.4 del mismo anexo.

En este contexto las llamadas marcas exteriores<sup>46</sup>, no son más que los signos o caracteres de identificación definidos con el nombre de matrícula, marcas de nacionalidad o marcas comunes, que se encuentran visibles en el exterior de la aeronave. Estas marcas exteriores deben seguir normas para su colocación y para los países miembros del Convenio de Chicago se regirán conforme a las disposiciones aplicables del anexo 7. Dichas normas se refieren a los lugares específicos de colocación, sus dimensiones y el tipo de caracteres que se deberán usar, dependiendo del tipo de aeronave. Por ejemplo para los aerodinos se colocarán de la siguiente manera; se pintarán o en su caso se fijarán con cualquier material que le de permanencia similar, caracteres y guiones constituidos por líneas llenas de un color que contraste claramente con el fondo, en las alas con una altura de 50 cm., en el fuselaje y en las partes verticales con una altura de 30 cm., con letras de tipo romano y números arábigos, ambos sin adornos, además deberán en todo momento estar limpias y visibles. Existen más reglas sobre estas marcas que no es necesario mencionar.

## **1.5. Naturaleza jurídica de la aeronave**

### *1.5.1. Doctrina*

Conocer la naturaleza jurídica de la aeronave es sumamente importante ya que de ello depende el tratamiento jurídico que se la dará a la misma. Desde los inicios del derecho aeronáutico se discute que calidad tiene la aeronave tomando

---

<sup>46</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 177



en cuenta que sus características propias, de “movilidad intrínseca y definitoria”<sup>47</sup> la encuadran fácilmente como un bien mueble, pero se contrasta cuando se revisa más a fondo su tratamiento especial, que la sitúa en seguir la suerte de un bien inmueble. Esto ha provocado un difícil problema para la doctrina en ubicarla de manera óptima.

Primero es “preciso descartar toda asimilación con las personas, ya que algunos autores han sostenido que las aeronaves son sujetos y objeto de derechos.”<sup>48</sup> Solo por una ficción jurídica “puede hablarse de personalidad de la aeronave y que la teoría que la considera sujeto de derechos no tiene fundamento más sólido que la ficción estructurada sobre la base de la subjetivación de aquella.”

Para poder ubicarla claramente tendremos primero que determinar cuestiones básicas de derecho civil determinando que es un bien y que clases existen. Bien es todo elemento de riqueza susceptible de apropiación y que forma el activo del patrimonio<sup>49</sup>. Ahora bien los Bienes se clasifican en: Muebles son aquellos que se pueden desplazar físicamente de un lugar a otro sin detrimento de su naturaleza por tanto están destinados a la circulación, nuestra legislación los define de la siguiente manera “Son muebles por su naturaleza, los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por efecto de una fuerza exterior.”<sup>50</sup> Inmuebles son aquellos que por su naturaleza tienen una situación fija y que forman la parte estable en el patrimonio con la característica de que pueden ser registrables; Mostrencos que son aquellos “muebles abandonados y perdidos cuyo dueño se ignore.”<sup>51</sup> Los Vacantes son aquellos “inmuebles que no tienen dueño cierto o conocido.”<sup>52</sup> Consumibles por el primer uso son aquellos que no pueden usarse sin consumirse; Fungibles son aquellos bienes muebles “que pueden ser remplazados por otros de la misma especie, calidad y cantidad.”<sup>53</sup> No fungibles son aquellos viene muebles “que no pueden ser sustituidos por otros de la misma especie, calidad y cantidad.”<sup>54</sup> Bienes del dominio público son los destinados a un uso gubernamental y nuestra ley los define de la siguiente manera: “Son bienes de dominio del poder público los que pertenecen a la Federación, a los Estados o a los Municipios.”<sup>55</sup> Y pueden ser propios o de uso común; bienes de propiedad de los particulares son todos aquellos bienes que formar parte del patrimonio activo de los particulares.

---

<sup>47</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2,p. 58

<sup>48</sup> Ibídem. p. 56

<sup>49</sup> CERVANTEZ Arce, José, De los Bienes, tercera edición, Porrúa S.A., México, 1990 p.17

<sup>50</sup> Cfr. Artículo 753 Código Civil Federal, Loc. Cit.

<sup>51</sup> Cfr. Artículo 774 Código Civil Federal, Loc. Cit.

<sup>52</sup> Cfr. Artículo 785 Código Civil Federal, Loc. Cit.

<sup>53</sup> Cfr. Artículo 763 Código Civil Federal, Loc. Cit.

<sup>54</sup> Ídem.

<sup>55</sup> Cfr. Artículo 765 Código Civil Federal, Loc. Cit.

Aclarado esto, surge la primera interrogante en cuanto a determinar si la aeronave es un cuerpo, cosa, u objeto o simplemente un bien, siendo este último una categoría muy amplia con la característica esencial de dotar de valor a los primeros. Videla afirma que el término más preciso para calificar a la aeronave es como cosa y se fundamenta en que las aeronaves son “objetos materiales y sería obvia cualquier argumentación tendiente a demostrar que tiene valor patrimonial”<sup>56</sup> Rodríguez Jurado<sup>57</sup> retoma esta idea y la plasma en su proyecto de Código Aeronáutico Internacional en su artículo 16.

Aclarando lo anterior, no entraremos en esa discusión y fijaremos nuestra postura calificando a la aeronave como un bien, considerando que para lo tratado en este trabajo es lo más adecuado para demostrar con precisión su naturaleza jurídica y su tratamiento en nuestra legislación Mexicana.

Si atendemos al criterio gramatical entendiendo por bienes muebles aquellas cosas que careciendo de situación fija pueden ser desplazados de un lugar a otro sin detrimento de su naturaleza, no cabe duda que podemos reputar a la aeronave como un bien de este carácter<sup>58</sup>. Ahora bien como nos referimos en los elementos distintivos de la aeronave y como lo expondremos más adelante, toda aeronave tendrá necesariamente una matrícula que la distinga y una nacionalidad derivada de esta, constando todo ello en un certificado de nacionalidad y matrícula expedido por una autoridad competente que a su vez deberá estar en un registro aeronáutico que será público donde se inscribirá dicho certificado y derechos reales que surtirán efectos frente a terceros, como la hipoteca utilizada en lo bienes inmuebles. Tomando en cuenta estas características especiales podríamos considerar que tales requisitos se exigen y son exclusivos de bienes inmuebles por esto “resulta peligroso someter a la aeronave al régimen de las cosas muebles por no ajustarse a la verdadera naturaleza de aquella.”<sup>59</sup>

La realidad de cómo se desarrolla la aeronave, en el sentido de que pueda desplazarse fácilmente de un lugar a otro, “constituye una cualidad primordial sin la cual perdería su esencia”<sup>60</sup> eso resulta una razón jurídica suficiente para encuadrar a la aeronave como un bien mueble. Tapia nos habla de la aeronave como cosa, objeto de derechos y afirma que esta reúne todos elementos que la distinguen como tal: “utilidad, por cuanto puede constituirse sobre su valor de uso o de cambio cualquier derecho real; apropiabilidad, claramente puesta de manifiesto, y sustantividad, revelada a través de su matrícula que la identifica, separa e independiza”<sup>61</sup>. Estas argumentaciones nos indican claramente que la

---

<sup>56</sup> Ídem.

<sup>57</sup> RODRÍGUEZ Jurado, Agustín, Código Aeronáutico Internacional, Abeledo Perrot, Buenos Aires Argentina, 1992. p. 13

<sup>58</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 174

<sup>59</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p. 59

<sup>60</sup> Ídem,

<sup>61</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit.

aeronave está dentro de la categoría de los bienes muebles pero es conveniente puntualizar que tampoco se le puede dar el mismo tratamiento que a los bienes muebles comunes y por tanto se debe estructurar un derecho especial a ese respecto.

Videla nos habla de una consideración adicional que reviste importancia en nuestro trabajo y esta es sobre la estructura material de la aeronave; que es un “complejo de diversos componentes, más o menos individualizables, que se acumulan para constituir una unidad.”<sup>62</sup> Estos componentes que fueron explicados detalladamente en este capítulo, nos muestran que la aeronave necesita de ellos para poder operar y por tanto existir dentro del derecho aeronáutico, estas partes representan un todo pero en algunos casos conservan su individualidad, pudiendo ser separables y en consecuencia tener un tratamiento distinto, también existen algunas otras que pierden totalmente su individualidad ya que están destinadas a estar permanentemente en la aeronave. Esto convierte entonces a la aeronave en una “cosa compuesta”<sup>63</sup> definiendo esta como aquel objeto material susceptible de valor que necesita de otros elementos de su misma especie para poder existir.

La reflexión anterior presenta interés en este trabajo, en cuanto a la influencia que tendrá en notas posteriores, la regulación de los derechos de garantía.

Podemos concluir que la naturaleza jurídica de aeronave más aceptada entre la doctrina y la más utilizada en las legislaciones nacionales e internacionales es la de una cosa compuesta, mueble y registrable. Esta naturaleza es la esencia óptima de la aeronave, y con ella logramos” precisar el concepto y ubicarlo en sectores estrechos y bien definidos”.<sup>64</sup>

Creemos que para lo tratado en este trabajo y por razones de adaptación a la terminología jurídica de nuestro ordenamiento legal es conveniente ubicar la naturaleza jurídica de la aeronave como un “bien mueble registrable”. Considerando que en la legislación civil mexicana no se encuentra una definición clara de lo que es una cosa a diferencia de otros países como Argentina que la define en su código civil en el artículo 2311<sup>65</sup>.

### *1.5.2. Menciones introductorias en la legislación nacional e internacional*

Legislación Internacional.

Pasando a la naturaleza jurídica en la legislación internacional haremos un estudio de los convenios internacionales vigentes en nuestro país que hablan

---

<sup>62</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p. 63

<sup>63</sup> *Ibidem*, p. 64

<sup>64</sup> *Ibidem*, p. 62

<sup>65</sup> Código civil Argentino art.2311.- Se llaman cosas en este Código, los objetos materiales susceptibles de tener un valor.

sobre esta, e interpretaremos de qué forma dicha legislación trata de ubicar su esencia. Empezaremos con el Convenio de Chicago de 1944, por ser el primero cronológicamente que determina la naturaleza jurídica de la aeronave.

En sus artículos 17, 18, 19 y 20 se reconocen la existencia de la nacionalidad de la aeronave, se prohíbe la Matriculación doble y se faculta a los estados a legislar sobre su registro y otorgamiento de matrícula. Esto convierte la aeronave en una “cosa registrable”.

Después corresponde hablar del Convenio de Ginebra, el cual en su artículo 16 nos señala:

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

Del artículo anterior interpretamos que la aeronave es una “cosa compuesta”<sup>66</sup> dotada de varios componentes con un valor patrimonial específico y susceptibles de desincorporarse de la aeronave. Esto nos da la pauta para reconocer que la aeronave es un bien, tomando en cuenta que tiene un valor en su conjunto o por separado.

En este mismo convenio en su artículo primero obliga a los estados contratantes a reconocer: la propiedad sobre aeronaves, el derecho adquirir su propiedad por compra, la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento y muy importante la hipoteca, "*mortgrage*" y derechos similares. También fija normas relacionadas con la hipoteca en donde habla de que deberá hacerse conforme a la ley del estado contratante donde estuviese registrada al tiempo de su constitución y señala las formalidades que se deberán seguir.

En este artículo se determina con claridad que la aeronave efectivamente se encuentra dentro de la categoría de los bienes, pero todavía no queda claro cuál es su naturaleza específica y retomando el artículo anterior el problema se torna más complejo al reconocerse la posibilidad de hipotecar la aeronave. Esto da la posibilidad de englobar a la aeronave dentro de los bienes inmuebles al ser la hipoteca una figura nacida dentro del campo de estos bienes y para muchos autores exclusiva de estos. No es por ello de extrañar que algunas legislaciones como la del Código Civil de Perú les den la categoría de inmuebles.

Para poder resolver este problema hablaremos del Convenio de la Ciudad del Cabo de 2001. El cual consagra en su parte primera que los estados del convenio, reconocen la necesidad de adquirir y usar equipo móvil de gran valor o particular importancia económica, y en relación con su artículo 2 ubica a las

---

<sup>66</sup> Cabe recordar que en la página 28 de este capítulo hemos determinado el porqué la aeronave se considera una cosa compuesta.

células de aeronaves, motores de aeronaves y helicópteros en objetos inequívocamente identificables, pertenecientes a los elementos de equipos móviles. Esto quiere decir que dota a la aeronave de la capacidad de movilidad, encuadrándola en consecuencia en la categoría de los “bienes muebles”

En el Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, del Convenio de la Ciudad del Cabo de 2001, encontramos la siguiente definición de aeronave: “designa aeronaves definidas para los efectos del Convenio de Chicago, que son células de aeronaves con motores de aeronaves instalados en las mismas o helicópteros” y a su vez define a las células de aeronaves de la siguiente manera “designa células de aeronaves (salvo las utilizadas por los servicios militares, de aduanas o de policía) a las que, cuando se les instalan motores de aeronaves apropiados, la autoridad aeronáutica competente otorga certificado de tipo para el transporte de: i) al menos ocho (8) personas, incluyendo a la tripulación; o ii) mercancías que pesan más de 2 750 kilogramos, junto con todos los accesorios, piezas y equipos (salvo motores de aeronaves) instalados, incorporados o fijados, y todos los datos, manuales y registros relacionados con las mismas. Aquí se pone de manifiesto una vez más, la naturaleza de la aeronave como un bien compuesto.

Conforme a lo expuesto en estos artículos podemos concluir que la aeronave conforme a la legislación internacional es un bien mueble compuesto y registrable, con características de inmueble.

Legislación Nacional.

Retomando la idea que hemos venido tratando, pero adaptándonos al ordenamiento legal mexicano y calificando a la aeronave con respecto a este, podemos determinar que esta es un bien mueble que está destinado a seguir la suerte de un bien inmueble. Su finalidad es el vuelo, y por tanto su desplazamiento es real sin embargo no podemos encuadrarlo dentro los bienes muebles comunes como el automóvil o el ferrocarril, porque como se ha dicho su increíble velocidad y su capacidad de desplazarse de una frontera a otra con rapidez, provoca que la aeronave sea un bien mueble sometido a reglas diversas de las que corresponden a esa categoría.

Desafortunadamente nuestra legislación no establece una norma que determine la naturaleza jurídica de la aeronave, a diferencia de otras legislaciones como la Ley de Aviación Civil de Venezuela, que en su artículo 73 establece que las aeronaves civiles, los motores, accesorios y partes móviles son bienes muebles de naturaleza especial, susceptibles de hipotecas. Existen otras legislaciones que no definen su naturaleza pero contienen normas que la regulan como la Ley de Aviación Civil de la república de Costa Rica, en su artículo 235 nos habla de que las aeronaves podrán adquirirse por prescripción aplicando las reglas que el Código Civil estatuye para la prescripción de bienes muebles.

Entonces al no existir en la legislación mexicana una disposición expresa que determinara su naturaleza, la aeronave respondería a la definición que el Código Civil Federal consagra en su artículo 753 que son muebles por su naturaleza, los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por efecto de una fuerza exterior. También podemos equipar a la aeronave conforme a lo dispuesto en el Artículo 756 que señala que las embarcaciones de todo género son bienes muebles.

Ahora bien el principio de que a las aeronaves se les debe aplicar exclusivamente el régimen de los bienes muebles, tiene muchas excepciones.

1. Las aeronaves propiedad o legítima posesión de mexicanos, así como las de extranjeros dedicadas exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial tendrán la nacionalidad mexicana, siempre y cuando se sigan las formalidades estipuladas para este fin. Esto quiere decir que si llegaran a ocurrir actos o hechos jurídicos en que la aeronave intervenga como accidentes, violaciones de reglamentos, delitos al interior o exterior de la misma, violaciones a las normas de sobrevuelo, sería en primer término responsable el estado mexicano.
2. Otra excepción es la existencia de un registro aeronáutico mexicano cuyas funciones son entre otras: dotar de nacionalidad y de matrícula a la aeronaves civiles mexicanas e inscribir documentos que representen derechos frente a terceros. En consecuencia toda adquisición, transmisión, modificación, gravamen o extinción y de demás derechos reales sobre las aeronaves civiles que se hagan de acuerdo con la ley mexicana, solo es aplicable a aeronaves mexicanas.
3. Las aeronaves son bienes muebles susceptibles de hipotecarse. El Código Civil Federal permite hipotecar los bienes muebles ya que en su artículo 2893 establece que esta garantía real podrá ser constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor, y que da derecho a éste, en caso de incumplimiento de la obligación garantizada, a ser pagado con el valor de los bienes, en el grado de preferencia establecido por la ley, lo cual implica que solo se habla de bienes, sin establecer ninguna distinción que pueda llevar un criterio contrario. Esta excepción la citamos como una referencia puramente doctrinal, tomando en cuenta que en nuestra legislación, la hipoteca no es una figura exclusiva de los bienes inmuebles.



## **CAPÍTULO SEGUNDO. DERECHOS SOBRE LAS AERONAVES CIVILES**

### **2. La aeronave civil como objeto de derechos.**

En atención a lo escrito sobre la naturaleza de la aeronave sabemos que esta puede ser efectivamente objeto de derechos, dentro o fuera de las fronteras de su país y sobre suelo extranjero, como un bien mueble compuesto registrable. Provocando entonces la creación de normas tendientes a regular estos derechos y garantizar seguridad jurídica a los titulares de estos.

Como hemos ido explicando a lo largo de este trabajo la aeronave cumple con características específicas que han motivado ubicarla en un régimen particular con respecto a los servicios que prestan, esto quiere decir para efectos de este capítulo, que de la aeronave se derivan una serie de derechos bien definidos que deben ser regulados específicamente y en consecuencia no pueden ser previstos solo por el derecho común.

La aeronave cuenta con cualidades que la convierten en un bien de altísimo valor con un potencial impresionante, por tanto es imperativo que las personas que estén ligadas económicamente a estas se les salvaguarde plenamente sus intereses. Asimismo, los derechos sobre aeronaves tienen carácter absoluto ya que son oponibles a todos, esto quiere que todas las personas están obligadas a respetarlos.

Los elementos que individualizan a la aeronave tratados anteriormente; la nacionalidad, la matrícula, las marcas de nacionalidad y las marcas exteriores, revisten importancia en este punto ya que de estos se desprende la garantía para que sean reconocidos los derechos que pretendemos explicar. Como se mencionó anteriormente y se explicará con detalle en los posteriores capítulos, uno de los puntos medulares de la discusión sobre la nacionalidad de las aeronaves estriba en determinar quién será el responsable y que le aplicara cuando nazcan derechos sobre una aeronave. Lo mismo sucede en cuanto a los demás elementos que tienen como fin individualizar a la aeronave.

Como hemos explicado en capítulo anterior, la forma de perfeccionar la garantía tratada en el párrafo que precede debe constar en un registro público en el cual se deben inscribir dichos elementos que individualizan a la aeronave y todos los actos nacidos entre partes de los que se desprenda un derecho. Existe una preocupación real en los que hacen posible la actividad aérea por obtener seguridad y certeza jurídica sobre las situaciones económicas que nazcan de ella y esto es lógicamente válido considerando que sería inconcebible no tener normas eficaces para asegurar los derechos de estos aparatos de altísimo valor y versatilidad.

#### **2.1. La fuente de las obligaciones respecto de las aeronaves civiles.**

Es conveniente hacer la aclaración sobre los derechos personales o derechos de crédito y obligaciones, ya que nos podemos confundir con el título de este subtema al hablar de obligaciones considerando que la obligación en un concepto básico es precisamente el vínculo jurídico entre dos personas, en virtud del cual el acreedor tiene derecho de exigir a la otra (deudor); un dar, un hacer o no hacer. Los derechos personales por otro lado se pueden definir como la facultad que tiene una persona de obtener de otra una conducta que puede consistir en un dar hacer o no hacer. En este sentido, las obligaciones y los derechos personales son sinónimos que recaen sobre las personas exigiéndose recíprocamente una actividad o una abstención de algo concreto y no sobre cosas como lo es la aeronave. Entonces al referirnos a la fuente de las obligaciones lo que pretendemos decir es que la persona que tenga la capacidad para ser titular de derechos sobre aeronaves como lo es la propiedad o la posesión, también la tiene para contraer obligaciones en sentido restringido.

En este trabajo no intentamos tomar posición sobre la distinción de los derechos y las obligaciones simplemente es conveniente aclarar la ubicación de la aeronave en este rubro para poder explicar en qué categoría se encuentra.

Tenemos entonces que ubicar a los derechos sobre aeronaves en la categoría de reales por tratarse de derechos que recaen sobre una cosa y que da derecho a sacar provecho de la misma, en grados diferentes según la naturaleza del derecho de que se trate y retomando la naturaleza jurídica de la aeronave es evidente que se encuentra en esta categoría. El derecho real lo podemos definir como “aquella relación de su titular frente a todas las personas que tienen el deber (no obligación) de no perturbar ese derecho, o sea un deber de simple abstención”<sup>67</sup>. Se podría dar el supuesto de algún derecho intelectual sobre la aeronave en el caso de que existiera la creación de un prototipo pero esto sería materia de otra disciplina jurídica.

Para explicar estos derechos vamos a tomar como referente a la legislación mexicana y solo referiremos otras legislaciones para engrosar el contenido.

### *2.1.1. Derechos de propiedad respecto de las aeronaves civiles.*

El autor Tapia Salinas considera que el estudio de la propiedad de la aeronave, entendiéndola como la adquisición, transmisión y pérdida de esta, tiene una influencia mínima en lo que se refiere a su especial aplicación en el derecho aeronáutico. Este mismo criterio lo retoma Ugarte Romano en cuanto a la fabricación de las aeronaves. Ahora bien, con respecto a lo que se intenta demostrar en este trabajo el derecho de propiedad es sumamente importante ya que es un derecho internacionalmente reconocido y para algunos autores llamado el máximo derecho real, que engloba características que sujetan a la aeronave a una regulación específica. Si tomamos en cuenta las diversas formas de uso de las aeronaves y los contratos a los que están sujetas podemos encontrar que la

---

<sup>67</sup> CERVANTES Arce, José, Ob. Cit. p.10



propiedad juega un papel preponderante en la ubicación de ciertos derechos como la hipoteca, la prenda y demás derechos reales.

El Convenio de Ginebra, el cual estudiaremos más adelante, obliga a los estados contratantes a reconocer: la propiedad sobre aeronaves, el derecho adquirir su propiedad por compra, la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento, la hipoteca "*mortgage*" y derechos similares.

1. La adquisición de la propiedad.
  - a. Construcción: es el origen de toda aeronave y consiste en la actividad de fabricar la aeronave, hecha por un industrial que tenga las instalaciones, material y personal calificado para ese fin. Existe dos supuestos para esta construcción<sup>68</sup>, el primero es que el industrial ya sea persona física o moral fabrique la aeronave para adquirir la propiedad originaria de la misma para que posteriormente realice cualquier acto de dominio, como el explotarla, realizar una compraventa, sujetarla a un arrendamiento, etcétera. El segundo consiste en que el comprador persona física o moral le encomiende al industrial la construcción de la aeronave, para cualquier fin, con las características que el comprador requiera. En este caso el propietario original será el comprador. En nuestra legislación esta figura se le denomina "contrato de obra a precio alzado". El objeto de este contrato es la aeronave misma y no el trabajo de su fabricación por tanto se podría estimar que es una venta ya que los elementos reales son el precio y la aeronave.<sup>69</sup>

En estos dos supuestos, en el caso de que se realice la compraventa, se puede pactar adicionalmente contratos para la forma de pago, como el contrato de compraventa con reserva de dominio, los cuales no profundizaremos en su estudio por no ser relevantes en este trabajo.

- b. Compraventa: Esta forma de adquirir la propiedad es sin duda la más común para transmitir el dominio de la aeronave y consiste en que "uno de los contratantes se obliga a transferir la propiedad de una cosa o de un derecho, y el otro a su vez se obliga a pagar por ellos un precio cierto y en dinero".

Anteriormente este contrato era el más utilizado por las aerolíneas, ya que la empresa basaba su grandeza y poder en el número de aviones de la que era propietaria. Actualmente esta idea ha sido rebasada, por lo que empresas normalmente ya no son dueñas de la totalidad de sus aviones y esto es derivado de los altos costos de las aeronaves y de las exigencias de competencia, seguridad, eficiencia y ambientales que obligan a las

---

<sup>68</sup> FRANCOZ Rigalt, Antonio, Propiedad y Derecho sobre Aeronaves. México, SCT, 1961, p.14 y 15

<sup>69</sup> *Ibidem*, p. 15

aerolíneas a sustituir sus aviones en un lapso corto de tiempo o en su caso modernizarlas para cumplir dichos requerimientos. Por eso es que las aerolíneas optan por prestar sus servicios utilizando contratos de otra naturaleza como el arrendamiento financiero o Leasing el cual estudiaremos más adelante.

Sobre la compraventa existen varias formas para que se lleve a cabo, la más utilizada, tomando en cuenta el elevado valor de las aeronaves y sus componentes, es el contrato de compraventa con reserva de dominio, el cual aplicado a la materia aeronáutica consiste en que el industrial entrega al comprador la posesión de la aeronave y se reserva el dominio hasta que se le liquide el monto final, utilizando una institución de crédito para que financien los pagos que le deberán hacer. Otra figura que se pudiera dar en este mismo contrato sería que la misma institución de crédito liquide el equipo en su totalidad reservándose el derecho de ejercer cualquier acción en contra del comprador original en caso de incumplimiento. En cualquiera de los dos casos dice Francoz “el comprador tiene acción en contra del constructor por mala fabricación o inobservancia de los planos, diseños o presupuestos, pudiendo exigirle daños y perjuicios si por tales causas se originan estos”<sup>70</sup>.

Ahora bien en la práctica que es lo que sucede, primero tendremos que determinar de dónde proviene el dinero que cubrirá el elevado costo de la aeronave, ubicado en rangos de millones de dólares; es evidente que la empresa por sí sola no podría cubrir esas cantidades tan elevadas por eso es que necesariamente tendrían que provenir de grandes instituciones financieras o en su caso del capital de un estado. Existen instituciones prestamistas como EXIMBANK que ayudan al financiamiento de aeronaves y en el caso de la institución mencionada, esta ha ayudado a la compra de un gran número de aeronaves de manufactura norteamericana.<sup>71</sup>

Los contratos de compraventa con reserva de dominio deben contener como mínimo cláusulas que cubran los siguientes puntos:

- “Descripción del equipo que debe financiarse.
- Cantidades de dinero requeridas
- Intereses
- Métodos de pago
- Seguros
- Pago de impuestos
- Honorarios y cargos
- Normas de mantenimiento

---

<sup>70</sup> *Ibíd*em, Ob. Cit. p. 16

<sup>71</sup> FOLCHI Orestes, Mario y COSENTINO T. Eduardo, Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico, EUDEBA, Buenos Aires, 1968 p. 120

- Cumplimiento de las leyes pertinentes
- Pactos de no vender, ceder, traspasar o hipotecar, como tampoco de gravar la aeronave
- Retraso en los pagos, registros y garantías”<sup>72</sup>.

Dentro de la compraventa otros métodos de crédito más complejos distintos a la simple reserva de dominio, que se han ido creando con el desarrollo de la aviación, siguen principios utilizados en el contrato de reserva de dominio y la redacción de sus contratos tiene características similares. Los más utilizados son el llamado *Equipment Trust* y el *Floating Charges*. El primero consiste en que “una empresa de transporte aéreo celebra un contrato con el fabricante del equipo, asignándose el contrato y las utilidades provenientes de este a un fiduciario, según las condiciones usuales del contrato de venta. Este fiduciario retiene el título legal en nombre de los tenedores de los certificados del *Equipment Trust*, tomando entonces la empresa de transporte aéreo posesión de la aeronave.”<sup>73</sup>

El *Floating Charges*, es un método de financiación mediante el cual “una corporación “pignora”<sup>74</sup> la totalidad de su activo como garantía del pago de los bonos empleados para financiar la compra de las aeronaves. Al mismo tiempo la corporación se reserva el derecho de negociar en ese activo durante el curso normal del negocio.”<sup>75</sup> Generalmente, la obligación se libra a favor del fiduciario, a quien corresponde, en caso de falta de pago, nombrar un administrador judicial que vele por los intereses de los tenedores de bonos.”<sup>76</sup>

Es importante señalar que en el Convenio de la Ciudad del Cabo, en el que México es parte, se fijan normas para los contratos de compraventa con reserva de dominio, con respecto a las garantías que se deben asegurar en la financiación del equipo aeronáutico.

“Conscientes de la necesidad de adaptar el Convenio para responder a las exigencias particulares de la financiación aeronáutica y extender el ámbito de aplicación del Convenio a los contratos de venta de elementos de equipo aeronáutico,”

“Para los efectos del presente Convenio, una garantía internacional sobre elementos de equipo móvil es una garantía constituida con arreglo al Artículo 7 sobre un objeto inequívocamente identificable, de una de las categorías de tales objetos enumeradas en el párrafo 3 y designada en el Protocolo:

---

<sup>72</sup> Ídem.

<sup>73</sup> FOLCHI Orestes, Mario y COSENTINO T. Eduardo, ob. Cit. p. 122

<sup>74</sup> PIGNORAR: (dejan en prenda una cosa) acto por el cual un bien es constituido en Garantía Real de un Préstamo o crédito, normalmente a Corto Plazo. [http://www.area-europa.com/definicion\\_Pignorar\\_id358.html](http://www.area-europa.com/definicion_Pignorar_id358.html)

<sup>75</sup> FOLCHI Orestes, Mario y COSENTINO T. Eduardo, Ob. Cit. p. 123

<sup>76</sup> Ídem.

b) Correspondiente a una persona que es el vendedor condicional en virtud de un contrato con reserva de dominio;”

Otra parte relacionada con este contrato y que reviste trascendencia en nuestro trabajo es el hecho de que el citado convenio se señala lo siguiente:

Además de las medidas previstas en el Capítulo III del Convenio, en la medida en que el deudor lo haya consentido en algún momento y en las circunstancias indicadas en dicho Capítulo, el acreedor podrá:

a) hacer cancelar la matrícula de la aeronave;

Este convenio permite que el acreedor cancele el registro de matrícula, y con esto el derecho para explotar la aeronave, si el deudor lo consiente en algún momento, ya sea en alguna cláusula del contrato de reserva de dominio o en cualquier documento posterior al mismo. Esta norma nos lleva a un problema de constitucionalidad dentro de nuestra legislación, el cual se tratará a detalle más adelante, por tanto se podría considerar que cualquier estipulación en ese sentido podría atacarse en eventual juicio ante los tribunales mexicanos.

Sobre las obligaciones y derechos del vendedor y del comprador así como la capacidad, el consentimiento y demás elementos de validez y de forma se seguirán normas de derecho común. Solo es de destacar que una obligación adicional que tiene el vendedor frente al comprador en este materia, es entregar la aeronave con todos sus accesorios destinados al uso normal de la misma, como son instrumentos de navegación, comunicación, etcétera. Salvo que existiere pacto en contrario.

En cuanto al registro de aeronaves, en la legislación mexicana, la adquisición de la propiedad no es requisito esencial para poder obtener el certificado de matrícula mexicana, ya que se le puede otorgar dicho certificado a cualquier mexicano propietario o legítimo poseedor de una aeronave; sin embargo, existe obligación de la persona que este inscrita, en el registro aeronáutico mexicano, como explotador de la aeronave, de notificar y asentar los documentos por los cuales se adquiriera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad y la posesión de las aeronaves civiles mexicanas y sus motores.

c. Abandono. Esta forma de adquirir la propiedad parecería inusual por el costo de las aeronaves; sin embargo, en la práctica existen casos que derivaron en que se legislara al respecto. Esta figura se presenta generalmente por la imposibilidad del propietario de mantener las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave considerando que las piezas de repuesto en muchos casos son superiores al valor de esta.

En nuestra legislación dice Ugarte<sup>77</sup> que puede darse por dos causas: A. De hecho: cuando los dueños abandonen la aeronave y sin estar al cuidado de ellos permanezcan por más de 90 días en un aeródromo o cuando se encuentre una aeronave en la que no sea posible conocer por los documentos a bordo, el nombre de su propietario o poseedor. En ambos casos la autoridad por hacer la declaración de abandono y posteriormente su adjudicación.

En la práctica Ugarte<sup>78</sup> comenta que generalmente se pueden dar estos casos por actividades de contrabando, narcotráfico y otros delitos. En estos casos también podrán pasar a propiedad del estado mediante la figura del decomiso.

B. De derecho: Cuando por algún acto de autoridad judicial o administrativa pasan a poder del estado. Por ejemplo el Decomiso mencionado.

Las causas por las que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá hacer la declaratoria de abandono de aeronaves se encuentran en el artículo 77 de nuestra Ley de Aviación Civil y son las siguientes.

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

En el último párrafo de este artículo se señala el procedimiento para hacer la declaratoria de abandono.

- d. Formas de adquisición que establece el derecho civil. Estas pueden ser contratos, prescripción, sucesiones, donación y remate judicial. Es evidente que estas formas de adquisición son inusuales y no tendría sentido explicarlas tomando en cuenta que cualquiera de ellas seguirá la suerte de cualquier bien mueble de naturaleza civil.
2. Hipoteca. Ubicaremos esta institución dentro de los derechos de propiedad, considerando que como lo veremos más adelante se puede utilizar como una forma especial de financiamiento en la compraventa de la misma aeronave hipotecada. Las aeronaves como ya lo habíamos apuntado son bienes muebles susceptibles de hipotecarse. El estudio de la hipoteca, llamada “*mortgage*” en el derecho anglosajón, es importante dado que presenta múltiples ventajas en su aplicación práctica, al permitir la explotación del bien hipotecado por su propietario, continuando así con el fin primordial de la aeronave que es la navegación aérea y el transporte. A

---

<sup>77</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit., p. 204

<sup>78</sup> Ídem

su vez individualiza perfectamente la cosa, garantizando plenamente los derechos del acreedor. Por estas ventajas es que el autor Tapia considera a la hipoteca como “el derecho real con más aptitud para ser aplicado a la aeronave”.<sup>79</sup>

La hipoteca es un “derecho real que se constituye sobre bienes determinados generalmente inmuebles, enajenables, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, sin desposeer al dueño del bien gravado, y que otorga a su titular los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago para el caso de incumplimiento de la obligación.”<sup>80</sup> Esta definición tiene los elementos necesarios para ubicar a la hipoteca en este trabajo, en tales condiciones al referirnos a ella sabremos que es un derecho real sobre cualquier bien, generalmente inmuebles sin que sea una condición necesaria, que garantiza al acreedor hipotecario el cumplimiento de una obligación, dejando al dueño del bien gravado la posibilidad de disponer de este y otorgando a su vez al acreedor los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago para el caso de incumplimiento de la obligación. Esta institución aplicada en el ámbito aeronáutico podemos definirla como “el derecho real constituido en seguridad de un crédito en dinero, sobre una o más aeronaves sus accesorios, o sobre flotas aéreas o aun como unidad de empresa aeronáutica, que continúan en poder del deudor”.<sup>81</sup> Esta definición nos pareció apropiada porque se ajusta a las diversas posibilidades admitidas en diferentes legislaciones y en los tratados internacionales que regulan esta figura como por ejemplo la hipoteca de flota aérea “*Floating Charge*”<sup>82</sup> y la hipoteca de empresa “*fleet mortgage*”<sup>83</sup> ambas figuras reguladas por el derecho anglosajón, cabe mencionar que esta última modalidad estaba regulada también por nuestra LVGC y actualmente solo regula la hipoteca de empresa que está sujeta a concesión. Por otro lado Videla define a la hipoteca como “un derecho real, constituido en garantía de un crédito en dinero, sobre una aeronave o sus motores, que su propietario conserva en su poder”.<sup>84</sup> El autor expone que esta definición le da seguridad a los intereses que debe proteger la hipoteca ya que acota en lo más posible el objeto de ésta, dejando fuera la posibilidad de aplicarse en flotas aéreas o en empresas.

La hipoteca aeronáutica se deriva de un acto jurídico bilateral, integrado por dos sujetos que son el propietario de la aeronave y el acreedor hipotecario, los cuales se obligan recíprocamente en un contrato principal, garantizando

<sup>79</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 190

<sup>80</sup> ROJINA Villegas Rafael, Derecho Civil Mexicano, t. VI, vol. II, 6ª ed., Porrúa, México, p. 366

<sup>81</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit. , tomo 2, p. 231

<sup>82</sup> *Ibidem*, p. 232

<sup>83</sup> *Ídem*.

<sup>84</sup> *Ídem*

el acreedor su derecho con la aeronave. En otras palabras, la hipoteca es un gravamen sobre la aeronave que se constituye de forma accesoria a un contrato principal. En este sentido siguiendo el principio de que lo accesorio sigue la suerte de lo principal, la duración de la hipoteca depende de la del derecho real. De lo anterior, cabe destacar para efectos del último capítulo de este trabajo que existe una gran diferencia entre un contrato y un gravamen, ya que el último es accesorio al primero.

La hipoteca aeronáutica según Videla<sup>85</sup> se integra de cinco elementos:

1. Se trata de un derecho real de garantía.
2. Deber ser constituido por el propietario de la cosa gravada.
3. Tiene por fin la seguridad de un crédito en dinero.
4. Su objeto son aeronaves o motores de aquellas.
5. El bien hipotecado permanece en poder de su dueño.

Estos elementos son de gran ayuda en el estudio de esta institución porque se puede comprender de manera sistemática las características de esta y con esto poder aplicarla en la práctica.

El convenio de Ginebra obliga a los estados contratantes a reconocer la hipoteca cuando esté constituida conforme a la ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y cuando esté debidamente inscrita en el registro público del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave. También da la posibilidad a los estados contratantes para que legislen con respecto a la formalidad de las inscripciones.

- La hipoteca como medio de capitalización en la compraventa de aeronaves.

Existen varias formas en las que se usa la hipoteca aeronáutica, sin embargo la que reviste mayor importancia en su estudio es aquella que se constituye en relación a un contrato de compraventa. Como hemos expuesto la compraventa es una forma idónea de adquirir la propiedad y está provista de varias modalidades para que se lleve a cabo. La hipoteca es una de ellas ya que se constituye de forma accesoria como una garantía en el pago del aparato.

Siguiendo uno de los elementos primordiales de la hipoteca aeronáutica que estipula que esta debe ser constituida por el propietario de la cosa gravada; es decir, se necesita en primer lugar esta calidad para que tenga validez, donde la hipoteca, como medio de financiar la compraventa, consiste en que el comprador al adquirir el título de propiedad de la aeronave, impone un gravamen sobre la misma para garantizar el pago de

---

<sup>85</sup> Ibídem, P. 233



la obligación. “Estos derechos que se establecen están, a su vez sujetos a anulación o cancelación al pagarse la deuda”<sup>86</sup>.

Las ventajas del uso de la hipoteca para este contrato son:

1. “La hipoteca principal puede cubrir tanto la aeronave como las piezas de repuesto.
  2. Las piezas accesorias adquiridas después de firmada la hipoteca, así como el equipo de radar y de registradores de vuelo, se podrá convenir que se incluyan.
  3. Los gravámenes puede ser subordinados a otros: es decir el gravamen de un acreedor sobre el motor de una aeronave puede quedar subordinado al gravamen de otro acreedor sobre ésta mientras el motor sea parte de la aeronave.
  4. Como garantía adicional de la obligación, el deudor puede ofrecer otros bienes.
  5. La hipoteca disminuye la responsabilidad civil del vendedor.”<sup>87</sup>
- La hipoteca en la legislación Mexicana.

En nuestra legislación, el Código Civil Federal permite hipotecar lo bienes muebles ya que en su artículo 2893 señala que esta garantía real podrá se constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor, y que da derecho a éste, en caso de incumplimiento de la obligación garantizada, a ser pagado con el valor de los bienes, en el grado de preferencia establecido por la ley, lo cual implica que solo se habla de bienes, sin establecer ninguna distinción que pueda llevar un criterio contrario. Anteriormente la LVGC de las reformas del 4 de enero de 1999 señalaba que:

“Artículo 362: son susceptibles de hipoteca:

- I. Las aeronaves.
- II. La unidad completa de una empresa de transporte aéreo, en cuyo caso la hipoteca comprenderá las concesiones o permisos respectivos y salvo expresa el equipo de vuelo, las instalaciones de ayuda a la navegación, los motores hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, combustibles, lubricantes y demás bienes muebles e inmuebles destinados a la explotación y considerados en su unidad.”

Esta ley fijaba normas en torno a la hipoteca aeronáutica y otros gravámenes, actualmente no existe estipulación expresa que señale con precisión si las aeronaves son susceptibles de hipoteca y por tanto, como se explicó dos párrafos anteriores, podemos concluir análogamente que se permite la hipoteca. También se encuentran normas en nuestros distintos ordenamientos aeronáuticos que regulan esta figura, que no hacen suponer

---

<sup>86</sup> FOLCHI Orestes, Mario y COSENTINO T. Eduardo, Ob. Cit. p.121

<sup>87</sup> Ídem.



la existencia tácita de la misma. Nuestra Ley de Aviación Civil no nos habla de la hipoteca como tal, pero su reglamento en su artículo 101 consagra:

“El acto por el cual se constituya la hipoteca o un gravamen sobre aeronaves destinadas por los concesionarios o permisionarios mexicanos a la prestación de servicios de transporte aéreo, debe:

- I. Contar con la autorización previa de la Secretaría, en los términos de la fracción V del artículo 15 de la Ley, y constar por escrito, e
- II. Inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.”

Esto hace suponer la existencia de la hipoteca ya que se reconoce su constitución, estipulando la obligación de inscribir la hipoteca y de contar con la autorización de la SCT para que tenga efectividad.

Nuestra Ley de Aviación Civil nos habla de un supuesto específico de hipoteca, que es la que se constituye sobre los permisos y derechos conferidos a permisionarios y concesionarios. En este caso en particular debemos ser muy cuidadosos en su constitución ya que la ley expresamente establece que será motivo suficiente para revocar un permiso o concesión si se realiza: con un gobierno o estado extranjero; o con otros particulares, nacionales o extranjeros sin autorización de la SCT. Muy en específico la LVGC regula la hipoteca de empresas sujetas a concesión por lo que las líneas aéreas que prestan el servicio nacional regular entrarían en esta categoría. Esta última modalidad se podría traducir en un derecho adicional a los que cuenten con esta concesión y con respecto a nuestra legislación solo podría recaer en personas morales mexicanas.

Sobre la extinción de la hipoteca en cualquiera de los dos supuestos en nuestra legislación civil se puede dar de dos formas indirecta y directa.

La extinción indirecta de acuerdo con el artículo 2941 fracción II y VI del Código Civil Federal será por las siguientes causas:

- b. Pago.
- c. Compensación.
- d. Confusión.
- e. Remisión.
- f. Novación.

La extinción directa de acuerdo con el mismo artículo será:

1. Cuando se extinga el bien hipotecado. Este supuesto puede darse porque se destruya la aeronave, se pierda o abandone. Se considerará perdida la aeronave conforme a lo siguiente:

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

- I. Por declaración del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, y
  - II. Cuando transcurridos treinta días desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.
- La Secretaría declarará la pérdida y cancelará las inscripciones correspondientes.”

Se considerará abandonada una aeronave cuando se den los supuestos establecidos en el artículo 77 descritos con anterioridad.

2. Cuando se resuelva o extinga el derecho del deudor sobre el bien hipotecado.
3. Cuando se expropie por causa de utilidad pública el bien hipotecado.
4. Cuando se remate judicialmente la finca hipotecada, teniendo aplicación lo prevenido en el artículo 2325.
5. Por la declaración de estar prescrita la acción hipotecaria.

### *2.1.2. Derechos de posesión sobre las aeronaves civiles.*

#### Contrato de Arrendamiento.

Este contrato es de llamar la atención por la evolución que ha tenido dentro de la materia aeronáutica, convirtiéndose no solo en un medio de transmitir la posesión sino como una forma de financiamiento y de uso necesario en la operación de líneas aéreas. En esta parte vamos hablar del arrendamiento puro. Al llamarlo de esa forma me refiero aquel que es regulado exhaustivamente en la legislación civil por tratarse de uno de los contratos más utilizados por los particulares para poder disponer de un bien que no es de su propiedad. Para no perdernos en su vastedad tomaremos como referente nuestro Código Civil el cual establece: “Hay arrendamiento cuando las dos partes contratantes se obligan recíprocamente, una, a conceder el uso o goce temporal de una cosa, y la otra, a pagar por ese uso o goce un precio cierto.” Tomando los elementos de esta definición concluimos que se trata de un contrato por el cual una persona llamada arrendador se obliga a permitir el uso o goce temporal de un bien mueble o inmueble, a otra persona el arrendatario que se obliga a pagar por ello un precio cierto preferentemente en dinero.

En virtud de este contrato el arrendatario adquiere la posesión del bien objeto del mismo, pudiendo usarlo y además hacer suyos los frutos derivados de ello. Esto lo convierte en una herramienta muy provechosa para una aerolínea considerando que no tiene que erogar una suma tan elevada de dinero para usar la aeronave.

Podemos decir entonces que el contrato arrendamiento es:

- i. “Bilateral. Porque genera obligaciones reciprocas entre dos partes.
- ii. Oneroso. Porque ambas partes obtienen provechos.
- iii. Conmutativo. Las prestaciones de las partes son ciertas desde la celebración del contrato.
- iv. Principal. No depende de ninguna figura contractual.”
- v. Formal y Oponible: Debe constar por escrito y en el caso del arrendamiento de aeronaves se debe registrar
- vi. Consensual. Existe convenio entre las partes.

El arrendamiento lo podemos clasificar por su objeto en muebles e inmuebles; y por su naturaleza en civil, mercantil y administrativa. La primera clasificación no tendría sentido explicarla pero por lo que se refiere a su naturaleza; el civil es todo arrendamiento que se da entre dos particulares con el fin de obligarse recíprocamente, “el mercantil es aquel que recae sobre “mantenimientos, artículos, muebles o mercaderías” con ánimo de especulación comercial”<sup>88</sup>; el administrativo es aquel en que su objeto sea un bien que pertenezca a una persona de Derecho Público. Estos tipos de arrendamientos se dan comúnmente en la práctica aeronáutica.

Al haber hecho esta breve introducción del contrato podemos en consecuencia concentrarnos en su estudio aplicado a la materia aeronáutica. Este contrato también llamado “locación”, es un contrato que “se da entre dos persona físicas o morales en la que una el arrendador es propietario de una aeronave y cede la capacidad total de la misma sin tripulación y sin permiso para el uso mediante remuneración y por un tiempo determinado”<sup>89</sup> donde el arrendatario proveerá elementos para su utilización, debiéndose hacer cargo de las pólizas de seguro y del mantenimiento de la aeronave.

Sobre el procedimiento que se debe seguir para constituir el arrendamiento de aeronaves, nuestra Ley de Aviación Civil obliga a registrar dicho contrato para que surta sus efectos. Existen dos formas que se pueden pactar en este contrato y son: el arrendamiento a casco desnudo<sup>90</sup>: que es la entrega de la aeronave, sin tripulación y seguros; el arrendamiento armada o equipada: la que implica permisos, tripulación y seguros<sup>91</sup>.

Los arrendamientos no presentan un grado de dificultad en su constitución cuando se realizan entre nacionales mexicanos porque siguen normas generales de cualquier contrato, el problema se presenta cuando se realiza con aeronaves matriculadas en otro estado y con propietarios extranjeros, porque esto significaría que existirán casos de aeronaves concesionadas, por tanto operadas por mexicanos, que estarán sujetas a normas de otro estado vulnerando con esto la

---

<sup>88</sup> DOMÍNGUEZ Martínez, Jorge Alfredo, Ob. Cit. p. 389

<sup>89</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 206

<sup>90</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 207

<sup>91</sup> Ídem.

soberanía nacional. Como se expondrá más adelante en México excepcionalmente se permite el arrendamiento de aeronaves con matrícula extranjera, desvirtuando la finalidad primordial de dotar de nacionalidad a las aeronaves.

El contrato de arrendamiento en nuestro Código Civil Federal en su artículo 2483, termina:

- I. Por haberse cumplido el plazo fijado en el contrato o por la ley, o por estar satisfecho el objeto para que la cosa fue arrendada;
- II. Por convenio expreso;
- III. Por nulidad;
- IV. Por rescisión;
- V. Por confusión;
- VI. Por pérdida o destrucción total de la cosa arrendada, por caso fortuito o fuerza mayor;
- VII. Por expropiación de la cosa arrendada hecha por causa de utilidad pública;
- VIII. Por evicción de la cosa dada en arrendamiento.”

#### Contrato de Leasing.

Este contrato es considerado por muchos autores como una figura atípica porque reúne elementos de varios contratos sin que se encuadre en ninguno de los ellos. Zavala Rodríguez<sup>92</sup> va más allá sosteniendo que no es ni compra, ni arrendamiento, ni locación con opción de compra, porque se trata de un contrato de empresa. En nuestra legislación existe una figura en la que se puede encuadrar este contrato denominada arrendamiento financiero y es una forma de adquirir bienes, generalmente activos fijos regulada por la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, por considerar que se trata de operaciones financieras. Sin embargo también tenemos regulado el arrendamiento con opción de compra. Con esta introducción alcanzamos a dilucidar la complejidad de esta figura por lo que será conveniente iniciar su estudio con una breve reseña de sus antecedentes.

Esta figura surgió con la expansión del ferrocarril a mediados del siglo XIX, en Inglaterra y en JUL., con la construcción de líneas ferroviarias, en este contexto las empresas que destinaban su capital a la compra de rieles y material fijo trataron de procurarse el material circulante por medio de arrendamientos favorecidos con una opción de compra. Terminada la segunda guerra mundial, las empresas al querer reconstruir sus materiales de producción se percataron que carecían del capital necesario para invertir en este fin, por lo que en 1952 se funda una sociedad de leasing en San Francisco, la United States Leasing Corporation para dar respuesta a este gran número de necesidades. Entonces muchas empresas empezaron a acudir a las compañías de Leasing buscando facilitar comercialmente la disponibilidad de equipos y maquinarias, que directamente no

---

<sup>92</sup> ACQUARONE María, El Leasing, su instrumentación y encuadre en la actual financiación empresarial, Ábaco de Rodolfo Depalma, Buenos Aires, 1996, p. 29

podían comprar por limitaciones monetarias además de tener la posibilidad de compra a un precio inferior al inicial finalizando el plazo pactado. Después fue evolucionando esta figura a medida que el comercio se iba haciendo cada vez más complejo y competitivo, provocando que las empresas tuvieran que renovar sus materiales de producción constantemente. Actualmente esta figura es utilizada por diferentes tipos de empresas que necesitan de materiales que estén constantemente dotados de tecnología y especialización. Una de las industrias que se considera “ad hoc” para la echar mano de este contrato es sin duda la aeronáutica considerando que los estándares de seguridad, competitividad y de calidad en el servicio son cada vez más demandantes y requieren de nuevas aeronaves que reúnan dichas características. “Este sistema de contratación es hoy en día muy frecuente por importantes compañías de Líneas aéreas en la explotación de aeronaves e intervienen con frecuencia grandes empresas aseguradoras y bancarias”<sup>93</sup>

Estos antecedentes fueron configurando el concepto de Leasing por lo que varios autores lo han tratado de formular; Reverte Navarro lo define como “el contrato por el cual una de las partes denominada sociedad de Leasing se obliga adquirir de un tercero determinados bienes que bien señala la Ley o en su defecto pueden convenir los contratantes cediendo a la otra parte el uso y disfrute de los mismos mediante el pago de un precio fraccionado o canon en proporción al valor de adquisición durante tiempo cierto inferior a la vida útil de ellos con derecho a favor del usuario para optar por la restitución de las cosas, la prórroga del uso con nuevas condiciones predeterminadas o la compra por el valor residual también prefijado.”<sup>94</sup> La definición que en opinión de Tapia es la más concreta y que contiene los elementos necesarios para explicar esta figura es la propuesta por Vidal Blanco que escribe: “Contrato Mercantil en virtud del cual un empresario, cumplimentando instrucciones expresas del presunto arrendatario, compra en nombre propio determinados bienes (en el caso de aeronaves muebles) para que, como propietario arrendador, los alquile al mencionado arrendatario para que éste los utilice por un periodo irrevocable a cuyo término tendrá la opción de adquirir la totalidad o parte de estos bienes arrendados, por un precio convenido previamente con el propietario arrendador, considerándose que todos los desembolsos que efectúa el futuro arrendador son por cuenta del presunto arrendatario hasta la iniciación del periodo de arrendamiento.”<sup>95</sup>

La naturaleza jurídica de este contrato es compleja y en opinión de Calejari<sup>96</sup> existen diez orígenes distintos para ser estudiado que son: como a) un derecho real; b) una venta con reserva de dominio; c) un negocio jurídico indirecto (porque cambia la finalidad del negocio siendo primero un arrendamiento para después convertirse en una compraventa) ; d) una locación o arrendamiento; e) un contrato mixto (ya que es un contrato de arrendamiento y a su vez una promesa

<sup>93</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 199

<sup>94</sup> ACQUARONE María, Ob. Cit. p. 28 y 29

<sup>95</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 199

<sup>96</sup> CALEGARI DE GROSSO Lydia, El Contrato de Leasing, Legislación y Jurisprudencia, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 2001, p. 16

unilateral de venta por parte del arrendador) ; f) una operación financiera ( “ya que al ser el tomador quien elige por sí mismo el bien del proveedor, la propiedad del dador queda despojada queda despojada prácticamente de todos sus atributos normales, por lo que el interés del dador en la operación pasa a ser puramente financiero y se limita a recuperar el monto de su inversión en capital”<sup>97</sup>) ; g) un contrato atípico (no puede ser compraventa porque no necesariamente de lleva acabo y tampoco arrendamiento porque en este contrato cualquiera puede ser arrendador y en el leasing solo puede serlo una sociedad que ejerce profesionalmente esta actividad)<sup>98</sup>; h) un contrato complejo (porque con la finalidad de dar eficacia y utilidades al sector empresarial se utilizan varios instrumentos jurídicos, tomando como base dos contratos tradicionales); i) un contrato *sui generis* (porque utilizan elementos del arrendamiento y de la compraventa sin que se adecuen a ninguno de ellos.) ; j) una aplicación de la teoría de la conexidad contractual (porque mezclan, combinan o entrelazan prestaciones correspondientes a dos o más contratos típicos.). No estudiaremos a fondo cada uno de ellos porque no compartimos la idea de que existan tantas posibilidades para un mismo contrato, pero es importante señalarlos considerando que cada país echa mano de alguno o varios de ellos según se adecue a su legislación.

Al igual que otras figuras comerciales emanadas del *Common Law*, el *leasing* se ha expandido hacia los países de tradición escrita como México, alcanzando gran aceptación y provocando situaciones de derecho necesarias en su regulación. Por tanto tomado como referente nuestra legislación y aplicada al derecho aeronáutico estudiaremos el *leasing* como, un contrato de arrendamiento puro, un contrato mixto y una operación financiera llamándola arrendamiento financiero (adecuándose a su vez con la teoría de la conexidad contractual). En la primera posibilidad las dos partes contratantes se obligan recíprocamente, una que generalmente es intermediario del proveedor adquiere la aeronave deseada concediendo el uso o goce temporal de esta al transportista aéreo el cual pagará un precio cierto. “Lo que resulta deducible de impuestos para el arrendatario, presentando un objetivo primordial que es el manejo planificado de una estrategia fiscal, es decir que mediante este sistema los pagos presentan una mejor alternativa fiscal que la que presentaría la adquisición por compraventa.”<sup>99</sup> La segunda posibilidad es un contrato mixto formado por un arrendamiento y una promesa unilateral de venta por parte del arrendador o en otras palabras un contrato de arrendamiento con opción de compra, que consiste en añadir una cláusula que da la posibilidad al arrendatario de adquirir, al término del contrato, la aeronave<sup>100</sup> en un precio simbólico ya que de hecho el precio ya ha sido cubierto en las rentas señaladas en el contrato. Obteniendo adicionalmente los beneficios fiscales del arrendamiento puro. Ramón Sánchez Medal expresaba que “si la opción terminal en dicho contrato es la transmisión automática de la propiedad al llamado arrendatario, una vez que este pague la última cantidad de dinero, que es

<sup>97</sup> CALEGARI DE GROSSO, Lydia, Ob. Cit. p. 27

<sup>98</sup> Ídem.

<sup>99</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 208

<sup>100</sup> Ídem



lo que de ordinario acontece, habrá una compraventa a plazos, la cual puede ser imputada de nulidad cuando constituya una venta con pacto de retroventa prohibida por la ley. Si en cambio la opción terminal es solo la prórroga del arrendamiento, habrá arrendamiento.”<sup>101</sup> Para evitar dicha nulidad debemos ser muy cuidadosos en la redacción del contrato, por lo que se deberá estipular expresamente la opción de que se realice o no la venta, además del precio de la aeronave de llevarse a cabo, sin mencionar en ninguna cláusula que existirá una transmisión automática terminado el plazo. La tercera posibilidad es el arrendamiento financiero regulado por la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito que consiste en que la arrendadora financiera se obliga a adquirir la aeronave y a conceder el uso y goce temporal, a plazo forzoso, a una persona física o moral, obligándose esta a pagar como contraprestación 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 algunas de las siguientes opciones terminales:

1. La compra de los bienes a un precio inferior a su valor de adquisición, que quedara fijado en el contrato.
2. A prorrogar el plazo para continuar con el uso o goce temporal, pagando una renta inferior a los pagos periódicos que venía haciendo, conforme a las bases que se establezcan en el contrato
3. A participar con la arrendadora financiera en el precio de la venta de los bienes a un tercero, en las proporciones y términos que se convengan en el contrato.

Sobre el arrendamiento financiero es conveniente aclarar que si el mismo se realiza de manera sistemática por compañías arrendadoras, éstas deben estar organizadas como sociedades auxiliares del crédito y contar con autorización para funcionar conforme a la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, pero si la operación es considerada solo de manera eventual, esto es que el arrendador no celebra este contrato de manera habitual, tendríamos que buscar esta figura en el Código Civil donde se celebre el contrato y de no encontrarla tendríamos que encuadrarla como arrendamiento puro o contrato mixto. El estado de Quintana Roo regula el arrendamiento financiero que no se realiza de forma eventual.

El Código fiscal lo define de esta manera:

“Artículo 15.- Para efectos fiscales, arrendamiento financiero es el contrato por el cual una persona se obliga a otorgar a otra el uso o goce temporal de bienes tangibles a plazo forzoso, obligándose esta última liquidar, en pagos parciales como contraprestación, una cantidad en 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 opciones terminales que establece la Ley de la materia.”

---

<sup>101</sup> ACQUARONE María, Ob. Cit. p. 61

Tomando como base las definiciones anteriores y sus posibles regulaciones, podemos determinar sus caracteres generales que en nuestra opinión y en concordancia con el pensamiento de Acquarone, se trata de un contrato:

Bilateral: porque genera obligaciones recíprocas entre dos partes; consensual. Existe convenio entre las partes; oneroso: porque ambas partes obtienen provechos; conmutativo: las prestaciones de las partes son ciertas desde la celebración del contrato; de tracto sucesivo: se prolonga su ejecución en el tiempo; formal; debe constar por escrito y ratificarse ante la fe del notario público conforme al artículo 25; oponible: podrá inscribirse en el Registro Público de Comercio, a solicitud de los contratantes, sin perjuicios de hacerlo en otros Registros que las leyes determinen; “*Intuitu Personae*”: porque se necesita de una calidad específica, que reúna ciertas particularidades, cualidades, aptitudes, idoneidad o condición económica para que una de las partes escoja como contraparte a una determinada persona; de adhesión: porque una de las partes se adhiere a un contrato ya formulado sin que pueda variar las condiciones generales del mismo, el dador debe ser una entidad financiera o una sociedad que tenga por objeto la realización de este tipo de contratos; en este sentido, este tiene un mayor poder de negociación respecto del tomador dejando a este último con la opción simplemente de aceptar o rechazar.

Los sujetos que participan en este contrato son:

El dador: “es quien se obliga en entregar la cosa para su utilización, percibiendo por ello una suma de dinero, por un plazo determinado, obligándose al mismo tiempo a transmitir el dominio mediante el pago del valor residual”<sup>102</sup>. Normalmente la figura del dador recae sobre sociedades o entidades financieras o fabricantes e importadores de cosas muebles destinadas al equipamiento de industrias, comercios y empresas de servicios.

Las obligaciones del dador son<sup>103</sup>: entregar el bien, dar la opción de venta de la aeronave, garantizar la transmisión del dominio en caso de optar por la compra, abstenerse de realizar en el bien actos de disposición jurídica que puedan afectar la utilización por el tomador, recibir el bien al término del contrato en el caso de que el tomador no opte por la venta, renovar o prorrogar el uso y el goce de la aeronave en los términos del artículo 27, responder por la evicción y devolver el depósito en el caso de que haya constituido este.

El tomador: “es quien va utilizar el bien entregado en *Leasing* y quien tiene la facultad de adquirirlo mediante el pago del valor residual. Es a favor de quien se pacta la opción de venta”<sup>104</sup>

Las obligaciones del tomador son: pago de la contraprestación convenida por el uso y el goce de la aeronave, darle a la aeronave el uso convenido y

---

<sup>102</sup> ACQUARONE, Maria, Ob. Cit. p. 120

<sup>103</sup> Ibídem, p. 122, 123 y 124

<sup>104</sup> ACQUARONE, Maria , Ob. Cit. p. 125



mantener al día las cargas financieras que se deriven de este, restituir el bien al término del contrato en caso de no optar por la compra y otorgar garantías para cumplir con las obligaciones adquiridas.<sup>105</sup>

El proveedor o fabricante es el encargado de fabricar la aeronave y entregársela al dador. Sin embargo este sujeto no está directamente obligado dentro del contrato de *Leasing* y solo tiene obligaciones accesorias. Sus obligaciones son: entregar el bien al dador para que este posteriormente se lo entregue al tomador, responder por los vicios o defectos de la fabricación de la aeronave y garantizar que cuenta con las piezas de repuesto necesarias para su funcionamiento. Su derecho es exclusivamente recibir el precio de la aeronave.

Para fines prácticos el *Leasing* se utiliza de las siguientes formas:

Inmediato: lo realiza el fabricante sustituyendo la venta directa de la aeronave con un contrato de *leasing*.

Mediato: el fabricante vende la aeronave a la sociedad financiera para que esta lo de al tomador en *leasing*.

Según la función de la empresa de *leasing*. Puede ser: de intermediación; es decir, que la empresa de leasing media entre el proveedor y el usuario, facilitando el capital en la operación para percibir luego la comisión; de ejecución, esto es que la entidad financiera adquiere la aeronave siguiendo las instrucciones del tomador al que luego se lo alquila.

Según la duración del contrato: corto, mediano y largo plazo.

Según la finalidad del contrato. Puede ser: operativo o de arrendamiento puro; esto quiere decir que la empresa de leasing adquiere la aeronave para ceder el uso y goce al tomador sabiendo que la aeronave está sujeta a ser obsoleta en un plazo corto de tiempo para que al final del plazo se realice otro contrato sobre una aeronave nueva o se nove el primer contrato sobre la aeronave original con pagos menores; Financiero, esto es que el dador actúa solamente como intermediario financiero, obligándose a adquirir determinados bienes que selecciona el adquirente el cual ya ha acordado previamente con el proveedor las condiciones de compra. La diferencia entre estas dos modalidades es simplemente que en el *leasing* operativo el dador cuenta con una gama de aeronaves que puede escoger el tomador según sus posibilidades y necesidades, mientras que en el financiero el tomador le pide al dador que compre una determinada aeronave con las condiciones que este mismo ya ha pactado con el proveedor. Estas dos distinciones son puramente doctrinales, con fines didácticos pero no se ajustan a los términos consagrados en la ley Mexicana.

El contrato de *leasing* se extingue porque: se lleve a cabo la opción de compra, se devuelva el bien, se prorrogue el contrato (por lo que se entenderá como novado extinguiendo al anterior), se sustituya el bien (instrumento muy utilizado por las empresas aéreas para enfrentar la obsolescencia prematura de las aeronaves) y se de por terminado el contrato de forma anticipada.

---

<sup>105</sup> *Ibidem*, p. 126 y 127

En el último párrafo del artículo 12 de la Ley de Aviación Civil, señala que la participación de la inversión extranjera en el capital de las personas morales mexicanas, se sujetará a lo dispuesto por la ley de la materia. Revisando la Ley de Inversión Extranjera nos percatamos que en su artículo 7 fija un porcentaje máximo de 25% en la participación de la inversión extranjera para empresas que presten los servicios: a) Transporte aéreo nacional; b) Transporte en aerotaxi; y c) Transporte aéreo especializado. Por tanto las empresas aéreas que prestan estos servicios no deben rebasar este porcentaje máximo, sin embargo estas empresas y especialmente las que prestan el servicio de transporte aéreo nacional comúnmente tienen contratos de *Leasing* con instituciones financieras extranjeras sobre la mayoría de sus aeronaves rebasando claramente dicho porcentaje, tomando en cuenta el elevado valor de las mismas. Esto quiere decir que los contratos de Leasing, con arrendadoras financieras o empresas de *leasing*, que rebasen estos porcentajes podrían carecer de eficacia por contravenir una ley de orden público. Por tanto, tendríamos que constituir dichos contratos con arrendadoras financieras mexicanas o con extranjeras sin rebasar dicho porcentaje.

Prenda.

Nuestro Código Civil la define como un “derecho real constituido sobre un bien mueble enajenable para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago.” El autor Salvador<sup>106</sup> comenta que esta definición es incompleta porque uno es el derecho real generado por el contrato de prenda y otro el contrato mismo. Como derecho real se define diciendo que es un derecho real que se constituye sobre bienes muebles enajenables, determinados, que se entregan real o jurídicamente al acreedor, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal y su preferencia en el pago, concediéndole, además los derechos de persecución y de venta sobre los citados bienes, en caso de incumplimiento. Y como contrato real: es un contrato accesorio, por virtud del cual el deudor o un tercero entregan al acreedor una cosa mueble, enajenable, determinada, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, concediéndole además los derechos de persecución, de venta y preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento, con la obligación de devolver la cosa recibida, una vez que se cumpla la obligación.

Por otro lado Joel Chirino<sup>107</sup> define la prenda como aquel contrato en virtud del cual una persona denominada pignorante constituye a favor del acreedor un derecho real sobre un bien mueble de su propiedad, enajenable, que entrega al acreedor para garantizar el cumplimiento de una obligación principal y su preferencia en el pago.

<sup>106</sup> SALVADOR Orizaba, Monroy, Contratos Civiles, Productora Grafica S.A. de C.V., México, 2006, p. 419

<sup>107</sup> CHIRINO, Castillo Joel, Derecho Civil III, Contratos Civiles, Mcgraw-hill, México, 1996, 2da Edición, p.195.

Conforme a estas definiciones podemos decir que este contrato es: accesorio, real, bilateral, oneroso o gratuito y formal.

Este contrato termina por:

- “Extinción de la deuda principal.
- Por renuncia expresa del acreedor que libere al deudor de la garantía prendaria.
- Por pérdida o destrucción de la cosa”<sup>108</sup>.

Aterrizando esta figura jurídica en el derecho aeronáutico, podríamos definirla como un contrato real accesorio por el cual el deudor o un tercero entrega al acreedor, la aeronave material o jurídicamente, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, concediendo un derecho real de persecución, venta y preferencia en el pago, con la obligación de devolver la cosa una vez cumplida la obligación.

Con respecto a la prenda ordinaria donde se entrega materialmente el bien mueble, es evidente que carece de utilidad en materia aeronáutica, ya que, al requerir el desplazamiento de la aeronave, priva a su titular de la posibilidad de emplearla en sus actividades específicas y, por consiguiente, resulta inadecuada. Aunque sea legalmente posible constituir una prenda ordinaria sobre una aeronave no tiene aplicación en derecho aeronáutico.

Sin embargo, con respecto a la prenda irregular así llamada por Chirino<sup>109</sup>, que consiste en que el deudor pignoraticio entrega virtualmente la cosa al acreedor conservando la posesión y pudiéndola usar en los términos que convengan las partes, podemos darnos cuenta que puede tener aplicación en materia aeronáutica y tan es así que la LVGC antes de las reformas en su artículo 363 regulaba la prenda de objetos propios de la aeronave:

“Podrán ser objeto de “prenda” los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumento y demás equipos”.

El artículo 47 de la LAC en su fracción primera solo dispone que en el Registro Aeronáutico Mexicano 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;”

Este artículo permite que se registren todos los derechos reales sobre aeronaves civiles por los que en este sentido la prenda adicionalmente se puede dotar de registro para que surta efectos contra terceros, dando certeza jurídica al acreedor y a su vez permitiendo al deudor poder disponer de esta.

---

<sup>108</sup> SALVADOR Orizaba, Monroy Ob. Cit. p. 437

<sup>109</sup> CHIRINO Castillo, Joel, Ob. Cit., p. 199

En este tenor salta a la vista la duda de que figura utilizar para garantizar un crédito, la hipoteca aeronáutica o la prenda con registro, ambas tienen la misma finalidad, permiten que la aeronave se mantenga en operación y están debidamente registradas. Parece ser un problema complicado pero realmente es muy sencillo y su solución estriba en las diferencias de estas dos figuras:

- La prenda para que se tenga por constituida deberá necesariamente entregarse al acreedor, real o jurídicamente. Al hablar de esta entrega, cualquiera de las dos formas, se tendrá por parte de deudor la obligación de utilizar la aeronave en lo que le permita el acreedor y se llegare a variar el uso acordado en el contrato tendría sanciones similares a las de un depositario, a su vez si se llegare a destruir la aeronave nacerían consecuencias de derecho que se resolverían en base a la legislación civil.
- La prenda podrá inscribirse en el registro aeronáutico mexicano, sin que sea necesario hacerlo, mientras que en la hipoteca uno de los principios primordiales es que el bien objeto de este contrato deberá estar perfectamente individualizado y deberá constar en un registro para que surta efectos frente a terceros, sobre esto el artículo 101 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil dispone:

“El acto por el cual se constituya la hipoteca o un gravamen sobre aeronaves destinadas por los concesionarios o permisionarios mexicanos a la prestación de servicios de transporte aéreo, debe:

- I. Contar con la autorización previa de la Secretaría, en los términos de la fracción V del artículo 15 de la Ley, y constar por escrito, e
- II. Inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.”

- La prenda se puede inscribir en el registro aeronáutico mexicano o en el registro público de la propiedad y del comercio, causando confusión a los acreedores, mientras que la hipoteca aeronáutica solo podrá inscribirse en el registro aeronáutico mexicano.
- La prenda se regirá por la legislación civil exclusivamente, mientras que la hipoteca aeronáutica al revestir un elemento de esta naturaleza deberá seguir principios de derecho aeronáutico.

Estas diferencias explican, en efecto, la notoria prevalencia de la hipoteca sobre la prenda considerando que el elevado valor, la utilidad y la forma de explotación de la aeronave, debe tener figuras que protejan plenamente los derechos del acreedor y la tranquilidad del deudor.

La hipoteca presenta entonces múltiples e innegables ventajas, al permitir la explotación con restricciones mínimas que se limitan a la imposibilidad de enajenar la aeronave y al mismo tiempo la individualiza perfectamente garantizando plenamente los derechos del acreedor.

### *2.1.3 Demás derechos reales en relación con las aeronaves civiles.*

## Contrato de Fletamento de aeronaves civiles.

El fletamento está estrechamente ligado con el arrendamiento y en ocasiones se pueden llegar a confundir. Videla nos habla de que tomando un posición extrema “el fletamento es el arrendamiento de una aeronave equipada y con la tripulación necesaria para el vuelo”<sup>110</sup> Sin embargo, esta afirmación carecería de eficacia si recordamos que existen dos formas en que se puede pactar el arrendamiento, la de casco desnudo<sup>111</sup>: que es la entrega de la aeronave, sin tripulación y seguros; y el arrendamiento de aeronave armada o equipada: la que implica permisos, tripulación y seguros<sup>112</sup>.

Las definiciones que han tratado de ubicar esta figura son: la que nos ofrece el autor Tapia “contrato en el que el fletante cede al fletador el uso de la capacidad de la aeronave, siendo de cuenta del fletante el mantenimiento del aparato en condiciones de navegabilidad”<sup>113</sup> en esta definición el autor primordialmente diferencia el arrendamiento y el fletamento, en base a la obligación del fletante en mantener la aeronave condiciones necesarias para poder volar. Giannini establece que en todo fletamento, el fletante está obligado a poner a disposición del fletador la aeronave en estado de aeronavegabilidad y a mantenerla en condiciones idóneas para cumplir, en circunstancias normales, el viaje o los viajes convenidos”<sup>114</sup> aquí además del mantenimiento de la aeronave se agrega la naturaleza contractual de esta figura estipulando su finalidad. Nuestra Ley de Aviación Civil dispone “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 transportar personas, carga o correo, una o más veces o durante un período determinado, reservándose el fletante la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave”. Por otro lado, el Código Americano en su artículo 85 señala que habrá contrato de fletamento “cuando una parte se obligue a realizar con una aeronave determinada, mediante un precio cierto, los viajes que contrate con la otra parte manteniendo el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave”<sup>115</sup> esta definición junto con la formulada por Videla que dice “hay contrato de fletamento cuando una parte fletante, que conserva su carácter de explotador, se obliga realizar con una aeronave determinada, al menos genéricamente, una o más operaciones aéreas, específicamente fijadas, o referidas a un periodo de tiempo, y la otra parte, el fletador, se compromete a abonarle por ellas un precio en dinero”<sup>116</sup> son a nuestro parecer las que explican correctamente esta figura. Concluimos en palabras más

<sup>110</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p. 178

<sup>111</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 207

<sup>112</sup> Ídem.

<sup>113</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 210

<sup>114</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p. 179

<sup>115</sup> FOLCHI Orestes, Mario, y COSENTINO T. Eduardo, Ob. Cit. p 69

<sup>116</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p. 180

digeribles que el fletamento es un contrato en que la aeronave permanece en poder de su dueño, esto quiere decir que éste nunca pierde la posesión de la aeronave con las obligaciones que esto implica, en consecuencia solo se obliga a cumplir con uno o más vuelos en las condiciones pactadas con el fletador.

Los elementos de este contrato como la bilateralidad, la onerosidad, etcétera. Son los mismos que en el arrendamiento, aunque nos tomaremos la libertad de agregar dos más: “conservación del carácter del explotador del fletante y asunción por el mismo de obligaciones de hacer.”<sup>117</sup> Además, sobre la formalidad se necesita estar por escrito y deberá ser autorizado por la SCT.

Los sujetos que intervienen en esta relación contractual son:

1. Fletante: es el explotador de la aeronave, obligado a realizar uno o más vuelos al fletador, en condiciones predeterminadas. Sus obligaciones son: a) poner a disposición del fletador, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves para transportar personas, carga o correo, manteniendo el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave, b) realizar uno o más vuelos o permitir durante un periodo de tiempo el uso de la aeronave, c) tener vigentes los permisos y seguros necesarios para la operación de la aeronave, d) mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad, e) “responder por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en su aeronave o a los causados a terceros en la superficie por ésta, así como por aquellos que se ocasionen por los abordajes en que la propia aeronave intervenga”.
2. Fletador: es quien va utilizar la aeronave entregada por el fletador en las condiciones pactadas pagando por ello un precio determinado. Sus obligaciones son: a) pagar la contraprestación convenida por el uso de la aeronave, b) darle a la aeronave el uso convenido, c) mantener la aeronave en las condiciones de higiene y estructurales en que se le entrego, estando obligado ha haber constado físicamente esta situación d) entregar el bien al término del contrato en las condiciones normales de uso, e) responder por “la realización y la calidad del transporte, ante las personas que hubieren contratado los servicios en paquete por él ofrecidos, inclusive cuando utilice agentes o intermediarios que actúen por cuenta y a nombre del propio fletador”.<sup>118</sup>

Por cuestiones de responsabilidad, vamos a diferenciar a estos dos sujetos, según lo consagrado en el Convenio de Guadalajara del 18 de septiembre de 1961:

1. Transportista de hecho: recae en la llamado FLETANTE y es “la persona, distinta del transportista contractual, que, en virtud de autorización dada por el transportista contractual realiza todo o parte del transporte previsto

---

<sup>117</sup> Ídem.

<sup>118</sup> Ídem.



en la definición anterior, sin ser con respecto de dicha parte un transportista sucesivo en el sentido del Convenio de Varsovia”<sup>119</sup>

2. Transportista contractual: recae en el llamado fletador y es “la persona que como parte, celebra un contrato de transporte regido por el Convenio de Varsovia, con el pasajero, el expedidor o la persona que actué a nombre de uno u otro.”<sup>120</sup>

Videla acertadamente dice que el Convenio de Guadalajara no habla expresamente del fletamento y únicamente enfoca las cuestiones estrictamente vinculadas con la responsabilidad de los transportadores.<sup>121</sup> Pero es inevitable percatarnos que los dos sujetos mencionados encuadran perfectamente en este contrato.

Sobre esto nuestra Ley de Aviación Civil señala que el fletante responderá exclusivamente ante el fletador por el incumplimiento de las obligaciones pactadas entre ellos, y además será responsable por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en su aeronave o a los causados a terceros en la superficie por ésta, así como por aquellos que se ocasionen por los abordajes en que la propia aeronave intervenga. Por otra parte, el fletador responderá por la realización y la calidad del transporte, ante las personas que hubieren contratado los servicios en paquete por él ofrecidos, inclusive cuando utilice agentes o intermediarios que actúen por cuenta y a nombre del propio fletador.

Si en todas las especies contractuales, la determinación de la esencia jurídica reviste interés sustancial, en el caso del fletamento esto se agudiza por las similitudes que tiene este contrato con el arrendamiento de aeronave armada o equipada y el contrato de transporte. Por eso diferenciaremos por separado cada una de ellas.

Diferencias entre arrendamiento y fletamento:

- En las obligaciones recíprocas del arrendamiento no hay contrato de transporte, en el fletamento sí.
- El arrendamiento no implica la transferencia de las obligaciones contractuales, ni de las responsabilidades, que surjan por la realización y calidad del transporte; en el fletamento el fletante tiene la obligación de poner a disposición del fletador la capacidad total o parcial útil de transporte de la aeronave.
- En el arrendamiento las obligaciones de ambos contratantes son de dar; en el fletamento son de hacer para el fletante y de dar para el fletador.

---

<sup>119</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 210

<sup>120</sup> Ídem.

<sup>121</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p. 176

- “En el arrendamiento es precisamente, la aeronave como entidad total y como cosa; el objeto del fletamento es, en cambio, la capacidad de carga de la aeronave y no está.
- El arrendamiento puede realizarse sobre la base de una aeronave, equipada o no y con tripulación o sin ella; el fletamento supone siempre una aeronave equipada y con tripulación”<sup>122</sup>

Diferencias entre fletamento y transporte: según el autor Tapia:

1. “En el fletamento el objeto principal es el tiempo de su duración; en el transporte lo es el espacio ofrecido u ocupado por la persona o mercancía de que se trate.
2. En el fletamento no existe la fase precontractual de oferta; en el transporte, en cambio, si hay una propuesta de contrato realizados por el transportista en forma de ofrecimientos a tercero.
3. En el fletamento la individualización de la aeronave es fundamental, ya que ha de inscribirse en el registro aéreo; en el contrato de transporte no suele, por lo general, realizarse a base de una aeronave concreta o determinada.”<sup>123</sup> Al hablar de individualización no necesariamente tendrá que ser una aeronave en específico, pero si una o varias que reúnan las características pactadas que satisfagan las necesidades del fletador.
4. “El contrato de fletamento se realiza en relación con el tiempo o con el número de viajes pactados, hasta el punto de que transcurridos aquel o éstos se rescinde automáticamente el contrato; en el transporte suele contratarse únicamente por el medio más rápido no llevando en si, por regla general, la facultad rescisoria del contrato.”<sup>124</sup>

#### Clases de fletamento.

En la práctica este contrato se divide en varias modalidades acordadas por las partes que son normalmente: Por tiempo pueden ser a) a tiempo determinado b) por viaje c) fletamento mixto: es “realizar varios viajes especificados en un periodo determinado”<sup>125</sup>; Por forma Videla<sup>126</sup> las divide: a) total: se utiliza completa la aeronave b) parcial: no se utiliza la aeronave en su totalidad; Por sus fines Tapia<sup>127</sup> las divide: a) emplear la aeronave para el exclusivo uso del fletador, b) emplearla para el transporte de sus clientes, persona o mercancías mediante remuneración, c) el explotador fleta la aeronave para un agente de viajes quien vende el espacio disponible, d) el explotador fleta la aeronave a un agente de carga quien vende el espacio disponible para el transporte de carga entre dos puntos diferentes a varios comerciantes; Por prestación de servicio determinado

<sup>122</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 198 y 199

<sup>123</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 198

<sup>124</sup> Ídem.

<sup>125</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p. 190

<sup>126</sup> Ídem.

<sup>127</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 198



Ugarte las divide: a) agrícolas: por ejemplo extinción de incendios y fumigación, b) médicos: ambulancias y rescate c) técnicos: revisión de líneas eléctricas y meteorológicos.

El contrato de fletamento termina:

- Por haberse cumplido el periodo determinado en el contrato o por estar satisfecho el viaje convenido.
- Por convenio expreso.
- Por nulidad.
- Por rescisión.

Contrato de Pool.

Es un medio de reducir la competencia y sus efectos nocivos sin eliminarla ni suprimir sus consecuencias benéficas, o sea, que procura que un hecho que, al mismo tiempo, es origen de ventajas y perjuicios, intensifique las primeras y reduzca los últimos.

“La OACI considera que el acuerdo de Pool es un arreglo entre transportistas aéreos, relativo a su explotación de una misma línea, o conjunto de líneas, que comprende la distribución de los ingresos obtenidos por esa explotación.”<sup>128</sup>

Créditos aeronáuticos preferentes.

Este tema lo consideramos importante abordar por tener relación directa con los derechos reales sobre las aeronaves civiles, en el supuesto de una eventual controversia derivada de estos. No pretendemos hacer un estudio exhaustivo sobre este tema por no corresponder a la materia aeronáutica sino a la Civil. En este tenor no enfocaremos a cómo se regulan dentro de nuestra legislación incluyendo los tratados vigentes.

Estos créditos tienen un orden de prelación preferente por ser considerados como aquellos que por su importancia deben ser cubiertos primordialmente; es decir, antes que cualquier otro de menor jerarquía. Estos derechos para fines de este trabajo los podemos dividir en dos: por convenio entre partes o por ministerio de ley. Los primeros son aquellos en que las partes de ponen de acuerdo por medio de un contrato para que se liquiden preferencialmente. Los segundos, son los que el legislador por su importancia les impone una jerarquía especial para tener mayor seguridad en el pago, dentro de nuestra legislación encontramos los siguientes:

- i. Los salarios devengados. Los salarios devengados en el último año y las indemnizaciones debidas a los trabajadores son preferentes sobre cualquier otro crédito, incluidos los que disfruten de garantía real, los fiscales y los a favor del Instituto Mexicano del Seguro Social, sobre todos los bienes del

---

<sup>128</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p 216

- patrón. Los créditos en favor de los trabajadores por salario o sueldos devengados en el último año, y por indemnizaciones, tendrán preferencia sobre cualquiera otros en los casos de concurso o de quiebra.
- ii. Créditos fiscales.- Preferentemente se pagarán los adeudos fiscales provenientes de impuestos, con el valor de los bienes que los hayan causado.
  - iii. Los Alimentos a cónyuges e hijos. Los cónyuges y los hijos, en materia de alimentos, tendrán derecho preferente sobre los ingresos y bienes de quien tenga a su cargo el sostenimiento económico de la familia y podrán demandar el aseguramiento de los bienes para hacer efectivos estos derechos.
  - iv. Demás acreedores preferentes aplicables a la materia aeronáutica. Artículo 2993.- Con el valor de los bienes que se mencionan serán pagados preferentemente:
    - 1. La deuda por gastos de salvamento, con el valor de la cosa salvada;
    - 2. La deuda contraída antes del concurso, expresamente para ejecutar obras de rigurosa conservación de algunos bienes, con el valor de éstos; siempre que se pruebe que la cantidad prestada se empleó en esas obras;
    - 3. El crédito por fletes, con el precio de los efectos transportados, si se encuentran en poder del acreedor;
    - 4. El crédito que provenga del precio de los bienes vendidos y no pagados, con el valor de ellos, si el acreedor hace su reclamación dentro de los sesenta días siguientes a la venta, si se hizo al contado, o del vencimiento, si la venta fue a plazo. Tratándose de bienes muebles, cesará la preferencia si hubieren sido inmovilizados;
    - 5. Los créditos anotados en el Registro de la Propiedad, en virtud de mandamiento judicial, por embargos, secuestros o ejecución de sentencias, sobre los bienes anotados y solamente en cuanto a créditos posteriores.
  - v. Sobre la Hipoteca, la prenda que queda en posesión del deudor (prenda registrable) y demás derechos registrables. Los acreedores hipotecarios y los pignoratícios, no necesitan entrar en concurso para hacer el cobro de sus créditos. Pueden deducir las acciones que les competan en virtud de la hipoteca o de la prenda, en los juicios respectivos, a fin de ser pagados con el valor de los bienes que garanticen sus créditos.

La preferencia de estos derechos se determinará por la prioridad de su inscripción en el Registro Público. También para el caso de la hipoteca y la prenda se seguirán las reglas siguientes:

**“Artículo 2985.** Del precio de los bienes hipotecados o dados en prenda, se pagará en el orden siguiente:

- I. Los gastos del juicio respectivo y los que causen las ventas de esos bienes;
- II. Los gastos de conservación y administración de los mencionados bienes;
- III. La deuda de seguros de los propios bienes;

IV. Los créditos hipotecarios de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2982, comprendiéndose en el pago los réditos de los últimos tres años, o los créditos pignoraticios, según su fecha, así como sus réditos, durante los últimos seis meses.

Con lo que respecta al ámbito internacional, este tema es regulado por el Convenio de Ginebra donde enumera los créditos que bajo ciertas condiciones tendrán prioridad en todos los estados contratantes. Estos créditos son:

1. Los originados por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave y los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave, siendo preferentes a cualesquiera otros derechos y créditos que graven la aeronave, a condición de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios de acuerdo con la ley del Estado contratante donde hayan finalizado las operaciones de salvamento o de conservación.
2. Cuando se cause un daño en la superficie en el territorio del Estado contratante en el cual se realice la venta en ejecución por una aeronave gravada con alguno de los derechos previstos en el artículo I, en garantía de un crédito, la ley nacional de ese Estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquiera otra perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor. Siguiendo ciertas condiciones.
3. Los gastos legalmente exigibles según la ley del Estado contratante donde la venta se efectúe, incurridos, durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores, serán deducidos del precio de venta antes que cualquier otro crédito, incluso los privilegiados en los términos del artículo IV.

Sobre este tema, México realizó una reserva a dicho convenio que establecía lo siguiente:

El gobierno de México Reserva de manera expresa los derechos que le competen para dar a los créditos fiscales y a los que provengan de prestaciones por concepto de contratos de trabajo, las preferencias que sobre los demás créditos otorgan a aquellos las leyes mexicanas. En consecuencia las prelación a que se refiere el Convenio Relativo al Reconcomiendo Internacional de Derechos sobre Aeronaves, suscrito en Ginebra, quedarán supeditadas, dentro del territorio nacional, a las que de acuerdo con las leyes mexicanas, les correspondan en relación con las de los créditos fiscales y los que provengan del contrato de trabajo.

Sobre esta reserva hablaremos más a fondo cuando se trate en hojas posteriores las nociones generales de este convenio.

Seguros Aeronáuticos.

Dada la importancia que ha tenido este tema en la actualidad por el intenso debate y la crisis aérea que se vivió a raíz de lo acontecido el 11 de septiembre del 2001 cuando se utilizaron aeronaves civiles como medio de destrucción y

retomando lo dicho por el Mtro. Rogelio Rodríguez Garduño sobre el grave riesgo en que estuvo la aviación civil, por la problemática de los días consecutivos al atentando, en donde las empresas aseguradoras redujeron considerablemente las indemnizaciones en caso de siniestro o simplemente se negaban a mantener vigentes las pólizas de seguro, argumentando la incertidumbre de presentarse un acto terrorista que llevara a la quiebra a dichas empresas, no podemos dejar a un lado este tema; sin embargo solo lo estudiaremos en lo concerniente a su relación con la fuente de las obligaciones que estudiamos anteriormente. Su estudio definitivamente es amplio y requiere de un capítulo especial para conocerlo. No entraremos en las distintas coberturas de riesgos y mucho menos en lo relativo a los accidentes aéreos. Lo que nos interesa tratar es el papel que juega el contrato accesorio de seguro al momento de aplicar las figuras tratadas en las hojas anteriores.

Primero empezaremos con la adquisición de la propiedad de las aeronaves, sobre esto recordaremos que se puede lograr por varias formas, las cuales en lo referente a las que se obtiene el dominio de manera originaria como la construcción o la compraventa en una sola exhibición, solo cabe decir que el constructor comúnmente contrata coberturas sobre la maquinaria y equipo necesario para la construcción de la aeronave sin que esto sea una obligación. Después de terminada la aeronave, cuando se encuentra en periodo de prueba, el constructor está obligado a contratar seguros que amparen los daños que se ocasionen a la tripulación y responsabilidades civiles frente a terceros.

Conforme al pensamiento de Francoz<sup>129</sup> si hablamos de Compraventa con reserva de dominio, de la hipoteca como medio de financiación en la compra de aeronaves, de contratos de arrendamiento puro y de *Leasing*, sabemos que los compradores o arrendatarios o tomadores, en su caso, deben cumplir con las obligaciones estipuladas en los contratos suscritos y tienen la obligación de indemnizar a la vendedora respecto de pérdidas, daños, lesiones, responsabilidades o demandas de la clase que fueren e independientemente de su causa. Además están obligados a tener y conservar seguros contra todo riesgo o el equivalente más aproximado que pueda obtenerse a la fecha, respecto a coberturas de casco, responsabilidades legales para con los pasajeros y responsabilidades civiles frente a terceros. Las cédulas de los seguros, que se agregan a los apéndices de los contratos, determinan el contenido de las pólizas, los requisitos de cancelación, los beneficiarios (en donde figura siempre el vendedor o arrendador o dador) y determinadas constancias certificadas acerca de la capacidad de los funcionarios.

Por otro lado sobre el arrendamiento de aeronave armada y equipada y el fletamento en la lógica de que en ambos contratos los arrendadores o fletantes se reservan el control de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave, es evidente que los encargados de cubrir los gastos de seguro son ellos. Sin embargo, en caso de que exista alguna acción por daños, podría ejercitarse a

<sup>129</sup> FRANCOZ Rigalt, Antonio, Ob. Cit., p. 24

elección del demandante contra el transportista de hecho o contra el transportista contractual, conjunta o separadamente.

## **2.2 Diferencias entre el sistema anglosajón y romano europeo sobre los derechos de las aeronaves.**

Para poder hacer un análisis de las diferencias más importantes entre estos dos sistemas sobre los derechos de las aeronaves es conveniente ubicar primero las más comunes en lo general. Por eso daremos una introducción de esto dos sistemas.

Todo sistema jurídico en el mundo se ha originado de las situaciones de derecho que requieren ser reguladas y sancionadas por el estado para que después con la costumbre se logre una ley positiva y fija, y se ha desenvuelto gracias a la elaboración de normas jurídicas por obra de la jurisprudencia y la doctrina. Pero mientras que en las organizaciones jurídicas que han seguido la estructura del derecho romano como en Europa, América Latina y parte de Asia, la fuente definitiva del derecho es esencialmente la ley positiva, en el sistema anglosajón, denominado *Common Law*, que fue creado por Inglaterra y adoptado por los Estados Unidos y todo el mundo de civilización inglesa, si bien la ley elaborada por el Poder Legislativo es uno de los factores esenciales del derecho, el conjunto de principios que tiene como origen la costumbre, elaborados por los jueces en sus decisiones y que forman la jurisprudencia, han sido siempre y siguen siendo hasta ahora, el elemento preponderante de este sistema, a tal grado que la legislación anglosajona, generalmente, es sólo declarativa, en forma ordenada y textual, de las normas jurídicas previamente establecidas por los precedentes judiciales, y de que los preceptos de la ley promulgados por los legisladores deben ser interpretados, todos y cada uno, por los tribunales, para que así su significado y alcance quede definido en la práctica y se conozca su verdadero sentido jurídico.

El estudio del derecho angloamericano debe abarcar no sólo los principios generales que lo integran, sino también el conocimiento práctico de los textos, libros y tratados donde están las normas jurídicas de ese derecho, y la forma técnica de consultarlos. Lo anterior, puede referirse a cualquier otro tipo o sistema de derecho. Pero en las organizaciones jurídicas de origen romano, en donde la fuente formal del derecho, es principalmente, la ley, las normas jurídicas están escritas en códigos; generalmente su interpretación y comentario aparece expuesto, de un modo llano y preciso, en los tratados y obras de derecho, por los jurisconsultos, cuya opinión tiene una autoridad preponderante, y aun cuando en la jurisprudencia elaborada por los jueces también se establecen principios jurídicos que integran al derecho, poco uso se hace de ellas en los países de leyes codificadas. Por el contrario, el derecho en Inglaterra y en Estados Unidos sigue siendo consuetudinario, pues está formado por el *Common Law*, en el cual predomina la jurisprudencia, como elemento formal. La ley positiva ocupa un segundo lugar, no en jerarquía pero si en el uso práctico, y la doctrina, el último.

Sobre el tema que nos ocupa debemos reconocer que muchas de las instituciones del derecho aeronáutico moderno han emanado del derecho anglosajón y en especial de los Estados Unidos de Norteamérica, explicable ciertamente por el gran desarrollo y la gran infraestructura con la que cuenta este país. En el pensamiento del Mtro. Rogelio Rodríguez el mercado mundial aeronáutico se concentra en gran medida en dicho país y la mayoría de las líneas aéreas extranjeras tienen rutas dentro de su territorio. Las líneas aéreas norteamericanas cuentan con las redes internacionales más extensas y su tráfico interno es el más grande y complejo en todo el globo.

Esta situación ha provocado que la actividad comercial de los países con tradición romana europeo, sea rebasada por situaciones desconocidas para algunos sistemas y por tanto no reguladas. Este fenómeno concurre ante la dispersión y la aplicación de instituciones desconocidas, creando confusión respecto a la vigencia y la aplicabilidad en casos controvertidos.

Las diferencias en ocasiones solo se refieren a la terminología jurídica pero cuando versan sobre principios e instituciones desconocidas u opuestas, se necesitan hacer estudios complejos para evitar conflictos de leyes que obstaculicen el desarrollo normal de la aviación.

El derecho aeronáutico de México, en su aspecto público y de organización, ha seguido bastante el sistema anglosajón y nuestra legislación sobre soberanía nacional en el espacio aéreo, régimen de los aeropuertos, transportes aéreos, operaciones aeronáuticas y otras cuestiones administrativas más, reconoce su origen y fuente en tal corriente. Esto es explicable si se considera que el derecho anglosajón consagró el régimen constitucional y los derechos individuales de los Estados Unidos de Norteamérica, que sirvieron de modelo a la organización constitucional y política mexicana, así como a las normas sobre el funcionamiento de nuestros tribunales federales e institucionales de crédito, banca y comercio. Por esta razón es que muchas de las instituciones reconocidas en el derecho anglosajón lo son también en el derecho positivo mexicano.

En este entendido, al hablar de las siguientes diferencias sabremos que en legislaciones como la mexicana serán reconocidas algunas instituciones del derecho anglosajón pero no así en la mayoría.

- a. El “*leasing*” en el derecho anglosajón es una figura autónoma que consiste en la entrega de la aeronave al comprador, el cual comienza siendo arrendador y concluye como propietario, si hace uso de la opción de compra, sin perjuicio para ninguna de las partes de consumir en ese sentido la operación.
- b. La prenda sin la entrega de la cosa con posibilidad de registro, de la unidad completa de la aeronave, llamada “*chattel mortgage*”, no es reconocida por muchos de los sistemas con tradición romano europea.



- c. El “*Equipment Trust*” desconocido en la mayoría de los sistemas de tradición romano europea: consiste en que “una empresa de transporte aéreo celebra un contrato con el fabricante del equipo, asignándose el contrato y las utilidades provenientes de este a un fiduciario, según las condiciones usuales del contrato de venta. Este fiduciario retiene el título legal en nombre de los tenedores de los certificados del “*Equipment Trust*”, tomando entonces la empresa de transporte aéreo posesión de la aeronave”<sup>130</sup>
- d. El “*Floating Charges*”, al igual que el anterior se ocupa en los países con tradición anglosajona como un método de financiación mediante el cual “una corporación “pignora”<sup>131</sup> la totalidad de su activo como garantía del pago de los bonos empleados para financiar la compra de las aeronaves. Al mismo tiempo, la corporación se reserva el derecho de negociar en ese activo durante el curso normal del negocio.”<sup>132</sup> Generalmente, la obligación se libra a favor del fiduciario, a quien corresponde, en caso de falta de pago, nombrar un administrador judicial que vele por los intereses de los tenedores de bonos.”<sup>133</sup>
- e. “La operación en que un recibo con forma de título de crédito o “*trust receipt*” es expedido por el importador de la aeronave contra un crédito concedido por un banco, se ha generalizado mucho en los Estados Unidos de América”.<sup>134</sup>
- f. “*Fleet Mortgage*” es una institución muy parecida al “*Floating Charges*” pero esta no necesariamente es para financiar la compra de una aeronave, ya que “permite hipotecar todas la aeronaves pertenecientes a la flota de una empresa aérea por una suma determinada de dinero, de tal manera que cada avión responde por el monto total del adeudo, concentrándose la referida suma total en el momento del vencimiento de la deuda. Cada aeronave queda gravada más a su valor real y siempre existe la posibilidad, por convenio de las partes, de hacer intercambio y reposición de las aeronaves objeto del contrato.”<sup>135</sup>
- g. “El depósito de mercancías en almacenes autorizados o consignado en títulos de crédito, que implican la obligación en el préstamo de rembolsar a su portador una suma de dinero que está representada por los objetos puestos en depósito del tenedor del título para responder del pago”<sup>136</sup>, es una figura no reconocida en el derecho anglosajón.

<sup>130</sup> FOLCHI Orestes, Mario y COSENTINO T. Eduardo, ob. Cit. p. 122

<sup>131</sup> PIGNORAR: (dejan en prenda una cosa) acto por el cual un bien es constituido en Garantía Real de un Préstamo o crédito, normalmente a Corto Plazo.  
[http://www.areaeuropa.com/definicion\\_Pignorar\\_id358.html](http://www.areaeuropa.com/definicion_Pignorar_id358.html)

<sup>132</sup> FOLCHI Orestes, Mario y COSENTINO T. Eduardo, Ob. Cit. p. 123

<sup>133</sup> Ídem.

<sup>134</sup> FRANCOZ Rigalt, Antonio, Ob. Cit. p. 31

<sup>135</sup> Ídem.

<sup>136</sup> Ibídem, p. 34

## **2.3 Los derechos respecto de las aeronaves civiles en la legislación Mexicana.**

### *2.3.1. Que derechos se constituyen.*

Este título parecería redundante y carente de sentido considerando que a lo largo de este capítulo se han detallado cada uno de estos derechos tanto en el campo internacional como en el nacional, sin embargo la columna vertebral de este trabajo, estriba en estos. Por tanto la finalidad de estas líneas será señalar su ubicación y aplicación práctica en la legislación mexicana.

Desde el inicio de este capítulo segundo nos hemos referido a aeronaves civiles excluyendo a todas las demás que no entren en esta categoría, y a nuestra consideración el lugar adecuado para explicar dicha situación es el que nos ocupa, porque se hablará de la constitución de los derechos sobre estas y el porqué hasta este momento los derechos explicados con antelación pueden encuadrar tanto en aeronaves civiles, como de estado o militares.

Para hacer esta distinción utilizaremos el Convenio de Chicago el cual en su artículo tercero señala:

“El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado. “

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

Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.”

Y nuestra ley en su artículo quinto las clasifica así:

“Las aeronaves mexicanas se clasifican en:

**I. Civiles, que podrán ser:**

**a)** De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o 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.”



Esta clasificación nos da la pauta para diferenciar las distintas modalidades que se pueden dar en las aeronaves civiles y que no serían factibles en las aeronaves de estado, esto es que cuando hablamos de aeronaves de estado nos referimos a aquellas que se encuentran bajo el dominio del poder público teniendo restricciones y consecuencias de derecho muy distintas a las civiles.

Siguiendo el orden utilizado en este trabajo comenzaremos con el derecho de propiedad llamado el máximo derecho real. El titular de este derecho gozará de la protección jurídica establecida tanto en la legislación nacional como en la internacional que garantiza su ejercicio. El Convenio de Ginebra fue creado siguiendo la recomendación hecha por el Convenio de Chicago de 1944 que entre otras cosas decía que se debía adoptar un convenio relativo a la transferencia de propiedad para la expansión futura de la aviación civil internacional. En este convenio se establece expresamente en su artículo primero que los Estados contratantes se comprometerán a reconocer el derecho de propiedad sobre aeronaves, dejando claramente establecida su importancia. Nuestra ley de Aviación Civil reconoce este derecho y lo protege mediante el registro donde conste, además le da la facultad a su titular de poder matricular la aeronave con los beneficios y obligaciones que ello implica, con la limitación de ser mexicano y si es extranjero solo podrá matricular aeronaves dedicadas exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial. Esto quiere decir que el derecho se constituye desde el momento que se demuestre fehacientemente, ante la autoridad correspondiente, la propiedad de la aeronave mediante título auténtico en donde figure el nombre de quien pretenda hacerlo valer.

En la hipoteca y la prenda pasa algo parecido el Convenio de Ginebra obliga a los estados contratantes a reconocer la hipoteca y derechos similares sobre una aeronave, cuando esté constituida conforme a la ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y cuando esté debidamente inscrita en el registro público del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave. Nuestra Ley de Aviación Civil reconoce la constitución de la hipoteca y la prenda en su artículo 47, en el que se consagra expresamente que deberán inscribirse los derechos reales sobre aeronaves civiles mexicanas. Tomando como base el mencionado numeral, el reglamento de la misma ley en su artículo 100 dispone que el certificado de matrícula que emita la SCT debe contener, en su caso, el nombre y domicilio del acreedor, así como la hipoteca o tipo de gravamen y fecha del mismo.

Sobre las líneas aéreas sujetas a concesión, entendiéndose estas como aquellas que prestan el servicio público de transporte aéreo nacional regular, se puede constituir hipoteca, prenda y demás derechos reales sobre la unidad de la empresa, conforme al Artículo 92 Ley General de Vías de Comunicación que a la letra señala:

“Podrán constituirse hipotecas u otros gravámenes reales sobre todas las líneas y vehículos, embarcaciones y demás bienes que formen el sistema de la empresa, o sobre una

parte solamente de sus sistemas, por un término que en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el que se haya otorgado la concesión, cuando se trate de empresas sujetas a reversión.”

En conclusión, estos derechos reales aunque se constituyen desde la firma del contrato principal son reconocidos hasta que estén debidamente inscritos en el registro aeronáutico mexicano.

### *El derecho del explotador.*

La propuesta de este trabajo versará en gran medida en este punto, ya que al englobarse en el, todos los contratos tratados anteriormente, resulta que la forma de cancelación de la matrícula, en nuestra legislación, violenta en gran medida este derecho.

Existen varios criterios en las distintas legislaciones en cuanto al nombre que recibe la persona en que recae la calidad de explotador, que hacen complejo su estudio y obligan a definir algunos conceptos que llegan a ser opuestos. En nuestra legislación tenemos concesionarios, permisionarios, operadores, propietarios, poseedores y explotadores, los cuales pueden encuadrar en esta última categoría, sin que existan estipulación expresa, solo se hace la distinción en el Reglamento de la Ley de Aviación Civil sobre el operador aéreo definiéndolo como “el propietario o poseedor de una aeronave de Estado”, mientras que otras legislaciones como la argentina definen expresamente que el explotador es el propietario a menos que hubiese transferido ese carácter por contrato debidamente inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves y en la legislación Venezolana el explotador y el propietario son dos figuras autónomas. El problema se agudiza aun más cuando revisamos lo que correspondiente al derecho anglosajón.

Por eso definiremos a estos sujetos conforme a la legislación internacional: Explotador: “persona que teniendo a su disposición la aeronave y la dirección técnica de la misma la utiliza por cuenta propia aun sin fines de lucro”<sup>137</sup>; Empresario: “es toda persona que tenga la disposición de la aeronave o que haga uso de ella por cuenta propia”<sup>138</sup>; Operador: “se considera operador a quien, habiendo conferido directa o indirectamente el derecho de usar la aeronave se ha reservado el control de la navegación”<sup>139</sup> y para efectos de nuestra legislación Operador aéreo “es el propietario o poseedor de una aeronave de Estado, de las comprendidas en el artículo 5., fracción II, inciso a) de la Ley, así como de transporte aéreo privado no comercial, mexicana o extranjera.”

Nuestra ley es deficiente en este sentido ya que no define claramente el carácter del explotador y solo se limita a determinar mediante la inscripción la

---

<sup>137</sup> FOLCHI Orestes, Mario Y COSENTINO T. Eduardo, Ob. Cit. p. 67

<sup>138</sup> FOLCHI Orestes, Mario Y COSENTINO T. Eduardo, Ob. Cit. p. 66

<sup>139</sup> Ídem.

calidad de propietario o poseedor, por lo que en una controversia se tendría primero que definir quién es el explotador responsable de resarcir los daños causados por una aeronave en operación y después resolver el fondo.

Habiendo definido el concepto de explotador corresponde precisar el contenido de su derecho. El carácter de explotador presenta dos vertientes; la utilización de la aeronave por el propietario; y la que se limita a la dirección, control y operación de la aeronave hecha por el poseedor. En ambas vertientes el derecho del explotador consistente en poder emplear la aeronave en cualquier función específica, realizando actividades onerosas o gratuitas, bastando que sean lícitas. “Por consiguiente el explotador puede utilizar la aeronave para la ejecución de operaciones de transporte o para el servicio de una empresa mercantil de cualquier otra índole o para su uso personal.”<sup>140</sup>

Ahora bien, retomando las vertientes, el propietario se puede considerar el “explotador nato” facultado para ejercer su derecho de manera originaria y obligado a responder por los daños derivados su ejercicio. La otra vertiente consistente en que dicho propietario se desprenda de ese derecho por medio de un contrato debidamente inscrito en el registro correspondiente, liberándose de responsabilidades en las que esté involucrada la aeronave, pero también perdiendo su calidad de explotador. Cabe destacar que si se no reúnen los requisitos exigidos por la ley para transferir la calidad de explotador el propietario que haya omitido llevarlos a cabo respondería solidariamente con el poseedor.

Estas dos vertientes nos aclaran el camino para poder distinguir entre el derecho del explotador y el derecho del propietario. Cuando se tiene la calidad de propietario pero no la de explotador, el derecho de la persona física o moral, se limita a reconocer los contratos firmados con el poseedor, los cuales pueden ser tanto contratos donde se permita el uso y goce de la aeronave como el arrendamiento y el comodato o los contratos de crédito en la compraventa de aeronaves, como el leasing, la compraventa con reserva de dominio, la hipoteca como medio de financiación, etcétera. Este reconocimiento implica que se pueda, de manera eficaz, proceder jurídicamente en contra del deudor que no respete lo señalado en cualquiera de los contratos.

Entonces el derecho del explotador ya sea propietario o poseedor nacerá en el momento que esté debidamente registrada dicha calidad en el registro aeronáutico mexicano.

Cuando se tenga entonces la calidad de explotador, el derecho de este consistirá en disponer de la aeronave por cuenta propia con o sin fines de lucro, pudiendo emplearla en cualquier actividad siempre y cuando sea lícita. En nuestra legislación este derecho implica varias cosas las cuales las podemos dividir de la siguiente manera:

---

<sup>140</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p. 212

1. Derecho a con un certificado de matrícula que conste en un registro público y dote de nacionalidad a la aeronave.
2. Derecho para cancelar el registro sea propietario o poseedor.
3. Cuando se reúnan los requisitos exigidos por la ley el explotador tendrá derecho de contar con una concesión que otorgue la SCT que le permita prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular.
4. Cuando se reúnan los requisitos exigidos por la ley el explotador tendrá derecho de contar con un permiso que le permita prestar servicios de transporte aéreo: Nacional no regular, Internacional regular, Internacional no regular, y Privado comercial.
5. Poder utilizar la aeronave para fines privado comerciales y no comerciales.
6. Derecho a operar las rutas que así convengan a sus intereses, previa autorización de la SCT.
7. Derecho a que el seguro contratado por el explotador cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipaje facturado o a terceros en la operación de la aeronave.

Después de saber cómo se constituye y en qué consiste dicho derecho es importante puntualizar en qué casos se ve limitado. Uno de los contratos donde se utiliza la aeronave, pero no se tiene el carácter de explotador es el fletamento donde el fletador ni es tenedor ni posee el poder de dirección sobre la operación de la aeronave, por tanto al no encuadrar en dicha categoría no se podría exigir al fletador que responda por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en la aeronave o a los causados a terceros en la superficie por ésta, así como por aquellos que se ocasionen por los abordajes; sin embargo el fletador deberá responder por la realización y la calidad del transporte, ante las personas que hubieren contratado los servicios en paquete por él ofrecidos, inclusive cuando utilice agentes o intermediarios que actúen por cuenta y a nombre del propio fletador, además de que tampoco podría este hacer valer su derecho de explotador. En el caso del arrendamiento de aeronave armada o equipada sucede una situación parecida solo que aquí al no existir contrato de transporte y al existir obligaciones recíprocas de dar, no implica transferencia de obligaciones contractuales, ni de responsabilidades, esto quiere decir que al igual que en el fletamento, el arrendatario, no obtiene la calidad de explotador con las consecuencias que ello implica y además no existe obligación de responder por ningún transporte.

### *2.3.2. Como se constituyen los derechos sobre las aeronaves civiles.*

Como se ha expuesto anteriormente la forma para constituir derechos sobre aeronaves se perfecciona en el momento que están debidamente registrados en el registro correspondiente. Hay que recordar que el derecho sobre una aeronave surge desde la firma del contrato y al hablar del perfeccionamiento me refiero naturalmente a la publicidad de los actos e informes que consten en el registro, los cuales al ser indiscutibles protegen adecuadamente el interés de quienes recurren a él. En otras palabras la titularidad de un derecho sobre una aeronave para que

constituya una presunción inequívoca de su existencia solo podrá hacerse valer eficazmente si consta en el registro aeronáutico mexicano. El convenio de Ginebra establece a este respecto lo siguiente:

“Los Estados contratantes se comprometen a reconocer: (a) el derecho de propiedad sobre aeronaves; (b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;... a condición que tal derecho haya sido: (i) constituido conforme a la ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y (ii) debidamente inscripto en el registro público del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave”

Este tema ira de la mano del capítulo tercero por lo que seremos muy cuidadosos en no abordar conceptos que se tratarán posteriormente. En este entendido hablaremos de cómo y cuáles derechos deben ser inscritos.

En el registro deben figurar todos los derechos y preferencias sobre aeronaves, como son la hipoteca, la prenda, el derecho del explotador, los privilegios y embargos, así como todo acto que pueda incidir en la situación jurídica de aquellas como el arrendamiento y *leasing*, y cualesquiera otros actos referidos a accesorios y que de acuerdo a la ley tenga influencia sobre esta, como la prenda de los motores y piezas de repuesto.

El artículo 47 de la LAC habla de los derechos que deben ser registrados de la siguiente manera:

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

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

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

La primera fracción es muy amplia ya que comprende todo lo referente a la propiedad, posesión y derechos reales sobre las aeronaves las aeronaves. Cuando se habla del arrendamiento es de destacar la distinción que hace el artículo 47 con los demás contratos de utilización y esto es porque este contrato produce el efecto fundamental de transferir el carácter de explotador, lo cual no sucede en otros contratos de utilización y, por tal motivo, su inscripción es imprescindible.

Sobre los derechos reales vale la pena hacer un comentario por la generalidad en que es abordado. En la hipoteca y en la “prenda irregular”, en

razón de no haber desplazamiento del bien gravado, la publicidad tiene, en todos los sectores del derecho, particular relevancia. Esto queda evidenciado en lo establecido en el artículo 101 del reglamento de la Ley de Aviación Civil que a la letra consagra lo siguiente:

“El acto por el cual se constituya la hipoteca o un gravamen sobre aeronaves destinadas por los concesionarios o permisionarios mexicanos a la prestación de servicios de transporte aéreo, debe:

- I. Contar con la autorización previa de la Secretaría, en los términos de la fracción V del artículo 15 de la Ley, y constar por escrito, e
- II. Inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.”

Este artículo a su vez protege a los acreedores y a los usuarios de los servicios de transporte aéreo, limitando a las empresas aéreas de constituir gravámenes sin ningún control.

Cabe señalar que además de los derechos reales sobre la unidad de la aeronave, deben inscribirse también los constituidos sobre sus motores lo que amplía la posibilidad de obtener un crédito con garantía.

Sobre la modificación de la propiedad que señala dicha fracción es importante mencionar que los valores que efectivamente representa una aeronave, pueden variar sustancialmente según el estado en que se encuentre, reflexión que proviene del alto costo que llegan a tener las piezas de repuesto que en ocasiones llegan a tener un valor más elevado inclusive que el costo de la aeronave en el mercado.

Al referirse a que deberán inscribirse todos aquellos documentos que graven la aeronave, podemos incluir en estos, aquellos donde se estipulen los privilegios aeronáuticos, en este sentido al legislador consideramos indispensable que se deba llevar a cabo este registro para que se pueda conservar eficazmente la preferencia acordada por la ley.

Sobre la fracción segunda nos encontramos con la obligación de registrar el certificado de aeronavegabilidad, lo cual en palabras del Mtro. Rogelio Rodríguez este requisito no debería ser indispensable considerando la carga de trabajo del registro aeronáutico mexicano y lo impráctico que llega a ser, registrar el certificado de aeronavegabilidad cada año. Sin embargo este requisito va muy ligado con el derecho del explotador en el sentido de que para un adecuado ejercicio tendrá que tener vigente el mencionado certificado, ya que sin este, no se puede hacer uso de la aeronave.

En la fracción tercera se habla de resoluciones judiciales las cuales pueden consistir en cualquiera que realice la autoridad para adquirir, modificar, transmitir, gravar o extinguir la propiedad, como por ejemplo en caso de muerte debe la autoridad resolver la transmisión de este derecho como se haría en el caso de un inmueble. Sobre el abandono es importante señalar que solo en materia aeronáutica se requiere que la autoridad administrativa intervenga para hacer



efectiva la transmisión de la aeronave con el complemento imprescindible de la inscripción en el registro.

En los casos de embargo o cualquier otro aseguramiento judicial de aeronaves destinadas a servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, carga, correo o una combinación de éstos, se debe informar a la SCT a fin de que solicite a la autoridad que decreta dicha medida proveerá lo necesario para que no se interrumpa el servicio, si se trata del único prestador de servicios.

## **2.4. Convenios Internacionales relacionados con los derechos sobre las aeronaves civiles.**

### *2.4.1. Convenio sobre Embargo Preventivo de Aeronaves (Roma, 1933).*

“El 29 de mayo de 1933 y después de unos estudios a cargo del Comité Internacional Técnico de Expertos. Jurídicos Aéreos (CITEJA), fue firmado en Ginebra este Convenio, que si bien no ha tenido una gran aceptación en el campo internacional, si ha servido para influir de manera directa en las legislaciones de los distintos países.

En los siete primeros artículos, se señalan los principios jurídicos que tienden a reglamentar de una manera internacional el embargo preventivo de aeronaves. Es quizás la definición una de las partes más importantes del Convenio, al entender por embargo preventivo: todo acto, cualquiera que sea su denominación, de los Agentes de la justicia o de la Administración Pública, en beneficio de un acreedor, de un propietario o del titular de un derecho real que grave la aeronave, sin que el embargante pueda invocar una sentencia ejecutoria obtenida previamente por el procedimiento ordinario o un título de ejecución equivalente.

- Dispone el convenio que estará exenta de embargo preventivo: la aeronave destinada a un servicio del citado; las pertenecientes y actuando en servicio de líneas regulares de transporte público; y las de transporte de personas o bienes contra remuneración, cuando estén preparadas para partir a efectuar un transporte de esta clase.
- Una fianza suficiente impedirá el embargo y dará derecho a la liberación inmediata.
- La demanda de levantamiento de los embargos preventivos se resolverá por procedimiento sumario y rápido, declarándose responsable al embargante en aquellos casos en los que no se sujete el embargo preventivo a lo dispuesto en este Convenio, del daño que resultare para el explotador o para el propietario.”<sup>141</sup>

Este convenio no es ley vigente en nuestro país ya que fue sustituido por el Protocolo Sobre Cuestiones Especificas de los Elementos de Equipo Aeronáutico,

---

<sup>141</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 56



del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil del cual México es parte. Se transcribe el artículo del mencionado protocolo donde se muestra con claridad dicha sustitución:

“Artículo. XXIV Relaciones con el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de aeronaves

1. Para todo Estado contratante que es parte en el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de aeronaves, firmado en Roma el 29 de mayo de 1933, el Convenio remplazará a ese Convenio por lo que respecta a las aeronaves, tal como se definen en el presente Protocolo.

2. Todo Estado contratante que sea parte en el Convenio mencionado en el párrafo anterior podrá declarar, en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación del presente Protocolo, o en el de la adhesión al mismo, que no aplicará este artículo.”

#### *2.4.2. Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).*

Después de la pausa producida por la segunda guerra mundial, durante la cual se paralizaron las gestiones internacionales tendientes a atemperar las barreras que para el progreso de la aviación significa la falta de uniformidad legislativa, por iniciativa del Presidente de los Estados Unidos se reunió el 1º de Noviembre de 1944 en la Ciudad de Chicago la "conferencia Internacional de Aviación Civil" a la cual concurren delegados de Afganistán, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Checoslovaquia, Chile, China, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, España, Estados Unidos, Etiopía, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Guatemala, Haití, Holanda, Honduras, India, Irak, Irán, Irlanda, Islandia, Líbano, Liberia, Luxemburgo, México, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Siria, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Turquía, Uruguay, Venezuela y Yugoslavia. La Argentina no envió delegados.

La Conferencia realizó su labor por intermedio de cuatro comisiones técnicas:

- Comisión I: Convención multilateral de aviación y organismo internacional de aeronáutica.
- Comisión II: Normas y procedimientos técnicos.
- Comisión III: Rutas aéreas provisionales.
- Comisión IV: Consejo interino.

La labor más relevante la realizó la Comisión I, cuya gestión dio por resultado el voto de varias recomendaciones y la aprobación de un Convenio Multilateral y la creación de un organismo internacional. La recomendación más importante fue la que aconsejó reanudar las sesiones del Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA.) y coordinarlas con los organismos creados por la nueva Convención. De esta Convención también surgió el Comité Jurídico.

El texto de la Convención consta de un preámbulo y 96 artículos divididos en cuatro partes:

- Parte I: Navegación aérea.
- Parte II: Organismo de Aviación Civil Internacional.
- Parte III: Transporte aéreo internacional.
- Parte IV: Disposiciones finales.

Que comprenden todos los aspectos de la Aviación Civil, establece obligaciones y privilegios que han de observar los estados contratantes. Establece las normas y métodos internacionales recomendados, para regular los procedimientos de operaciones aéreas, de navegación y cualquier otra actividad aérea, instando a los estados participantes a que adecuen las instalaciones y servicios que posibiliten el mejor desarrollo del transporte aéreo.

El Preámbulo del Convenio de Chicago es muy importante por constituir una síntesis del tratado, el cual se lo transcribe textualmente:

“Considerando: Que el desarrollo futuro de la Aviación Civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; Considerando: Que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo; por Consiguiente, los gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico; Han Concluido a estos fines el presente convenio.”

La primera parte: se divide en VI capítulos relativos a principios generales y aplicación del convenio, vuelo sobre territorios de estados contratantes, nacionalidad de las aeronaves, medidas para facilitar la navegación aérea, condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves, normas y métodos recomendados internacionales.

La segunda trata sobre todo lo relativo a la OACI y sus órganos, la asamblea, el Consejo, la Comisión de Aeronavegación, personal, Finanzas y su relación con otras organismos internacionales.

La tercera parte “consta de III capítulos. En el primero de ellos se determina la transmisión de datos e informes al consejo por parte de los estados contratantes. El capítulo de aeropuertos y otras instalaciones aéreas y servicios para la navegación aérea, contempla la designación de rutas y aeropuertos, la mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea, la financiación de sus instalaciones, provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el consejo, adquisición o usos de terrenos, los gastos y el prorrateo de fondos, la ayuda técnica y el destino de los ingresos, la adquisición de las instalaciones y

servicios suministrados por el consejo y finalmente la restitución de fondos. En el capítulo final, se trata de las organizaciones de explotación conjunta autorizadas, la función del consejo y su participación de las referidas organizaciones.”<sup>142</sup>

La cuarta parte. “En sus VI capítulos aborda temas como: otros acuerdos y arreglos aeronáuticos, controversias, incumplimiento, guerra, anexos, ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias y, por último, unas breves definiciones de servicio aéreo internacional, línea aérea y escala para fines no comerciales.”<sup>143</sup>

A parte de los 96 artículos que conforman el Convenio, este cuenta además con 18 Anexos:

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 comunicaciones aeroterrestres.

Anexo 6: Operación de aeronaves en el transporte aéreo comercial internacional.

Anexo 7: Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.

Anexo 8: Aeronavegabilidad.

Anexo 9: Facilitación: son requisitos uniformes para la entrada y salida de las aeronaves, la entrada y salida de personas y sus equipajes, la entrada y salida de mercaderías y otros artículos, tráfico que atraviesa el territorio de un Estado contratante, aeropuertos internaciones, instalaciones y servicios para el tráfico, aterrizaje fuera del aeropuerto internacional y otras disposiciones.

Anexo 10: Telecomunicaciones aeronáuticas.

Anexo 11, Servicios de Tránsito Aéreo. En el año de 1944, cuando se firmo el convenio, los servicios de tránsito aéreo eran prácticamente desconocidos. Precisamente este anexo contiene las normas y prácticas recomendadas para posibilitar estos servicios con la máxima seguridad.

Anexo 12, Búsqueda y Salvamento. Detalla los procedimientos internacionales a seguir para rescatar a las víctimas de un accidente aéreo o localizar lo más rápidamente posible a los supervivientes a fin de prestarles, con la máxima urgencia, a ayuda necesaria.

Anexo 13, Investigación de Accidentes Aéreos. Es necesario señalar que los procedimientos a seguir en una investigación de accidentes. En lo que a la OACI se refiere, es puramente técnica y no jurídica, ya que el objetivo fundamental de una investigación es la prevención de futuros, accidentes, pero de ninguna manera

---

<sup>142</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 45

<sup>143</sup> Ídem.

es de su competencia el determinar las posibles culpas, errores o responsabilidades.

Anexo 14. Aeródromos.

Anexo 15. Servicios de información aeronáutica.

Anexo 16. Protección al medio ambiente.

Anexo 17. Seguridad. Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Anexo 18. Transporte de mercaderías peligrosas. Los principios generales aplicables en el transporte aéreo internacional sobre mercancías peligrosas figuran en el anexo 18 al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional - Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.

El Convenio de Chicago de 1944 fue firmado por México el 7 de Diciembre de 1944 y entro en vigor el 4 de abril de 1947, actualmente es derecho vigente en nuestro país.

Ha sido ratificado por 185 Estados, lo cual lo convierte en uno de los instrumentos jurídicos internacionales más aceptados del mundo.

#### *2.4.2.1. Anexo Siete, al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).*

En este anexo se establecen normas que determinan la nacionalidad y la matrícula de las aeronaves con la finalidad de que exista un control y uniformidad en este rubro. Para lograrlo clasifica e identifica las aeronaves con respecto a sus características técnicas dotándolas de una matrícula consistente en grupo de caracteres.

El Anexo se funda en los Artículos 17 a 20 del Convenio de Chicago. El Consejo de la OACI adoptó las primeras normas sobre este asunto en febrero de 1949, basándose en recomendaciones de las dos primeras reuniones departamentales de aeronavegabilidad, celebradas en 1946 y 1947. Desde entonces el Anexo sólo se ha enmendado cuatro veces. La última edición, la quinta, se publicó en 2003. La primera enmienda introdujo la definición de “giroavión” y modificó las disposiciones sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula en las alas. La segunda enmienda modificó la definición de “aeronave” y surtió efecto en 1968; además, en virtud de esta segunda enmienda, los vehículos del tipo de colchón de aire, tales como aerodeslizadores y vehículos de efecto de suelo, no deben clasificarse como aeronaves.

En vista de que el Artículo 77 del Convenio permite los organismos de explotación conjunta, se introdujeron con la Enmienda 3 las definiciones de “marca común”, “autoridad de registro de marca común” y “organismo internacional de explotación”, de manera que las aeronaves de los organismos internacionales de explotación pudiesen matricularse en un registro distinto del nacional. El principio

determinante de estas disposiciones es que cada organismo internacional de explotación debe recibir de la OACI una marca común distinta, elegida entre los símbolos de los distintivos de llamada asignados por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). La cuarta enmienda, adoptada en 1981, incorpora disposiciones relativas a las marcas de matrícula y nacionalidad de los globos libres no tripulados. En la quinta enmienda, adoptada en 2003, se introduce un nuevo requisito de incluir en los certificados de matrícula que se expiden en un idioma que no sea el inglés, una traducción a dicho idioma.

El Anexo fija los procedimientos que deben seguir los Estados contratantes de la OACI para elegir sus marcas de nacionalidad entre los símbolos de nacionalidad incluidos en los distintivos de llamada por radio que la UIT asigna a los Estados de matrícula.

Este Anexo contiene las normas sobre el uso de las letras, números y otros símbolos gráficos de las marcas de nacionalidad y matrícula, y determina de qué forma se pondrán los caracteres en los diferentes tipos de vehículos aéreos, tales como las aeronaves más ligeras que el aire y las más pesadas que el aire. Además, en este Anexo se dispone que todas las aeronaves deben matricularse y se incluye un modelo de certificado para uso de los Estados contratantes de la OACI. El certificado debe llevarse a bordo de la aeronave en todo momento, y debe colocarse una placa de identificación en la cual figure al menos la nacionalidad de la aeronave o bien su marca común o marca de matrícula, en un lugar destacado de la entrada principal.

Tras varios años de ingentes esfuerzos, se ha logrado clasificar a las aeronaves de la forma más sencilla posible, comprendiendo, a la vez, todos los tipos de máquinas aéreas que puede concebir la imaginación del hombre.

En resumen este anexo nos da definiciones técnicas de las diferentes máquinas que se pueden sustentar en el aire; nos explica claramente en que deben consistir, de qué forma se colocaran, cuáles serán sus dimensiones y qué tipo de caracteres deberán llevar, las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves; así como también explica la forma y la redacción que deberá tener el certificado de nacionalidad y matrícula. Además en su parte final enumera alfabéticamente a todos los países parte, para determinar los caracteres que la aeronave deberá llevar según su nacionalidad. A México le corresponde la letra "X"

#### *2.4.3. Convenio sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. (Ginebra, 1948)*

El mérito de haber realizado este convenio fue de CITEJA, el cual para 1931 ya había redactado un proyecto orgánico que contenía las bases que sirvieron para la concreción posterior del convenio.

“El convenio fue aprobado por la OACI en la ciudad de Ginebra en 1948 y aunque en realidad no ha tenido mucho éxito en relación con las ratificaciones de los distintos estados, podemos considerarlo como una fuente de derecho internacional aéreo que indudablemente repercute en las nuevas legislaciones.”<sup>144</sup>

Este convenio ya no se encuentra vigente en la legislación mexicana ya que fue sustituido por el Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre elementos de Equipo Móvil y su respectivo Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elemento de Equipo Aeronáutico.

Entre los principales aspectos que destacan de este convenio, tomando algunas consideraciones del autor Tapia<sup>145</sup>, se encuentran los siguientes:

1. Se definió a la aeronave sobre la base de su aptitud para el transporte.
2. Se reiteró el principio de la nacionalidad de las aeronaves.
3. Se establece la matriculación única.
4. Se establece el reconocimiento mutuo de la propiedad sobre aeronaves.
5. Se reconoce el derecho del tenedor para adquirir la propiedad por compra.
6. Se establece el derecho de la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo.
7. Se reconoce la hipoteca y derechos similares sobre las aeronaves creadas en garantía del pago de una deuda, siempre que se hayan constituido con arreglo a la ley del estado de matrícula de la aeronave y hayan sido inscrito en el registro público del mismo estado.
8. Se da derecho a los estados de legislar sobre los procedimientos administrativos necesarios para la obtención de la nacionalidad y matrícula.
9. Se garantiza el derecho a la información pública, a base de acceso al registro de la propiedad o instrumento análogo.
10. Se establecen créditos preferentes a favor de las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave y por los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la misma.
11. Se admite la venta en ejecución de una aeronave que se registrará por la ley del estado contratante donde se efectuó. Apareciendo regulado también el caso de esta venta para las piezas de repuesto.

Sobre el caso específico de los derechos preferentes México hizo una reserva al convenio que señalaba lo siguiente

“El gobierno de México Reserva de manera expresa los derechos que le competen para dar a los créditos fiscales y a los que provengan de prestaciones por concepto de contratos de trabajo, las preferencias que sobre los demás créditos otorgan a aquellos las leyes mexicanas. En consecuencia las prelación a que se refiere el Convenio Relativo al Reconcomiendo Internacional de Derechos sobre Aeronaves, suscrito en Ginebra, quedaran supeditas, dentro

---

<sup>144</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 57

<sup>145</sup> Ibídem, p. 58



del territorio nacional, a las que de acuerdo con las leyes mexicanas, les correspondan en relación con las de los créditos fiscales y los que provengan del contrato de trabajo.”<sup>146</sup>

La reserva de México se originó en virtud de que el Código Civil Federal establece en: su Artículo 2980 “Preferentemente se pagarán los adeudos fiscales provenientes de impuestos, con el valor de los bienes que los hayan causado” y en su Artículo 2989.- “Los trabajadores no necesitan entrar al concurso para que se les paguen los créditos que tengan por salarios o sueldos devengados en el último año y por indemnizaciones. Deducirán su reclamación ante la autoridad que corresponda y en cumplimiento de la resolución que se dicte, se enajenarán los bienes que sean necesarios para que los créditos de que se trata se paguen preferentemente a cualesquiera otros.”

“Los gobiernos de Suiza y Estados Unidos presentaron una nota donde rechazaban la reserva hecha por México por considerar que esta versaba sobre el fondo y no había sido asentada por todos los estados signatarios, viciando con esto la protección ofrecida por el instrumento. Por lo que ambos en ambos estados el convenio no entró en vigor. “Sobre el particular hay que considerar lo siguiente: a) Los gobiernos de Suecia y de los Estados Unidos de América, están en su derecho, de acuerdo con la prácticas internacionales, de no aceptar la reserva formulada por el gobierno de México. Es de reconocerse que la reserva es una reserva sustancial, que afecta a todo el convenio y que no podrá darse el supuesto de una admisión parcial del convenio. b) Si el gobierno depositario hubiere tenido por constituidos en forma definitiva el depósito de la ratificación con su reserva, entonces habría realmente privado a los gobiernos signatarios del privilegio que le otorga su soberanía nacional, de expresar su objeción a la intromisión de elementos que modifiquen substancialmente el convenio.”<sup>147</sup>

#### *2.4.4. Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, 2001. (Cabo Sudáfrica, 2001.)*

Este convenio fue presentado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) por la imperante necesidad internacional de regular de manera efectiva los contratos de adquisición de bienes móviles principalmente la compraventa y el *leasing*, por lo que entre otras cosas principalmente se crea: un órgano intergubernamental de control para ofrecer garantías a los contratantes y se crea un registro internacional para la inscripción de garantías, cesiones, subordinación de prioridad de garantías, etcétera.

Los orígenes del proyecto, se remontan a 1988 cuando el gobierno canadiense requirió de UNIDROIT la extensión al campo de las garantías sobre equipos móviles en general, de las previsiones contenidas en el Convenio sobre Leasing Financiero adoptado el 28 de mayo de dicho año.

---

<sup>146</sup> FRANCOZ Rigalt, Antonio, Ob. Cit., p. 55

<sup>147</sup> FRANCOZ Rigalt, Antonio, Ob. Cit., p. 57



Interesaba especialmente que el principio de las garantías reales correspondientes al acreedor no quedasen invalidadas y consecuentemente, fuesen efectivas en caso de insolvencia del deudor.

Así las cosas luego de un largo proceso de elaboración con indicación de relatores como el Profesor *Ronal C.C. Cuming* de la Universidad de *Saskatchewan* (Canadá), a quien le corresponde la iniciativa de haber presentado un relatorio en el año 1989 sobre garantías sobre equipos de alto valor.

Muchas reuniones de Grupo de Estudio se sucedieron y es en diciembre de 1997 que interviene el Consejo de la OACI, en la 10ª Sesión de su 152 Período de Sesiones, dando el beneplácito para estudios conjuntos con UNIDROIT, cuyo desenvolvimiento dio como resultado la revisión e introducción de las consiguientes enmiendas al proyecto destacándose la contribución de la IATA, que reclamó que el futuro instrumento internacional se construyese sobre la base de principios generales consagrados en el Convenio, aplicable a las diferentes categorías de equipos móviles y uno o más específicos protocolos conteniendo reglas adicionales especiales para regular cada categoría de equipos.

Las razones que sustentaron dicha metodología respondían a la necesidad de conferir un margen de flexibilidad con relación a aquellos sectores o equipos en los cuales podría haber un mayor progreso en relación al futuro convenio (equipo aeronáutico), pero además porque se tuvo en cuenta el hecho que hay categorías (ferroviaria y espacial) que por una razón u otra, no podrían contar con un avance mayor en el desarrollo de su regulación.

En este punto, es oportuno señalar que fueron dos aspectos importantes los que atrajeron la participación de la OACI. Por una parte, la creación de una garantía internacional sobre equipo móvil- hecho totalmente inédito-, tratándose de un concepto jurídico que consiste en una garantía internacional al margen de los diversos tipos de garantías reconocidas por las diversas legislaciones nacionales y por otra parte, el establecimiento de un registro internacional, en el que a futuro se inscribirán los títulos relacionados con tal suerte de garantía internacional. Esto representa una innovación sobre lo regulado con anterioridad por el Convenio sobre Reconocimiento Internacional de Derechos Reales sobre Aeronaves, adoptado en Ginebra en 1948 y que cuenta al presente con un total de 84 ratificaciones, habiendo entrado en vigor en septiembre de 1953. Cuando se llevó a cabo la 32ª Asamblea de la OACI, ésta siguió alentando el trabajo conjunto que se había encarado con la Secretaría de UNIDROIT y colocó en un mejor rango el estudio del tema en el Programa de Actividades del Comité Jurídico, pero es de destacar que la intervención de la OACI se produce en la fase final de la labor llevada a cabo por la entidad de derecho internacional privado a quien se debe la iniciativa del proyecto.

En octubre de 1998, el Comité Jurídico de la OACI decidió crear un Subcomité con la atribución de estudiar el asunto y nombró a los siguientes

Estados para integrarlo: Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Camerún, Canadá, China, Cote D'Ivoire, Egipto, España, Estados Unidos, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, India, Indonesia, Irlanda, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Mauricio, Nepal, Reino Unido, Singapur y Venezuela.

El Subcomité llevó a cabo tres reuniones conjuntas con el Comité de Expertos de UNIDROIT y en la tercera nombró a Gilles Lauzón (Canadá) quien presentó un relato presentado al 31 Período de Sesiones del Comité Jurídico de OACI (28 agosto a 8 de septiembre de 2000), de cuyo trabajo y deliberaciones habidas, se incorporaron varias enmiendas al proyecto del Convenio y al Protocolo.

Con dicho trabajo el Consejo de la OACI en noviembre de 2000 y marzo 2001 (161 y 162 Período de Sesiones, respectivamente), consideró que se encontraban reunidas las condiciones para convocar a una conferencia diplomática, aceptando el ofrecimiento del Gobierno de la República de Sudáfrica como sede de la misma, cuya realización tuvo lugar en Ciudad del Cabo entre el 29 de octubre al 16 de noviembre, con los auspicios conjuntos de OACI y UNIDROIT.

Ahora bien, la razón principal que motivó la creación de dicho convenio es que actualmente la forma de adquisición de bienes muebles de alto valor, como las aeronaves, ha cambiando drásticamente a las formas anteriormente utilizadas como la compraventa simple y llana, donde el comprador liquidaba la totalidad del bien en un solo momento o en plazos, para que el vendedor se lo entregue en la forma convenida. En este sentido, hay que destacar que la operación de *leasing* constituye el punto neurálgico del instrumento internacional y representa en la realidad económica de nuestros días un sistema mediante el cual las empresas pueden financiar la adquisición de equipos aeronáuticos, con lo que se logra mejorar la tecnología de producción, permitiendo el reemplazo de los equipos antes de que lleguen a la obsolescencia o que resulten ineficientes o poco rentables, participando en la competencia en condiciones más ventajosas por el abaratamiento de los respectivos costos.

Actualmente una significativa proporción de la flota de las empresas no se compra al fabricante sino que se contrata por *leasing* a inversionistas financieros a los cuales hay que garantizar determinadas condiciones de seguridad jurídica para abaratar el costo de financiar el equipo. Este propósito interesa tanto a los transportistas aéreos como al Estado que desea contar con una red de servicios, con utilización de flotas modernas al servicio de los usuarios, para cuya disponibilidad se requieren cuantiosas inversiones que para el caso de los países en vías de desarrollo indefectiblemente no hay otra vía que apelar al financiamiento externo. Las instituciones bancarias de donde proviene dichos fondos normalmente tienen su sede en países desarrollados, provocando en algunas ocasiones desventaja con compañías de países en vías de desarrollo.

Este convenio trata de ser más equitativo entre las compañías dando igualdad en la reducción de costos y los intereses.

El presente convenio se encuentra vigente en la legislación mexicana, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de septiembre de 2007 y cuenta con la siguiente declaración:

“1. En relación con el Artículo 54 del Convenio, de conformidad con la legislación de los Estados Unidos Mexicanos, no podrán ser ejercidos los recursos de que disponga el acreedor de conformidad con cualesquiera disposiciones del Convenio, cuyo ejercicio no esté subordinado en virtud de dichas disposiciones a una petición de un tribunal.

2. De conformidad con el artículo 39 párrafo 1 del Convenio:

a) Las categorías de derechos o garantías no contractuales que al amparo de la ley de los Estados Unidos Mexicanos tengan, o que en el futuro tuvieran prelación sobre una garantía o un objeto equivalente a la garantía internacional inscrita, tendrán prelación sobre las garantías internacionales inscritas; y

b) Nada de lo dispuesto en el Convenio afectará el derecho de los Estados Unidos Mexicanos, de sus entidades, de las organizaciones intergubernamentales en las que los Estados Unidos Mexicanos sea un Estado miembro, o de los proveedores privados de servicios públicos en territorio mexicano, para embargar o retener un objeto otorgado en garantía para el pago de créditos de dichas entidades, organizaciones o proveedores directamente relacionados con los servicios proveídos por ellos, respecto de dicho objeto u otros objetos, de conformidad con la ley mexicana.

3. Los Estados Unidos Mexicanos declara que el Convenio no será aplicable a las transacciones de carácter interno, con relación a los Estados Unidos Mexicanos, respecto a todos los tipos de objetos o algunos de ellos, sujeto al artículo 50.

4. Para los efectos del Artículo 1 y el Capítulo XII del Convenio, los tribunales competentes serán los tribunales legalmente constituidos pertenecientes al Poder Judicial mexicano.

5. De acuerdo con el Artículo 60 párrafo 1, el Convenio no será aplicable a los derechos o garantías constituidas previamente a la fecha de la entrada en vigor de este instrumento internacional para los Estados Unidos Mexicanos, tal y como lo establece el Artículo 1 inciso v) del Convenio, y conforme a su derecho nacional. Estos derechos y garantías mantendrán la prelación otorgada por la legislación mexicana hasta esa fecha”<sup>148</sup>.

Entrando al estudio del convenio tenemos que reconocer que se encuentra excesivamente inspirado por la tradición del "*common law*" y ello puede traer aparejadas ciertas incompatibilidades con el sistema romano.

---

<sup>148</sup> Cfr. <http://www.sre.gob.mx/tratados/Default.htm>

El Convenio de Ginebra de 1948 sigue operando con respecto a los derechos y garantías no previstos en este nuevo convenio. Como por ejemplo; los derechos reconocidos por el primer convenio abarcan además de los reales también los personales como es el caso del arrendamiento con opción de compra.

En los preámbulos se encuentra la razón de ser de la adopción del sistema regulatorio de las garantías internacionales.

En el Preámbulo correspondiente al Proyecto de Convenio, en sus seis considerandos se alude a la necesidad de facilitar la financiación de la adquisición y el uso del equipo móvil de alto valor económico a través de las correspondientes garantías de activos y del arrendamiento mediante dos vías:

- 1) el establecimiento de un marco jurídico para las garantías internacionales sobre dicha suerte de equipos y;
- 2) la creación de un registro internacional para la protección de tales garantías.

Las garantías internacionales reconocidas son:

1. Los contratos constitutivos de garantías.
2. Los contratos de venta con reserva de dominio.
3. Los contratos de arrendamiento, resultando bastante confusa la identificación del contrato de venta como que no es contrato en los alcances de la definición del inciso a) del Artículo 1 del proyecto de Convenio, con lo cual debemos interpretar que no constituye una garantía internacional.

Los principios del convenio son:

1. El principio de transparencia: cuyo propósito se logra con la creación de un registro internacional que no se circunscribirá a la inscripción de las existentes garantías internacionales sino también contempla a las futuras como así también los derechos y garantías no contractuales, susceptibles de inscripción, las cesiones existentes y futuras de esas garantías, las adquisiciones por subrogación legal o contractual, la subordinación en el rango de las garantías, los avisos de garantías nacionales. este principio evita toda maniobra oculta que confiera un mejor rango a otros créditos fuera de los inscriptos en la forma que se indica en el Convenio, facilitando consecuentemente las operaciones internacionales de financiamiento, al eliminar el citado riesgo.
2. El principio de pronta ejecución. Este principio evidentemente solo se pone de manifiesto en caso en que el deudor incurra en incumplimiento o insolvencia. Podríamos resumirlo diciendo que es aquel que asegura una ejecución rápida y económicamente más beneficiosa para el acreedor, sobre el objeto móvil que está en garantía.

3. El principio de la ley sobre insolvencia. Este principio permite al acreedor financiero o arrendador que los principios de transparencia y pronta ejecución en caso de insolvencia del deudor sean plenamente respetados en un proceso concursal o de quiebra, evitando que existan contradicciones con la legislación concursal interna.

Sobre el contenido de este convenio debe prestarse mucha atención a lo siguiente:

- Respecto de la diferencia entre el *leasing* y el contrato de arrendamiento por un período superior a 6 meses contemplado en Ginebra de 1948 en el cual aparece el del arrendatario como un derecho sobre la aeronave en virtud de su carácter de explotador, sin entrar a considerar la naturaleza real o crediticia que reviste. El Convenio de Ginebra establece "Los Estados se comprometen a reconocer... c) el derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo."

Si se analiza el derecho incluido en el inciso b) se aprecia que corresponde a un titular de una opción de compra, circunstancia que parece estar contemplada por el nuevo Convenio como un derecho típicamente crediticio. No es otra cosa que el dominio imperfecto o revocable que adquiere un comprador que condicionó la operación a una condición resolutoria.

- Este convenio permite que países como México que tienen privilegios especiales como los fiscales y laborales no se violenten con la entrada en vigor del mismo, superando con esto las deficiencias del Convenio de Ginebra. Para este efecto el protocolo permite que los estados contratantes puedan presentar en cualquier momento, una declaración ante el país depositario del Convenio, con un listado de las categorías de derechos o garantías no contractuales que, en virtud de la ley de ese estado tendrán respecto a un derecho sobre el objeto aeronáutico, una prioridad equivalente a la del titular de la garantía internacional y que tendrán prioridad sobre una garantía internacional inscrita, sea o no un caso de insolvencia del deudor, destacándose que esta declaración puede modificarse periódicamente.

“Artículo 39 - Derechos no inscritos que tienen prioridad

1. Un Estado contratante podrá declarar en cualquier momento, en una declaración depositada ante el Depositario del Protocolo, en general o específicamente:

a) las categorías de derechos o garantías no contractuales (que no sean un derecho o garantía a los que se aplica el Artículo 40) que en virtud de la ley de ese Estado tienen sobre una garantía relativa a un objeto una prioridad equivalente a la del titular de una garantía internacional inscrita y que tendrán prioridad sobre una garantía internacional inscrita, en el marco de procedimientos de insolvencia o no; y

b) que ninguna de las disposiciones del presente Convenio afectará al derecho de un Estado o de una entidad estatal, de una organización intergubernamental o de otro

proveedor de servicios públicos a embargar o detener un objeto en virtud de las leyes de dicho Estado por el pago de las cantidades adeudadas a esa entidad, organización o proveedor en relación directa con esos servicios respecto de ese objeto o de otro.

2. Una declaración formulada con arreglo al párrafo anterior podrá estar expresada de forma que comprenda las categorías creadas después del depósito de esa declaración.

3. Un derecho o una garantía no contractual tienen prioridad sobre una garantía internacional únicamente si son de una categoría comprendida en una declaración depositada antes de la inscripción de la garantía internacional.

4. Sin perjuicio de lo previsto en el párrafo anterior, un Estado contratante podrá, en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación del Protocolo, o de la adhesión al mismo, declarar que un derecho o una garantía de una categoría comprendida en una declaración formulada en virtud del apartado a) del párrafo 1 tendrán prioridad sobre una garantía internacional inscrita antes de la fecha de la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

Artículo 40 - Derechos y garantías no contractuales susceptibles de inscripción

Un Estado contratante podrá presentar en cualquier momento, en una declaración depositada ante el Depositario del Protocolo, una lista de las categorías de derechos o garantías no contractuales que podrán inscribirse en virtud del presente Convenio respecto a cualquier categoría de objetos como si esos derechos o garantías fueran garantías internacionales, y serán reglamentados como tales. Dicha declaración podrá modificarse periódicamente.”

#### *2.4.4.1. Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, 2001. (Cabo Sudáfrica, 2001.)*

El Protocolo se integra básicamente con 37 artículos agrupados en 6 capítulos precedidos como hemos destacado por un Preámbulo en el que se fundan las previsiones generales y específicas propias del Convenio que remiten directamente al Convenio, reconociendo la necesidad de adaptación del mismo para responder justamente a la especificidad de la financiación aeronáutica.

Este protocolo tiene su origen en el trabajo que se realizó en 1989 por un grupo de expertos liderado por Roy M. Goode de la Universidad de Oxford, sobre los elementos correspondientes al sector aeronáutico. Después en 1995 un equipo de trabajo representado por fabricantes de aeronaves, empresas de arrendamiento e instituciones de financiamiento, elaboraron un texto aeronáutico preparado en respuesta a la invitación formulada por el Subcomité de UNIDROIT.

La importancia de este protocolo proviene de que en casi la totalidad de las empresas aéreas en el mundo y sobre todo en la Región de América Latina y el Caribe, la disponibilidad de aeronaves se realiza en base a contratos de adquisición principalmente el *leasing*. Es de reconocer que los países en vías de desarrollo como México dependen del financiamiento externo. Actualmente existen varias alternativas financieras de largo y corto plazo, extranjeras o nacionales, del sector bancario o estatal, que a través de *leasing* o arrendamiento financiero,



préstamos hipotecarios, y demás contratos, permiten que las empresas tengan acceso a aeronaves modernas con tecnología más avanzada.

En el respectivo Preámbulo del Proyecto de Protocolo, señala lo siguiente:

“CONSIDERANDO que es necesario aplicar el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (en adelante, “el Convenio”) en lo que se relaciona con los elementos de equipo aeronáutico, a la luz de los objetivos enunciados en el preámbulo del Convenio,

CONSCIENTES de la necesidad de adaptar el Convenio para responder a las exigencias particulares de la financiación aeronáutica y extender el ámbito de aplicación del Convenio a los contratos de venta de elementos de equipo aeronáutico,”

Esta remisión expresa que se hace al convenio demuestra la necesidad de adaptar el mismo, para responder justamente a la especificidad de los contratos para financiar la compra de aeronaves.

La finalidad del protocolo es responder a la necesidad, de las empresas aéreas, de adquirir y usar equipo aeronáutico de gran valor, facilitando la adquisición y el uso de ese equipo de forma eficiente, por medio de un cuerpo normativo eficaz y completo. Teóricamente el Protocolo puede facilitar a las empresas aéreas de países en vías de desarrollo a un acceso más simple para obtener financiamiento, no tan oneroso. Esta ventaja deviene entre otros factores, de una potencial reducción en los costos especialmente legales, así como de los intereses. Dicho tipo de costos de la negociación pueden resultar sustanciales cuando las empresas aéreas refinancian obligaciones ya existentes, o bien ingresan en pool con otras empresas, hacen alianzas para utilizar aeronaves en otras regionales o bien venden equipo a terceras empresas.

Por otra parte, resulta sumamente importante tener en cuenta el carácter estacional de la explotación de los servicios de transporte aéreo, el cual marca las épocas en las cuales se hace necesario contar con mayor flota que la disponible habitualmente, diluyendo en el tiempo los riesgos de adquisición o *leasing* de las aeronaves.

Esta misma modalidad del *leasing* puede alcanzar también al parque de repuestos y motores. De ahí que se sostiene que la adopción del Convenio con su pertinente protocolo puede traducirse en el establecimiento de condiciones favorables para la reducción de costos y mayor acceso al equipamiento de una flota moderna, favoreciendo consecuentemente al usuario de los servicios de transporte aéreo. En resumen, el convenio y el protocolo, están orientados a facilitar el acceso a la modernización del material de vuelo de las empresas de transporte aéreo, creando las condiciones favorables para que pueda desarrollarse una de las alternativas de mayor uso en el mercado como son los contratos de "*leasing*".



El Protocolo se encuentra vigente en la legislación mexicana, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de septiembre de 2007 y cuenta con la siguiente declaración:

“1. Los Estados Unidos Mexicanos declara que aplicará el Artículo VIII del Protocolo.

2. De conformidad con el Artículo XI, los Estados Unidos Mexicanos aplicará la Opción B en su totalidad para todos los tipos de insolvencia, y que el período requerido para los efectos del Artículo XI inciso 2), será el que las Partes expresamente señalen en el contrato correspondiente atendiendo a la ley aplicable, plazo que no comenzará a correr antes de que el administrador de la insolvencia o el deudor reciba la petición de cobro del crédito, según lo previsto por el Artículo XI inciso 2) de dicha Opción.

3. Para la inscripción de células de aeronaves o helicópteros de los Estados Unidos Mexicanos o de aeronaves que sean consideradas aeronaves civiles de los Estados Unidos Mexicanos, el Registro Aeronáutico Mexicano es el punto de acceso al Registro Aeronáutico Internacional, y respecto de los motores, podrá ser el punto de acceso a dicho Registro.

4. De conformidad con el Artículo XXX:

a) Los Estados Unidos Mexicanos declara que aplicará el Artículo VIII del Protocolo.

b) Los Estados Unidos Mexicanos aplicará, en su totalidad, la Opción B del Artículo XI del Protocolo, para todos los tipos de insolvencia, de conformidad con el orden público nacional”<sup>149</sup>.

Además de la declaración anterior adicionalmente se dispone lo siguiente “al momento de que el gobierno de México se vincule al protocolo, dejará de aplicarse el Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derecho sobre Aeronaves, adoptado en Ginebra, el 19 de Junio de 1948, del cual México es parte, sin que exista la necesidad de proceder a su denuncia”<sup>150</sup>.

Para efectos de este trabajo los puntos más sobresalientes de este Protocolo y el convenio que le da origen son los siguientes:

1. En estos instrumentos se encuentra plasmada una innovación que evita problemas con las jurisdicciones nacionales y en cierta medida le da la oportunidad a países de tradición escrita como México de poder aplicar dicho convenio sin que exista conflicto con sus leyes internas. Esta innovación consiste en dar alternativas a los estados de poder elegir distinta

---

<sup>149</sup> Cfr. <http://www.sre.gob.mx/tratados/Default.htm>

<sup>150</sup> Dictamen de las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores, Organismos Internacionales; y de Comunicaciones y Transportes, el que contiene Proyecto de Decreto por el que se aprueban la Declaración de los Estados Unidos Mexicanos al Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elemento de Equipo Aeronáutico, del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre elementos de Equipo Móvil y la Declaración de los Estados Unidos Mexicanos al Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre elementos de Equipo Móvil, parte II, fracción 1, párrafo octavo.

normatividad con respecto a determinadas hipótesis, por medio de declaraciones hechas por ellos.

Este procedimiento se encuentra previsto en el artículo XXX del protocolo que dispone:

“Artículo XXX — Declaraciones relativas a determinadas disposiciones

1. Un Estado contratante puede declarar, en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación del presente Protocolo, o en el de la adhesión al mismo, que aplicará uno o más de los Artículos VIII, XII y XIII del presente Protocolo.
2. Un Estado contratante podrá declarar, en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación del presente Protocolo, o en el de la adhesión al mismo, que aplicará el Artículo X del presente Protocolo, total o parcialmente. Si así lo declara con respecto al párrafo 2 del Artículo X, especificará el período allí requerido.
3. Un Estado contratante podrá declarar en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación del presente Protocolo, o en el de la adhesión al mismo, que aplicará íntegramente la Opción A o íntegramente la Opción B del Artículo XI y, en tal caso, especificará los tipos de procedimiento de insolvencia, si corresponde, a los que se aplicará la Opción A y los tipos de procedimiento de insolvencia, si corresponde, a los que se aplicará la Opción B. Un Estado contratante que formule una declaración en cumplimiento de este párrafo especificará el período requerido en el Artículo XI.
4. Los tribunales de los Estados contratantes aplicarán el Artículo XI de conformidad con la declaración formulada por el Estado contratante que sea la jurisdicción de insolvencia principal.
5. Un Estado contratante podrá declarar, en el momento de la ratificación, aceptación o aprobación del presente Protocolo o en el de la adhesión al mismo, que no aplicará las disposiciones del Artículo XXI, total o parcialmente. En la declaración se especificará en qué condiciones se aplicará el Artículo pertinente, en el caso en que se aplique parcialmente, o bien qué otros tipos de medidas provisionales se aplicarán”

“Artículo XXXI — Declaraciones en virtud del Convenio

Se considerará que las declaraciones formuladas en virtud del Convenio, incluso las formuladas en los Artículos 39, 40, 50, 53, 54, 55, 57, 58 y 60 del Convenio, también se han hecho en virtud del presente Protocolo, salvo que se manifieste lo contrario.”

La disposición 1 del artículo XXX permite elegir:

- a. El procedimiento para determinar la ley aplicable.
- b. Si procede o no la asistencia de un estado en caso de insolvencia.<sup>151</sup>

---

<sup>151</sup> Loc. Cit., Artículo XII — Asistencia en caso de insolvencia 1. Este Artículo se aplica únicamente cuando un Estado contratante ha formulado una declaración de conformidad con el párrafo 1 del Artículo XXX. 2. Los tribunales de un Estado contratante donde está situado un objeto aeronáutico cooperarán en la máxima medida posible, y de conformidad con la ley de dicho Estado, con los tribunales extranjeros y con los administradores extranjeros de la insolvencia para la aplicación de las disposiciones del Artículo XI.

- c. Si se podrá autorizar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación. Sobre este punto vamos a hacer un comentario adicional por la importancia que tiene en este trabajo; el Artículo XXX transcrito, en relación con el Artículo XIII, limitan la facultad del acreedor de hacer la cancelación, primero con la declaración del estado que permita esta situación y después, ya teniendo declaración expresa con dicha anuencia, el acreedor a su vez tendrá que tener una autorización por parte del deudor para solicitarla que a su vez deberá reunir los siguientes requisitos:

“Artículo XIII — Autorización para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación.

1. Este Artículo se aplica únicamente cuando un Estado contratante ha formulado una declaración de conformidad con el párrafo 1 del Artículo XXX.
2. Cuando el deudor haya otorgado una autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación siguiendo sustancialmente el formulario anexo al presente Protocolo y la haya presentado a la autoridad del registro para su inscripción, dicha autorización deberá inscribirse.
3. La persona en cuyo favor se haya otorgado la autorización (la “parte autorizada”) o quien ésta certifique que designó será la única persona facultada para adoptar las medidas previstas en el párrafo 1 del Artículo IX, y podrá hacerlo únicamente de conformidad con la autorización y las leyes y los reglamentos sobre seguridad aeronáutica aplicables. Dicha autorización no podrá ser revocada por el deudor sin el consentimiento escrito de la parte autorizada. La autoridad del registro eliminará una autorización del registro a petición de la parte autorizada.
4. La autoridad del registro y otras autoridades administrativas de los Estados contratantes cooperarán con la parte autorizada y la asistirán con prontitud, para la aplicación de las medidas previstas en el Artículo IX.”

Esta normatividad concuerda con lo propuesto en este trabajo porque da la oportunidad al estado Mexicano de elegir si permite la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación, evitando el conflicto de leyes que se expondrá más adelante.

La disposición 2 del Artículo XXX permite modificar de las disposiciones relativas a las medidas provisionales sujetas a la decisión definitiva.

La disposición 3 del artículo XXX: permite escoger a los estados entre dos opciones sobre medidas en caso de insolvencia siempre y cuando se aplique íntegramente ya sea la Opción “A” o la Opción “B”.

Sobre la opción “A” resalta que una vez cumplido el período de espera, el dador puede obtener la reposición de la cosa, dejando de lado la intervención jurisdiccional de los Estados signatarios del convenio. He aquí que esta suerte de dispositivo es contraria al orden público interno de las legislaciones de países como México que tienen un sistema escrito y no del "common law", porque este mecanismo debe realizarse siempre con la

intervención del respectivo Poder Judicial. En la siguiente parte del artículo XI se ejemplifica esta situación:

“Artículo XI — Medidas en caso de insolvencia

1. Este Artículo se aplica únicamente cuando un Estado contratante que es la jurisdicción de insolvencia principal ha formulado una declaración con arreglo al párrafo 3 del Artículo XXX.

*Opción A*

2. Cuando se produzca una situación de insolvencia, el administrador de la insolvencia o el deudor, según corresponda, entregará el objeto aeronáutico al acreedor, con sujeción al párrafo 7, no más tarde que el primero de los hechos siguientes:.....

12) En los procedimientos de insolvencia, ningún derecho o garantía, salvo los derechos o garantías no contractuales de una categoría comprendida en una declaración depositada con arreglo al párrafo 1 del Artículo 39 del Convenio, tendrá prioridad sobre las garantías inscritas.”

En cambio la opción “B” es más compatible con la legislación de los países con tradición romana ya que permite la intervención del sistema interno para la aplicación de medidas en caso de insolvencia o incumplimiento. Consecuentemente los países con este tipo de sistema podrán optar por esta opción para prohibir la recuperación lisa y llana del objeto de la garantía sin la previa intervención del tribunal, evitando desconocer el ordenamiento jurídico nacional en materia concursal.

2. Se consagra la regla para la prioridad en el pago en el principio "primo in tempore" (primero en tiempo) en el siguiente artículo del convenio:

“Artículo 29 - Rango de las garantías concurrentes

1. Una garantía inscrita tiene prioridad sobre cualquier otra inscrita con posterioridad y sobre una garantía no inscrita.”

Para dar cumplimiento a esta regla el documento contempla la creación de un registro internacional funcionando en forma continua, sin interrupción, las 24 horas del día en el cual se inscribirían las garantías del caso sobre aeronaves o motores del equipo aeronáutico.

Si tenemos en cuenta la interrelación existente entre la inscripción de derechos sobre aeronaves y la matriculación que asigna a las mismas la pertinente nacionalidad (artículo 17 del C. de Chicago de 1944), es del todo ostensible la necesidad de que se registren en el Estado de matrícula todos los derechos relativos a dichas aeronaves inclusive los privilegios que la tomen como asiento. Por lo que el registro internacional solo se limitaría al reconocimiento de una preferencia sobre la aeronave, independientemente de los diversos registros nacionales de cada Estado signatario los que

continuarían registrando todos los demás derechos y contratos que en el texto no aparecen, resultando innecesaria la elaboración del listado de cada Estado sobre derechos nacionales que sean susceptibles o no de inscripción. Ello se encontraría más en consonancia con las normas internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional.

3. Tanto el Protocolo aeronáutico como el convenio contemplan la idea de una figura destinada a la articulación de un mecanismo, independientemente de los que se consagran en las legislaciones nacionales para el pronto recupero de la aeronave.

## CAPÍTULO TERCERO. MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA DE LAS AERONAVES CIVILES.

### 3. Nacionalidad de las aeronaves civiles.

Este tema, como ya lo habíamos apuntado, tiene una gran importancia en la disciplina aeronáutica y ha sido motivo de múltiples discusiones. Actualmente parecería que ya han sido superados los problemas que surgen por la nacionalidad, sin embargo cada vez existen más situaciones que la involucran de manera directa como la matriculación de aeronaves pertenecientes a organismos internacionales, las diferentes formas de explotación en las que participan empresas y aeronaves de distinta nacionalidad y la creación de registros internacionales.

Para iniciar su estudio es conveniente definirla. Genéricamente la nacionalidad “es una situación social, cultural y espacial en la que influyen numerosos elementos que definen el escenario político y organizacional de un grupo determinado de personas. Por ser la nacionalidad un hecho social, no puede ser estudiado como un concepto aislado, y no puede entenderse de manera unilateral, por lo que requiere ser entrelazada con muchos otros conceptos de la materia sociológica, de manera que el tema pueda acercarse lo más posible a un concepto palpable”<sup>152</sup>; El diccionario de la lengua española la define como “condición y carácter peculiar de los pueblos e individuos de una nación”<sup>153</sup>. El Dr. Serrano, da una definición desde un punto de vista del estado, “el concepto de nacionalidad es uno de los sustentos de todo orden jurídico y constitucional. También se ha definido como el vínculo jurídico que une a una persona con un estado. En ella se refleja la conciencia del estado, la idea que tiene de sí mismo y es la medida de la apertura exterior y de su introspección dentro de su propia cultura”<sup>154</sup>.

Nuestra Constitución en su artículo 30 se refiere a la nacionalidad de la siguiente manera:

**“Artículo 30.** La nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o por naturalización.

**A)** Son mexicanos por nacimiento:

- I.** Los que nazcan en territorio de la República, sea cual fuere la nacionalidad de sus padres.
- II.** Los que nazcan en el extranjero, hijos de padres mexicanos nacidos en territorio nacional, de padre mexicano nacido en territorio nacional, o de madre mexicana nacida en territorio nacional;
- III.** Los que nazcan en el extranjero, hijos de padres mexicanos por naturalización, de padre mexicano por naturalización, o de madre mexicana por naturalización, y

---

<sup>152</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Nacionalidad>

<sup>153</sup> REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Diccionario de la Lengua Española, Espasa Calpe, S.A., España 1984, Vigésima Edición, p s/n

<sup>154</sup> SERRANO, Migallón Fernando, El Concepto de Nacionalidad en las Constituciones Mexicanas. Apertura e Introspección, <http://info5.juridicas.unam.mx/libros/4/1968/26.pdf>

IV. Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes.

**B) Son mexicanos por naturalización:**

I. Los extranjeros que obtengan de la Secretaría de Relaciones carta de naturalización.

II. La mujer o el varón extranjeros que contraigan matrimonio con varón o con mujer mexicanos, que tengan o establezcan su domicilio dentro del territorio nacional y cumplan con los demás requisitos que al efecto señale la ley.”

A excepción de la definición que nos ofrece el Dr. Serrano Migallón, nos podemos dar cuenta que en las demás se hace siempre alusión a la persona humana en lo individual o colectivo, dejando claro que esta situación, calidad o condición es exclusiva de ella.

Como lo mencionamos este tema fue el origen de muchas discusiones en el pasado, de las cuales podemos recordar las de Henry Couannier plasmadas en la obra que escribió en el año de 1929, “la consecuencia de la nacionalidad es permitir que los estados, sobre cuyo territorio se vuela, perseguir en los estados a los cuales pertenezcan las aeronaves admitidas a la circulación, la reparación de crímenes, impudencias y daños cometidos por dichas naves”<sup>155</sup> “la nacionalidad de la aeronave permite a esta ponerse a cubierto de todo riesgo, mediante las convenciones, y hacer valer sus derechos en circunstancias diversas”<sup>156</sup>.

Estos argumentos, en esa época, eran sin duda de suma importancia por la necesidad que existía de controlar a esos artefactos que habían causado tanto daño en la primera guerra mundial y que además eran un medio muy efectivo de espionaje en tiempos de paz. Otros autores como “Meili, Pillet y Pittard, negaron la nacionalidad de las aeronaves y afirmaron que su condición jurídica debe ser semejante a la de los automóviles, ya que en ambos casos se trata de máquinas aptas para el transporte, entre las cuales no existiría razón valedera para establecer diferencias sustanciales de tipo jurídico. Agregaban que, para resolver cualquier cuestión de responsabilidad por hechos en que una aeronave hubiera tenido intervención, bastaría con la individualización de su propietario, quien por otra parte, por su condición de ciudadano de determinado país, estaría habilitado para reclamar la protección de este si le fuere necesaria”<sup>157</sup>

Esta opinión aunque ingeniosa no tuvo éxito considerando que las diferencias que existen entre un automóvil y una aeronave son sustanciales como por ejemplo esta última tiene una movilidad inmensamente superior considerando que en una misma operación puede sobrevolar el territorio de varios estados y más importante aun se puede desplazar sobre lugares no sometidos a jurisdicción alguna, además de que puede tomar cualquier ruta sin demérito de su estructura.

---

<sup>155</sup> HENRY-COUANNIER, Ob. Cit., p.157

<sup>156</sup> Ídem.

<sup>157</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p. 69



Ahora bien si la nacionalidad, como lo vimos en las primeras definiciones, es un atributo exclusivo y esencial de las personas, porqué dotar a la aeronave de una categoría que no corresponde con su naturaleza. Desde nuestro punto de vista no existe una argumentación teórica suficiente que le de exclusividad a las personas para ostentar esta calidad, ya que la nacionalidad es una conciencia del estado en su conjunto.

Al hablar del estado en su conjunto, nos referimos a todos los elementos que se consideren parte de él, por eso no debemos confundir el vínculo jurídico político que liga a los ciudadanos, personas físicas o morales con su patria. Esto es, que la aeronave al ser un bien que se desplaza entre la jurisdicción de varios estados, su nacionalidad radica en la extensión del territorio del estado donde está registrada y matriculada.

En el primer capítulo de este trabajo hablamos de estos argumentos y habíamos llegado a la conclusión que dotar de nacionalidad a las aeronaves, en la práctica, evita que su propietario, tripulantes y demás personas que estén dentro, se sustraigan a la acción directa de los organismos de autoridad y policía, además se logra que un estado se haga responsable de su actuación para acudir a este cuando exista una queja y reparación del daño. Además de que la aeronave se convierte en objeto de derechos. En la Convención de París de 1919 se dotó a las aeronaves de nacionalidad y se prohibió tener varias nacionalidades, con lo que se puso fin a la controversia doctrinaria sobre esta.

La atribución de nacionalidad produce los siguientes efectos:

- a) “Crea una situación de dependencia entre el estado y su propietario.
- b) Es la condición indispensable para obtener la protección diplomática y consular, así como también la asistencia de buques y aeronaves de guerra en casos de emergencia.
- c) Es el sustento necesario para que la aeronave goce de la facultad de sobrevolar el territorio de países extranjeros.
- d) Sirve para garantizar la seguridad pública y el normal ejercicio del tráfico aéreo.
- e) Genera derechos y obligaciones para las personas situadas en relación de dependencia con la aeronave.”<sup>158</sup>

Los principios reconocidos que actualmente regulan la nacionalidad son:

---

<sup>158</sup> FUSTER, R. Augusto, Manual de Derecho Aeronáutico, El Arte S.A., Paraguay 1958, p.34

- La aeronave no podrá tener dos o más nacionalidades. En este sentido la aeronave pierde su nacionalidad, si es inscrita en otro estado distinto al de su matrícula.
- La nacionalidad de la aeronave se determina con el lugar donde se haya inscrito y matriculado. Si se llegara a cancelar la matrícula de la aeronave automáticamente perdería la nacionalidad.
- La nacionalidad deberá constar en el certificado de Marcas de Nacionalidad y Matrícula de las Aeronaves. El cual tendrá la forma que estipule el anexo 7 del Convenio de Chicago.

Las consecuencias jurídicas de la nacionalidad de las aeronaves serán:

1. Individualización de la aeronave, por medio del registro y la matrícula. Con el registro además se logra publicidad de los actos que frente a terceros.
2. Protección política y económica del estado, a las personas que estén abordo.
3. “Deberes relacionados con la libertades del aire”.<sup>159</sup> Esto se refiere a que depende de la nacionalidad que ostente la aeronave esta tendrá libertades de vuelo, en este sentido el medio para otorgar una de estas libertades será por convenios.
4. Deberes de igualdad en el trato de las aeronaves. Este deber implica que los estados tienen la obligación de conceder el mismo trato que le dan a sus nacionales, a las aeronaves de otro estado.”<sup>160</sup>
5. Se determina la jurisdicción y la ley aplicable que sancionará los hechos ocurridos en aeronaves en vuelo, a menos que el caso concreto, este regulado de manera especial en algún convenio, que determine otra cosa.

Como se adelantó, en el principio de este primer tema, la nacionalidad sigue jugando un papel muy importante hasta nuestros días considerando que la competitividad y la especialidad del transporte aéreo en la actualidad nada tiene que ver con la que acontecía cuando se le dotó de nacionalidad a las aeronaves. De conformidad con lo anterior, y como se verá posteriormente en este capítulo cuando se hable de las aeronaves civiles con marcas de nacionalidad y matrículas extranjeras afectas a empresas aéreas mexicanas, la preocupación de los estados sobre la nacionalidad se desarrolla en torno a las aeronaves que por medio de los contratos que tratamos en el segundo capítulo de este trabajo, como el *leasing*, el arrendamiento, la hipoteca etcétera. Puedan realizar operaciones cotidianas dentro del territorio de otro estado distinto donde estén matriculadas, inclusive

---

<sup>159</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit. , tomo 2, p. 86

<sup>160</sup> Ídem.

operaciones entre un punto y otro del mismo estado, y además sean explotadas por personas con una nacionalidad distinta a la que ostenta la aeronave.

### 3.1. Obtención de la nacionalidad en las aeronaves civiles.

Para poder iniciar este tema tendremos que conocer cuáles son los criterios que determinan la nacionalidad. Estas son:

1. Lugar de construcción del aparato. “Puede criticarse fundamentalmente esta posición, ya que carece de rigor científico al recurrir a un módulo tan circunstancial como la construcción de un objeto, la cual, desde el punto de vista jurídico, ninguna influencia puede tener sobre la actividad posterior de la aeronave.”<sup>161</sup> Además de que su aplicación conduciría a que solo los países productores de aviones podrían tener una flota nacional.
2. El de su aeropuerto-base o *port d'attache*. Esto es el punto de partida y llegada de los vuelos de la aeronave. Este criterio tiene problemas evidentes en su aplicación, Videla<sup>162</sup> dice que por una parte, el aeropuerto base de una aeronave no necesariamente coincide con su nacionalidad, como una aeronave propiedad de un diplomático, cuya base operaciones estaría en el extranjero y además desde el punto de vista práctico cabe señalar que no siempre es fácil conocer el punto terminal de operaciones de una aeronave, así como tampoco es necesario que sea siempre el mismo.
3. Criterios fundados en la nacionalidad del comandante o piloto, el propietario o el explotador, o en el domicilio de los dos últimos. Sobre la primera, no habría conexión entre las responsabilidades emanadas de la aeronave con la nacionalidad de un empleado encargado del comando de la misma. Sería muy impráctico para el titular de un derecho sobre o para el afectado de una aeronave ubicarla con respecto a la nacionalidad del piloto porque primero tendría que investigar cual es la que ostenta el mismo y después iniciar el procedimiento correspondiente.

La nacionalidad del propietario que no tenga la calidad de explotador de origen quedaría descartada por las dificultades prácticas que esto representa. Esto es que las aeronaves pueden estar realizando operaciones en países diferentes de donde sea originario el propietario y peor aun de donde esté residiendo éste y además pueden ser operadas por particulares o empresas de cualquier nacionalidad. En este sentido, si llegase haber algún hecho donde estuviera involucrada la aeronave se tendría que hacer una tortuosa investigación para saber cuál es la nacionalidad del propietario, para poder determinar la jurisdicción y después intentar alguna acción contra el explotador. Esto comprometería la seguridad que debe buscarse con la nacionalidad.

---

<sup>161</sup> *Ibidem*, p. 79

<sup>162</sup> *Ibidem*, p. 80

Sobre la nacionalidad del explotador, como lo habíamos apuntado podría ser una opción ya que se puede individualizar la aeronave con la ciudadanía que ostente el explotador, y así poder recurrir al estado donde sea originario. Sin embargo, tiene un problema fundamental que es la dificultad de saber donde se encuentra el mismo y cual es la sede principal de sus negocios y al igual que las otras tesis se estarían sujetando a una investigación para encontrar al responsable.

4. Por el lugar donde estén registradas y matriculadas. Esta tesis fue elegida en 1911 en la sesión de Madrid del Instituto de Derecho Internacional y desde el Convenio de París de 1919, sigue siendo utilizada por las legislaciones nacionales e internacionales. Su éxito radica en las múltiples ventajas que ofrece en cuanto a su aplicación práctica y a diferencia de las otras tesis esta brinda precisión en la información logrando que sea más fácil averiguar, que estado y quién es el responsable de la aeronave. Esto mediante un registro donde constan los datos necesarios para individualizarla, como el nombre del propietario, el tipo de aeronave, los gravámenes, etcétera. Los cuales son de interés para el titular de un derecho sobre esta o para la persona que ha sufrido daños por motivo de su operación. Además dichas personas interesadas pueden obtener la información de manera sencilla y fehaciente.

Sobre el último criterio existe uniformidad en las diferentes legislaciones por tal razón ubicaremos las más importantes para compararlas con la nacional.

El artículo 17 del Convenio de Chicago indica con claridad que “las aeronaves tienen la nacionalidad del estado en que estén matriculadas”. La ley Venezolana establece “Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en que están matriculadas y no podrán poseer más de una matrícula” Por su parte la legislación mexicana consagra en su Artículo 44 lo siguiente: “Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Las aeronaves mexicanas deberán ostentar además, la bandera nacional..... *Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.*” Y en relación el numeral anterior, el artículo 45 establece que “La nacionalidad mexicana de la aeronave se adquiere con el certificado de matrícula de la aeronave”.

### **3.2. Concepto de Matrícula.**

“La matrícula genéricamente es un conjunto de caracteres utilizados para individualizar alguna cosa y normalmente constan en un registro o en una placa.”<sup>163</sup> “La matrícula de una aeronave es una serie alfanumérica de caracteres que la identifica de forma unívoca.”<sup>164</sup> Videla dice que la matrícula es el hecho jurídico obligatorio que consiste en la inscripción de una aeronave en el registro de un país determinado. En esta definición el autor excluye la definición genérica de

---

<sup>163</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Matrícula>

<sup>164</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Matr%C3%ADcula\\_\(aeronaves\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Matr%C3%ADcula_(aeronaves))

matrícula y la ubica como sinónimo de registro. Como se había apuntado anteriormente en nuestra opinión la matrícula en la acepción jurídica del vocablo, nada tiene que ver con el concepto de registro ya que aunque es cierto que los caracteres de matrícula se otorgan al registrar la aeronave, estos se dan en un momento distinto, en otras palabras la matrícula es consecuencia del registro. En este sentido la matrícula consiste en aquellos caracteres que se le asignan a la aeronave para identificarla e individualizarla, con la finalidad de conocer quién es su propietario o responsable por lo que no hay que confundirla con la matriculación que consiste en el trámite para obtener la matrícula y no está como tal. En este sentido la matriculación es parte del registro de aeronaves que en términos generales es la petición que se hace a la autoridad responsable para que me otorgue un certificado y asiente formalmente en libros o folios de carácter público información importante de la aeronave como la nacionalidad, la matrícula, las características técnicas, el fabricante, número de serie, el domicilio del solicitante, el certificado de aeronavegabilidad, etcétera.

Las marcas de nacionalidad conforme al Convenio de Chicago en su anexo 7 punto 2.3 se seleccionarán de la serie de símbolos de nacionalidad (contenidos en el suplemento del mismo anexo), incluida en las señales de llamada por radio que la Unión Internacional de Telecomunicaciones que se atribuye al estado de matrícula.

Las llamadas marcas exteriores<sup>165</sup>, son los signos o caracteres de identificación definidos con el nombre de *matrícula*, marcas de nacionalidad o marcas comunes, que se encuentran visibles en el exterior de la aeronave.

El anexo 7 del Convenio de Chicago dispone las normas referentes a los lugares específicos de colocación, dimensiones y el tipo de caracteres que se deberán usar, dependiendo del tipo de aeronave. Por ejemplo, para los aerodinos se colocarán de la siguiente manera; se pintaran o en su caso se fijaran con cualquier material que le de permanencia similar, caracteres y guiones constituidos por líneas llenas de un color que contraste claramente con el fondo, en las alas con una altura de 50 cm., en el fuselaje y en las partes verticales con una altura de 30 cm., con letras de tipo romano y números arábigos, ambos sin adornos, además deberán en todo momento estar limpias y visibles. Existen más reglas sobre estas marcas que no es necesario mencionar.

Ya sabemos que la matriculación es automática. Al inscribirse en el registro y al cumplirse las condiciones necesarias, se la dota de los correspondientes signos de identidad. Dicha matriculación se realiza con las leyes y reglamentos de cada estado. Sobre este aspecto, el artículo 44 de la LAC dispone:

**“Artículo 44.** Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula....

---

<sup>165</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 177

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...”

*3.2.1. Requisitos normalmente utilizados conforme al derecho comparado para obtener el certificado de marcas de nacionalidad y matrículas de las aeronaves.*

Como ocurre normalmente los requisitos utilizados por las diferentes legislaciones son inspirados por las disposiciones internacionales es por eso que empezaremos por la legislación de carácter internacional y después comparemos las diferentes legislaciones internas.

El Convenio de Chicago en su artículo 19 establece que la matriculación, es decir, la obtención del certificado de marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves se hará conforme a las leyes y reglamentos de cada estado parte, con la limitación de no poder matricular una aeronave en dos estados de forma simultánea; se obliga a los estados a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado; también se obliga a los estados para que cuenten con un certificado de aeronavegabilidad que avale a que la aeronave está en condiciones de vuelo. Ahora bien, la posibilidad que otorga el Convenio de Chicago para legislar en torno al procedimiento para la matriculación de las aeronaves es entendida por los estados de la siguiente forma:

Legislación Argentina: para poder matricular una aeronave en la República de Argentina los requisitos son;

1. Ser propietario de la aeronave y para esto se requiere:

“**Artículo 48.**- Para ser propietario de una aeronave argentina se requiere:

- 1) Si se trata de una persona física, tener su domicilio real en la República;
- 2) Si se trata de varios copropietarios, la mayoría cuyos derechos exceden de la mitad del valor de la aeronave, deben mantener su domicilio real en la República;
- 3) Si se trata de una sociedad de personas, de capitales o asociaciones, estar constituida conforme a las leyes argentinas y tener su domicilio legal en la República.”

Y deberán también tener título debidamente autenticado por medio de instrumento público o privado.

2. Ser legítimo poseedor de la aeronave siempre y cuando se le hubiese transferido el carácter de explotador, por contrato debidamente inscrito en el Registro Nacional de Aeronaves.
3. Contar con certificado de aeronavegabilidad vigente.

Legislación Venezolana: para poder obtener el certificado de marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves se necesitara:

1. Ser legítimo propietario o poseedor de una aeronave
2. Contratar seguros obligatorios y registrarlos.

Existiendo las limitaciones de que la aeronave no esté matriculada en otro estado al momento de inscribirla y que únicamente las personas naturales o jurídicas de nacionalidad venezolana, podrán matricular en el Registro Aéreo Nacional, aeronaves destinadas a la Aviación Comercial.

Legislación de Costa Rica: En este país su Dirección de Aviación Civil cuenta con dos registros que son él:

1. El Registro Nacional de Aeronaves: donde se inscribirán la matrícula de las aeronaves nacionales, marca, tipo y número de serie, las escrituras ejecutorias que se refieran a actos o contratos sobre la propiedad de una aeronave y las que transfieran, modifiquen o extingan su dominio, los gravámenes o restricciones que pesen sobre las aeronaves o se decreten sobre ellas, los contratos de arrendamientos o fletamento de aeronaves constantes en escritura pública, los documentos auténticos que den fe de la inutilización o pérdida de una aeronave, o de los cambios sustanciales operados en ellas, los contratos de seguros constituidos sobre aeronaves, los documentos auténticos que versen sobre actos o contratos cuyo contenido afecta el régimen legal de las aeronaves.
2. El Registro Aeronáutico Administrativo: donde se inscribirán, los comprobantes de aeronavegabilidad, la nacionalidad, matrícula de la aeronave y especificaciones adecuadas para identificarlas, los certificados de explotación para servicios de transporte aéreo, las autorizaciones para ejercer servicios de transporte aéreo no regular; los permisos de vuelo transitorios, sus cancelaciones o modificaciones, los certificados de explotación para aviación agrícola, escuelas de aviación, talleres de mantenimiento de aeronaves o de piezas o partes para las mismas, las licencias del personal técnico aeronáutico y los certificados de capacidad otorgados al personal, las escrituras de constitución de las empresas costarricenses y extranjeras de transporte aéreo, así como los poderes de sus representantes legales, el nombre, domicilio, nacionalidad de los directores, apoderados y gerentes de dichas empresas, los demás documentos de trascendencia administrativa que señalen esta ley o sus reglamentos.

La persona que tenga el deseo de inscribir una aeronave tendrá que demostrar ser propietario con la escritura correspondiente o poseedor con contrato



de arrendamiento o fletamento y deberá contar con un seguro. La dualidad de registros ayuda a dividir la carga de trabajo y evitar la dilación en los trámites.

### **3.3 Los registros administrativos.**

Antes de poder escribir respecto a los registros administrativos tenemos que ubicarnos desde que ángulo lo estamos estudiando y esto así, porque dependiendo de ello surgen dos hipótesis entorno al vocablo administrativo, en ese sentido podemos estudiar a dichos registros desde dos puntos de vista completamente distintos el primero es viéndolos desde el ángulo del derecho registral y el segundo aplicado a la materia aeronáutica.

Siendo así, podemos decir que conforme al derecho registral, los registros cuando se les suma el adjetivo de administrativos, nos referimos a la teoría de que todos los registros tienen que ser administrativos por naturaleza considerando que cualquier registro privado aunque tuviera el mismo objeto que un administrativo carecería de contundencia y no dotaría de seguridad jurídica al que figure en este como a quien lo consultara, en otras palabras al hablar de los registros desde un punto de vista administrativo nos referimos a que estos cumplen con una función pública y dependen del poder gubernamental.

Así mismo sabemos que la función administrativa es la realizada por el poder ejecutivo para proveer la inmediata satisfacción de necesidades públicas, por tanto la organización y funcionamiento de la actividad registral dependerá de un ente del estado que sea parte integrante del poder ejecutivo y deberá estar regulada por una ley orgánica específica. En conclusión, tomando como base lo mencionado por el autor López Medel<sup>166</sup> en su teoría del registro de la propiedad como servicio público, definiremos a los registros administrativos como la actividad pública, desarrollada por el estado y bajo su control, para garantizar, por medio de la publicidad, la protección de los derechos reales privados inscribibles.

Ahora bien desde el ángulo aeronáutico los registros administrativos son aquellos que algunas legislaciones como la costarricense los ubican como registros creados a la par del registro aeronáutico con funciones específicas, con el objeto de que uno se encargue de registrar lo relacionado a los derechos reales, las nuevas inscripciones, los cambios de situación jurídica y todo aquello que se refiera a cambios sustanciales de la aeronave, mientras que el otro, que sería el administrativo, se limite a cuestiones técnicas del uso de las aeronaves que por sí mismas representan mayor movilidad y que por tanto se tengan que llevar por cuerda separada para evitar dilación en los trámites como por ejemplo el registro de los certificados de aeronavegabilidad que se deben renovar constantemente o las autorizaciones para prestar los servicios de transporte que pueden variar de un momento a otro.

---

<sup>166</sup> LÓPEZ Medel, Jesús, Teoría del Registro de la Propiedad como Servicio Público, Imprenta San José, S.A., Madrid, 1991, p. 56

### 3.4 Efectos del registro conforme a sus principios.

Sabemos que el objeto por el que se creó el registro de aeronaves fue para poder supervisar y regular correctamente la transferencia de derechos reales sobre las aeronaves y para garantizar que los terceros interesados tengan certeza de que sus operaciones se encuentran protegidas por medio de medidas de publicidad, sin embargo el registro de aeronaves tiene particularidades que implican situaciones que van más allá de los efectos de cualquier proceso registral, por tanto debemos hablar de los principios de los registros aplicados a la materia aeronáutica con la finalidad de entender su importancia.

De conformidad con lo anterior nombraremos algunos de los principios del registro reconocidos por la doctrina y sus particularidades aeronáuticas:

1. Publicidad. Este principio sin duda es el argumento que mayor peso tiene en lo referente a imponer la obligación de registrar la aeronave para su utilización tomando en cuenta que solo así se puede determinar fehacientemente el status jurídico de la misma evitando vicios del consentimiento en una posible transacción que implique la transferencia o variación de un derecho real. “La publicidad es el elemento objetivo del registro y la constituyen los libros asientos, documentos que exteriorizan unos hechos o situaciones jurídicas”<sup>167</sup> y “Tiene como finalidad impedir que los actos jurídicos objeto de inscripción permanezcan ocultos evitando de esa manera que el contratante de buena fe adquiera sin consentimiento cargas que pudiera soportar la propiedad”<sup>168</sup>
2. Produce efectos frente a terceros. Este efecto va de la mano con el anterior ya que es consecuencia del primero y consiste en que la publicidad generada por la inscripción dota de seguridad jurídica y certidumbre a terceros que tengan interés en realizar algún acto jurídico en el que está involucrada la aeronave. Así mismo, la inscripción además de dar información relacionada al status jurídico de la aeronave protege los derechos de las personas que consten en el registro.
3. Inscripción. “Es el asiento y el procedimiento técnico del servicio”<sup>169</sup> “Es la materialización del acto de registro en los libros o folios correspondientes para que de ese modo, produzca efectos jurídicos”<sup>170</sup>.
4. Publico. Significa que cualquier persona pueda consultar los asientos en el registro con la finalidad de tomar alguna decisión respecto de la aeronave.

---

<sup>167</sup> LÓPEZ Medel, Jesús, Ob. Cit. p. 144

<sup>168</sup> COLÍN Sánchez, Guillermo, Procedimiento Registral de la Propiedad, Porrúa, México, 2001, p. 82

<sup>169</sup> LÓPEZ Medel, Jesús, Ob. Cit. p. 144

<sup>170</sup> *Ibíd*em, p. 82

5. Prioridad. Este principio se sustenta en la apotema clásico *Primero en tiempo primero en derecho* “esto referido al orden registral y en cuanto a la fecha de presentación del documento trata de evitar la coexistencia de títulos contradictorios, o que se altere el rango de los derechos, como en la hipoteca”<sup>171</sup>
6. Esencial. Este principio lo expone el autor López<sup>172</sup> y creo reviste gran importancia en materia aeronáutica, considerando que el registro de aeronaves además de garantizar la protección de derechos reales cumple con una función social al controlar de alguna forma el uso de estos artefactos, que como lo hemos apuntado pueden llegar a ser peligrosos de no tener una supervisión efectiva.
7. Tracto Sucesivo o continuo. De conformidad con lo mencionado por Colín<sup>173</sup> este principio se traduce en la protección de los derechos inscritos, por medio de la publicidad de cualquier cambio jurídico que se de en el transcurso del tiempo.
8. Consentimiento. “Es un elemento de los actos jurídicos para que estos tengan no solo una existencia de hecho, sino de derecho,”<sup>174</sup> sin embargo no hay que olvidar que los órganos jurisdiccionales pueden también ordenar anotaciones, cancelaciones y demás actos en el registro.
9. Rogación. Este principio describe la iniciativa del sujeto interesado tendiente a obtener el asiento registral del derecho que presenta a ese efecto.
10. Legalidad. El proceso registral debe estar debidamente sustentado y regulado por la ley.
11. Permiso para circular en el espacio aéreo. Este efecto es puramente aeronáutico y consiste en que al registrar una aeronave y en consecuencia dotarla de nacionalidad y matrícula, se permite a la aeronave circular el espacio aéreo de un estado siguiendo las normas de navegabilidad del mismo.

Ahora bien, podemos apreciar que todos estos principios hacen referencia a la protección de derechos por medio de la declaración de información primordial sobre el estado de estos, sin embargo como se verá más adelante en materia aeronáutica nos encontramos con un efecto muy singular que se refiere a *que el registro de aeronaves además de tener efectos declarativos también constituye derechos*, en otras palabras la inscripción en el registro aeronáutico otorga a quien figura en el asiento registral el derecho de poder operar la aeronave. Ahondando más en esta afirmación todas las legislaciones nacionales e internacionales sobre esta materia requieren que esté registrada la aeronave para que se pueda llevar a cabo el proceso de matriculación que consiste en asignar un número de matrícula

---

<sup>171</sup> *Ibíd.*, p. 84

<sup>172</sup> *Ibíd.*, p. 142

<sup>173</sup> *Ibíd.*, p. 83 y 84

<sup>174</sup> *Ídem*

para poder transitar en el espacio aéreo de un país. En conclusión, sin el registro no se puede utilizar la aeronave y para las empresas que prestan el servicio de transporte se les impide el derecho de explotarla a este derecho como lo apuntamos en el capítulo segundo, de esta tesis, se le llama el derecho del explotador.

### **3.5 Registro de aeronaves civiles en el Registro Aeronáutico Mexicano.**

Como lo habíamos apuntado el registro de aeronaves consiste en términos generales en pedirle a la autoridad competente que inscriba en libros o folios aquellas acciones que modifiquen el status jurídico y otorgue, en ese mismo acto, un certificado donde conste la nacionalidad y la matrícula de la aeronave que pretendo explotar.

Entrando en materia y sin pretender abordar temas que se verán más adelante haremos un resumen de cómo es el registro de aeronaves civiles conforme a los procedimientos impuestos por la legislación mexicana.

La autoridad responsable de llevar a cabo el registro de aeronaves, es la DGAC dependiente de la SCT conforme los fundamentos legales siguientes:

El Artículo 371 de la LVGC crea el RAM de la siguiente manera:

**“Artículo 371.-** La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:

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

...Al margen de la inscripción que corresponda se anotarán:

- a). Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones.
- b). Los certificados de aeronavegabilidad, sus renovaciones y cancelaciones.
- c). Las pólizas de seguro.”

Los artículos 6 y 47 de la LAC sustentan las atribuciones de la SCT en materia de registro de la siguiente manera:

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

...VI. Expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y, en su caso, decretar la suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano;

**“Artículo 47.-** El Registro Aeronáutico Mexicano es público, estará a cargo de la Secretaría,...”

En el reglamento interior de la SCT se encomienda, a la DGAC, el funcionamiento, organización y administración del RAM en su artículo 18

En el reglamento del RAM se menciona expresamente que la DGAC será la encargada del RAM, en su artículo 4 que a la letra establece:

**“Artículo 4.-** El Registro estará a cargo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría, cuyo Director General delegará sus funciones en materia de Registro a un Director, quien para el cumplimiento de sus funciones contará con una oficina central en el Distrito Federal.”

Ahora bien los requisitos de fondo que exige nuestra legislación para registrar una aeronave en el RAM son los siguientes:

1. La aeronave que se pretenda registrar en el RAM deberá ser propiedad o estar en legítima posesión de mexicanos.
2. La solicitud de registro deberá hacerse por escrito.
3. La aeronave no podrá estar matriculada en otro estado.
4. Se debe contar con los seguros obligatorios.
5. La aeronave deberá tener vigente el certificado de aeronavegabilidad.

El registro lo deberán hacer las personas que estén legitimadas y autorizadas para ese efecto.

Sobre los derechos que se pueden constituir al registrar la aeronave no hay nada que decir ya que fueron explicados claramente en el capítulo segundo, sin embargo es conveniente mencionar aquello que está sujeto a inscripción conforme a nuestra LAC:

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

**I.** Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras;

**II.** Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;

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

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

**V.** Las pólizas de seguro.

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

Realizado el procedimiento registral cabe mencionar que además de los efectos del registro estudiados en el tema anterior el artículo 45 LAC menciona un efecto adicional, al registrar una aeronave en el RAM, que consiste en la obtención automática de la nacionalidad mexicana de la aeronave con todos sus consecuencias inherentes, como:

- La obligación constitucional mencionada en el Artículo 32 de nuestra carta magna que exige la calidad de ser mexicano por nacimiento para poder ser

capitán, piloto, patrón, mecánico o cualquier parte integrante del personal que tripule una aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.

- El sometimiento expreso, mencionado en el artículo 3 de la LAC, a la jurisdicción de las leyes y autoridades mexicanas por los hechos ocurridos y los actos realizados, ya sean civiles o penales, a bordo de una aeronave.

### **3.6 Regulación nacional e internacional vigente en el derecho positivo mexicano sobre el certificado de marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles.**

Para determinar cuál es la legislación en materia aeronáutica que regula este rubro utilizaremos la jerarquía de orden jurídico para la legislación nacional y al final los tratados internacionales:

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: Regula la actividad aérea desde dos aspectos:
  - a. Por el espacio aéreo: en sus artículo 27 y 42 refiriéndose a que este es propiedad y está en dominio directo de la Nación, así mismo en su artículo 48 habla de que dependerá directamente del Gobierno de la Federación.
  - b. Imponiendo modalidades a la actividad aérea: en sus artículos 30 y 32

Es importante nombrar estos artículos ya que si bien es cierto no regulan específicamente el tema que nos ocupa, fijan directrices de nacionalidad y de espacio aéreo muy importantes para la actividad aérea además mencionan los efectos de la nacionalidad de las aeronaves, como el poder obtener la nacionalidad mexicana por nacer en un aeronave que ostente la bandera mexicana.

2. Leyes Federales. Todas ellas son de orden público.

- A. Ley de Vías Generales de Comunicación. Esta ley anteriormente regulaba la actividad aérea en su libro cuarto titulado de las comunicaciones aeronáuticas dividido por cuatro secciones y 67 artículos, posteriormente este libro fue derogado con la reforma del 12 de mayo de 1995 que creaba la Ley de Aviación Civil. Actualmente la Ley de Vías Generales de Comunicación se aplica supletoriamente y se limita a regular algunos aspectos importantes del Registro Aeronáutico Mexicano, como la figura de la SCT como encargada del registro, lo que se puede registrar y como se deberán hacer la inscripciones, de la siguiente manera:

**“Artículo 371.** La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:

- I. Los títulos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga el dominio, los demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre:
- a). (Se deroga).
  - b). (Se deroga).
  - c). (Se deroga).
  - d). (Se deroga).
- II. (Se deroga).
- III. (Se deroga).

Al margen de la inscripción que corresponda se anotarán:

- a). Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones.
- b). Los certificados de aeronavegabilidad, sus renovaciones y cancelaciones.
- c). Las pólizas de seguro.”

- B. Ley de Aviación Civil. Publicada el 12 de mayo de 1995, que regula los aspectos más importantes de la actividad aeronáutica y tiene por objeto garantizar la correcta explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado. Ahora bien en relación al tema del certificado de marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles consagra lo siguiente:

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

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

El artículo transcrito sirve de base para sujetar al operador inscrito a contar con marcas distintivas en la aeronave y la bandera nacional, así mismo habla de la simbología específica para cada servicio.

El Artículo 45 transcrito a continuación nos señala quienes son los sujetos legitimados para obtener el mencionado certificado de marcas de nacionalidad y matrículas y la obtención de la nacionalidad mexicana al momento de obtener dicho certificado:

“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.

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



El artículo 46 nos menciona las causas por los cuales se procederá a cancelar la matrícula de la aeronaves registradas en el RAM.

El Artículo 47 habla de aquello que está sujeto a inscripción en el RAM, de la siguiente manera

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

I. Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras;

II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;

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

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

V. Las pólizas de seguro.

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

### 3. Reglamentos.

A) Reglamento Interior de la SCT. Se le encomienda, a la DGAC, el funcionamiento, organización y administración del RAM en su artículo 18 que a la letra señala:

“Artículo 18. Corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil:...

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

B) Reglamento de la Ley de Aviación Civil.

En el artículo siguiente se muestran normas técnicas sobre cómo se debe escoger la matrícula y como se componen las marcas de nacionalidad.

“Artículo 98. La Secretaría al asignar las marcas de nacionalidad y matrícula que identifican a las aeronaves debe cuidar que la combinación de las letras no ocasione confusión con otras señales conocidas y reservadas a la solicitud de socorro, indicación de peligro o similares. La marca de nacionalidad que asigne la Secretaría se compone de dos letras y debe ir seguida de un guión y de la marca de matrícula, la cual se compone de tres letras.

Las marcas se deben fijar en la aeronave en la forma y con las características que determinen las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Ninguna aeronave puede tener simultáneamente más de una matrícula.”

El artículo 99 permite que se otorgue el certificado de marcas de nacionalidad y matrícula de forma provisional en los términos siguientes:

“La Secretaría puede otorgar marcas de nacionalidad y matrícula provisionales en los siguientes casos:

- I. Para pintarlas en la aeronave con el propósito de contratar la póliza de seguro;
- II. Para el traslado e internación de la aeronave a territorio nacional con el propósito de matricularse en los Estados Unidos Mexicanos;
- III. Para mantener la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad cuando no cuente con matrícula definitiva, y
- IV. Para conservación y mantenimiento de aeronaves, bajo resguardo de autoridad competente.”

Los datos que deberá llevar el certificado de marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves civiles mexicanas son los siguientes:

“Artículo 100. El certificado de matrícula que emita la Secretaría debe contener, entre otros, los siguientes datos:

- I. El lugar, fecha de expedición y el número que se asigna al certificado;
- II. Las marcas de nacionalidad y matrícula que se asignan;
- III. La marca y modelo de la aeronave;
- IV. El nombre del fabricante;
- V. El número de serie del fuselaje;
- VI. El año de fabricación;
- VII. El nombre y domicilio del propietario, así como los datos del título de propiedad;
- VIII. En su caso, el nombre y domicilio del poseedor, así como los datos del título de posesión;
- IX. En su caso, el nombre y domicilio del acreedor, así como la hipoteca o tipo de gravamen y fecha del mismo;
- X. La base de operaciones de la aeronave;
- XI. El servicio a que se destina, y
- XII. Los respectivos a su inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano, en los términos del Reglamento correspondiente.”

El Artículo 102 habla de la forma de perfeccionar la fracción III del artículo 46 de la LAC para poder cancelar la matrícula de una aeronave dejando sin efectos el certificado de marcas de nacionalidad y matrícula, como se muestra a continuación:

**“Artículo 102...**

La declaratoria de abandono de aeronave efectuada en términos de lo dispuesto por el artículo 77 de la Ley, deja sin efectos los certificados de nacionalidad y matrícula así como el de aeronavegabilidad que se encuentren inscritos en el Registro Aeronáutico Mexicano, por lo que las autoridades encargadas de llevar dicho registro procederán a realizar la cancelación correspondiente...”

- C) Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano. Este ordenamiento regula las cuestiones específicas sobre cualquier inscripción en el RAM, su funcionamiento y la forma de cómo deben llevarse a cabo. Sobre el certificado de marcas de nacionalidad y matrícula tenemos las disposiciones siguientes:

El artículo 11 dispone que el mencionado certificado deberá inscribirse en el RAM en la sección de aviación conforme a un folio como se aprecia en la siguiente transcripción del artículo:

**“Artículo 11.-** Los documentos en que consten los actos objeto de registro se inscribirán en los folios siguientes de la Sección de Aviación:  
En el de Aviación, los relativos a la adquisición,...  
En el de Certificados, los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;...”

El artículo 14, transcrito a continuación, nos marca los requisitos para obtener el registro de la aeronave, así mismo se destaca su fracción VII en la que se aprecia que se deberán presentar, los certificados de matrícula donde consten los caracteres asignados previamente a efecto de proceder a la inscripción de la aeronave, lo cual reviste importancia considerando que se señala una directriz en la que se deberá hacer con anterioridad al registro, el trámite de matriculación. De conformidad con lo anterior podemos decir que el registro de aeronaves no es lo mismo que la matriculación

**“Artículo 14.-** Los interesados deberán presentar solicitud por escrito, en la cual se precise la información y se acompañe de la documentación que a continuación se indica:

- I. En el caso de persona moral, la denominación o razón social y la escritura constitutiva con sus modificaciones, inscrita en el Registro Público de Comercio. Si es persona física el nombre completo del solicitante e identificación oficial con fotografía en copia simple;
- II. En su caso, poder del representante legal otorgado ante fedatario público, así como la designación de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones;
- III. El domicilio en territorio nacional del solicitante para oír y recibir notificaciones y documentos;
- IV. Comprobante de pago de los derechos correspondientes por el estudio de la solicitud y de la documentación que la acompañe;
- V. Relación de los documentos que acompañan a la solicitud;
- VI. La fecha de la solicitud y la firma del interesado o del representante legal;
- VII. En su caso, los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;
- VIII. En su caso, los actos, documentos o contratos a que se refiere la fracción I del artículo 11 y las fracciones I y V del artículo 12, y
- IX. Tratándose de la fracción IV del artículo 12, la descripción de las ayudas a la navegación aérea y su ubicación...”

#### D) Reglamento de Operación de Aeronaves Civiles

En este reglamento encontramos en su artículo 107 que en toda aeronave de transporte, durante cada vuelo deberá llevarse de forma obligatoria el Certificado de Marcas de Nacionalidad y Matrícula de Aeronaves.

#### 4. Tratados internacionales.

##### a. Convenio de Chicago.

En los siguientes dos artículos se muestra la obligación de que las aeronaves cuenten y lleven consigo el certificado de matrícula:

**“Artículo 16.- Inspección de aeronaves**

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los **certificados** y otros documentos prescritos por el presente Convenio.”

**“Artículo 29.- Documentos que deben llevar las aeronaves**

Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio: **certificado** de matrícula;...”

- b. Anexo 7 del Convenio de Chicago. Sobre el anexo 7 ya se hablo ampliamente en el capítulo segundo de este trabajo así que solo nos limitaremos a hablar de la regulación que tiene sobre el certificado de matrícula.

Los siguientes artículos hablan de cuestiones muy técnicas acerca del certificado de matrícula siendo muy claros en su redacción por tanto solo los transcribiremos:

**“7.1** El certificado de matrícula deberá ser, tanto en la redacción como en la forma, un duplicado del modelo del certificado según se muestra en la figura 1.

*Nota.-* El tamaño del modelo queda a discreción del estado de matrícula o de la autoridad de registro de marca común.

**7.2** Cuando los certificados de matrícula se expidan en un idioma que no sea el ingles, se incluirá una traducción a dicho idioma.

*Nota.- El artículo 29 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional* <sup>175</sup> *prescribe que el certificado de matrícula se lleve a bordo de toda aeronave que se emplee en la navegación aérea internacional.”*

Posteriormente para una clara ejemplificación insertaremos una copia fiel digitalizada del certificado de matrícula que se muestra en dicho anexo, el cual debe ser equivalente al que debe llevar cualquier aeronave que se este registrada.

---

<sup>175</sup> Cfr. Con los artículos 7.1 y 7.2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional

*	Estado o Autoridad de registro de marca común Ministerio Departamento o Servicio	*
<b>CERTIFICADO DE MATRÍCULA</b>		
1. Marca de nacionalidad, o marca común, y marca de matrícula  ..... .....	2. Fabricante y designación de la aeronave dada por el fabricante  ..... .....	3. Núm. 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 .....		
..... de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional, <small>(nombre del registro)</small>		
de fecha 7 de diciembre de 1944, y con el (†) .....		
(Firma) .....		
Fecha de expedición .....		
(†) Insértese cualquier referencia relativa a los reglamentos aplicables.		
*		

\* Para uso exclusivo del Estado de matrícula o de la Autoridad de registro de marca común.

Figura I. Certificado de matrícula

- c. Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. Se limita a regular la obligación señalar en el certificado de matrícula la ubicación de la oficina donde se encuentre inscrita la aeronave como se muestra en el artículo siguiente:

“**ARTÍCULO III** (1) La ubicación de la oficina encargada de llevar el registro deberá indicarse en el certificado de matrícula de toda aeronave. (2) Cualquiera persona podrá obtener de la oficina encargada de llevar el registro, certificados, copias o extractos de las inscripciones, debidamente autenticados, los cuales harán fe del contenido del registro, salvo prueba en contrario...”

- d. Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil. En este protocolo no se habla específicamente del certificado que nos ocupa sin embargo habla de cuestiones de matrícula que revisten importancia para este trabajo, las cuales ya fueron analizadas en el capítulo segundo de este trabajo.

- e. Jurisprudencia. Sobre este tema es importante mencionar las siguientes jurisprudencias que si bien es cierto no hablan específicamente del certificado regulan los efectos de este.

En este sentido la tesis aislada, registrada bajo el número 266.265, perteneciente a la sexta época publicada en la Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo LXXXV tercera parte, página 46, nos habla de que el certificado de nacionalidad y matrícula así como el certificado de aeronavegabilidad, no dan por si solos el derecho de poder transportar mercancías con fines comerciales, como se muestra en la siguiente transcripción parcial de la misma:

**“TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCÍA PROPIA EN AVIONES PARTICULARES, SE NECESITA PERMISO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA LLEVAR AL CABO EL.**

El transporte continuo de mercancías de un lugar a otro de determinado Estado de la República presupone la realización de operaciones de comercio, las que implican por sí solas el funcionamiento de una empresa, que no por ser la misma de la propiedad del quejoso ni por no estar demostrado que tiene su asiento fijo, ni que dichas mercancías las expende al público el promovente a través de un giro establecido deja de tener las características que la identifican como tal. Por este motivo, la matrícula y certificado de aeronavegabilidad no son legalmente suficientes para operar un avión con las finalidades indicadas, ya que estos documentos sólo autorizan el uso del aparato en asuntos privados o de recreo...”

Así mismo la tesis aislada, registrada bajo el número 315.986, perteneciente a la quinta época publicada en la Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo CXXX, página 41, muestra la importancia del certificado de nacionalidad y matrícula poniéndolo como el medio idóneo para demostrar la calidad de propietario de una aeronave y en consecuencia poder argumentar interés jurídico en cualquier asunto donde se necesite de esta, como se aprecia en la siguiente transcripción parcial de la tesis:

**“PERMISO DE VUELO, FALTA DE INTERÉS JURÍDICO PARA RECLAMAR CONTRA LA NEGATIVA DE.**

Si el quejoso en su demanda se ostentó como propietario de la nave aérea, sin haber demostrado esa calidad, pues antes bien, de las constancias enviadas por el Director General de Aeronáutica Civil aparece que el avión es propiedad de tercera persona según copia certificada en el expediente, en la que agrega que el avión había sido facilitado en opción de compra al quejoso, pero que a la fecha de la comunicación no se había concertado ninguna operación de compraventa, no habiéndose demostrado que efectivamente el quejoso sea el propietario de la nave, no sufre lesión en sus derechos, por lo que hace al acto de no permitirse el vuelo de avión, en tanto que no se cambiara la matrícula correspondiente, a fin de que la Secretaría de Comunicaciones ejerza sobre él la vigilancia a que la ley respectiva le autoriza; por otra parte, las autoridades responsables negaron el hecho de prohibirle al quejoso el ejercicio de su profesión de piloto, y más bien reconocieron que estaba facultado para

ello, y, en todo caso, el citado quejoso puede ejercer su profesión en cualquier avión siempre que se llenen los requisitos legales correspondientes. En consecuencia, el acto reclamado no es de los que lesionan, directamente, al quejoso, y por lo tanto el mismo carece de interés jurídico en el juicio...”

### **3.7 Análisis y descripción del procedimiento registral mexicano conforme a la Ley de Aviación Civil, Ley de Aeropuertos, el Reglamento de Registro Aeronáutico Mexicano y las disposiciones sobre mejora regulatoria.**

El procedimiento registral en México comienza con la solicitud al RAM, que hace por escrito el interesado sobre lo que está sujeto a registro. Dicha solicitud será recibida por la oficina central del RAM ubicada actualmente en la calle de Providencia No. 807, Primer Piso, Colonia Del Valle, Delegación Benito Juárez, Ciudad de México o en cualquier aeródromo del país conforme a lo establecido en el artículo 9 del reglamento del RAM que a la letra establece:

“**Artículo 9.-** En auxilio de las labores del Registro, los comandantes de aeródromo deberán:

Recibir las solicitudes de registro y de cancelación, los documentos que las deban acompañar, así como las de certificación de documentos, cuando éstas correspondan a asuntos de su jurisdicción territorial;

Remitir al Registro las solicitudes de registro, de cancelación y de certificación de documentos que sean recibidas en las comandancias a su cargo, en un plazo de diez días hábiles;

Efectuar las notificaciones que le sean requeridas por el Registro relativas a las solicitudes de registro, de cancelación y de certificación de documentos que hayan sido tramitadas por conducto de la comandancia a su cargo o que correspondan a asuntos de su jurisdicción territorial en un plazo de diez días hábiles, y

Llevar un archivo actualizado de todas las solicitudes de registro, de cancelación y de certificación de documentos que sean recibidas en las comandancias a su cargo, así como de las resoluciones que el Registro emita respecto de las mismas.”

Las cosas que están sujetas a registro se dividen en dos secciones:

A. La sección de aviación en la que se deberán registrar:

1. 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.
2. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad.
3. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono, pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de las aeronaves.
4. Las concesiones y permisos que amparen el servicio de transporte aéreo, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen.



5. Las pólizas de seguro.
6. El acto por el cual se constituya la hipoteca o un gravamen sobre aeronaves destinadas por los concesionarios o permisionarios mexicanos a la prestación de servicios de transporte aéreo.

B. Y la sección de aeródromos civiles donde se registra lo siguiente:

1. Los documentos por medio de los cuales se adquiera, transmita, ceda, modifique, grave o extinga la propiedad y los demás derechos reales sobre los aeródromos civiles.
2. Las concesiones y permisos, sus modificaciones y revocaciones
3. Las ayudas a la navegación aérea.
4. Las pólizas de seguro.

A su vez las secciones anteriores se dividirán en folios de la siguiente manera:

Sección de aviación. Folios de: aviación, certificados, resoluciones, concesiones y permisos y seguros.

Sección de aeródromos civiles. Folios de: Aeropuertos, concesiones y permisos, ayudas, contratos y seguros.

Para que la solicitud mencionada pueda ser recibida se deberán observar los siguientes requisitos:

**“Artículo 14.-** Los interesados deberán presentar solicitud por escrito, en la cual se precise la información y se acompañe de la documentación que a continuación se indica:

I. En el caso de persona moral, la denominación o razón social y la escritura constitutiva con sus modificaciones, inscrita en el Registro Público de Comercio. Si es persona física el nombre completo del solicitante e identificación oficial con fotografía en copia simple;

II. En su caso, poder del representante legal otorgado ante fedatario público, así como la designación de las personas autorizadas para oír y recibir toda clase de notificaciones;

III. El domicilio en territorio nacional del solicitante para oír y recibir notificaciones y documentos;

IV. Comprobante de pago de los derechos correspondientes por el estudio de la solicitud y de la documentación que la acompañe;

V. Relación de los documentos que acompañan a la solicitud;

VI. La fecha de la solicitud y la firma del interesado o del representante legal;

VII. En su caso, los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;

VIII. En su caso, los actos, documentos o contratos a que se refiere la fracción I del artículo 11 y las fracciones I y V del artículo 12, y

IX. Tratándose de la fracción IV del artículo 12, la descripción de las ayudas a la navegación aérea y su ubicación.

La presentación de la solicitud podrá hacerse personalmente o a través de representante legal, por conducto de la correspondiente comandancia de aeródromo o por correo certificado con acuse de recibo o bien, mediante servicio de mensajería. Los interesados, en caso de requerirlo, deberán cubrir previamente los costos de envío de la respuesta si es por mensajería.

Los documentos expedidos en el extranjero, además de las formalidades legales aplicables, cuando se hallen redactados en idioma distinto al español, deberán presentarse traducidos por perito traductor autorizado por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal o de las entidades federativas”.

Posteriormente previo pago de los derechos sobre el estudio de la solicitud, el registrador revisará y calificará que los requisitos exigidos por el artículo 14 del reglamento del RAM se cumplan, para que en un plazo no mayor de 10 días hábiles, contados a partir del día siguiente de iniciado el trámite, emita un resolución ya sea aprobando, previniendo o rechazando la solicitud. Acto seguido, si la solicitud está debidamente integrada o en su caso subsanadas la irregularidades, el registrador notificará al interesado el monto de los derechos de la inscripción para que sean cubiertos dentro los cinco días hábiles siguientes al día que se le notifique. Finalmente el interesado previa entrega de copia del recibo de pago, recibirá una copia certificada del registro debidamente sellada, con una nota al calce, sin tachaduras ni enmiendas, que exprese la fecha, el folio, los datos del recibo de pago de derechos y la firma del director.

Es importante señalar que los documentos registrados producirán sus efectos contra terceros desde el día y la hora en que se realice la inscripción o la anotación preventiva en el Registro.

Ahora bien, la información contenida en los libros o folios del Registro, es de carácter público y toda persona que lo solicite tendrá acceso a ella, previo pago de los derechos correspondientes y sólo se proporcionará bajo la vigilancia de la persona o personas destinadas al efecto, así mismo se podrán solicitar las certificaciones respectivas.

### *3.7.1 Sujetos legitimados para solicitar y obtener la inscripción de aeronaves civiles mexicanas en el Registro Aeronáutico Mexicano.*

Los sujetos legitimados son aquellas personas que la ley autoriza para poder realizar inscripciones, modificaciones, cancelaciones, rectificaciones y reposiciones en el RAM. Dichas personas solo podrán realizar los trámites mencionados si acreditan fehacientemente su calidad de:

1. Propietario de una aeronave. Recae en la persona que cuente con un título de propiedad de una aeronave que reúna los requisitos esenciales para

considerarlo como auténtico y que sea reconocido nacional e internacionalmente. Como se explicó ampliamente en el capítulo segundo de este trabajo sabemos que la propiedad de una aeronave se adquiere por construcción, contratos de compraventa, abandono, decomiso, prescripción, sucesión, donación y remate judicial

2. Poseedor de una aeronave. Es aquella persona que sin ser dueño ostenta la posesión de una aeronave y que por medio de algunos de los contratos de utilización, estudiados en el capítulo segundo de este trabajo, está facultada para aprovechar y explotar el artefacto y sus componentes. Dichos contratos pueden ser el arrendamiento, el leasing o arrendamiento financiero y la prenda.
3. Propietario de un aeródromo. Persona que tenga justo título que lo avale como dueño de un aeródromo civil.
4. Poseedor de un aeródromo. Persona que ostente la posesión del inmueble donde se encuentre construido un aeródromo civil.

En todos los casos los sujetos legitimados para realizar la inscripción podrán ser tanto personas físicas como morales y dependiendo de ello observarán ciertos requisitos los cuales se verán más adelante.

#### 3.7.1.1 *Servicios de Transporte Aéreo.*

El tema que nos ocupa será tratado en este trabajo ya que la cancelación de la matrícula implica varios efectos que de hacerse de forma inmediata y sin mandamiento de una autoridad provocarían situaciones que serían de imposible reparación como es la pérdida de una concesión, permiso o autorización para prestar los servicios de transporte aéreo. Hablaremos de estos servicios en términos generales y nos enfocaremos en sus efectos respecto de la cancelación de la matrícula.

Los servicios de transporte aéreo según Tapia Salinas<sup>176</sup> son: Públicos y privados; pasajeros, equipajes y mercancías; regulares y no regulares; onerosos y gratuitos; combinados, sucesivos, internacionales y los mencionados en el Convenio de Varsovia.

Nuestra legislación ubica los servicios de transporte aéreo de la siguiente manera:

1. El servicio al público de transporte aéreo el cual se divide en:
  - a. Nacional: consiste en realizar operaciones entre dos o más puntos de la República Mexicana.
  - b. Internacional: consiste en realizar operaciones entre un punto del territorio nacional a cualquier otro estado o viceversa.
  - c. Regular: Esto implica que el transportista tenga rutas, fechas y horarios preestablecidos para que sean consultados por el público en general.

---

<sup>176</sup> TAPIA Salinas, Luis, Ob. Cit. p. 334 a la 337

- d. No regular. En este tipo de servicio el transportista pacta previamente con el usuario la ruta, fecha y hora del vuelo.
  - e. De pasajeros, carga o correo.
2. El servicio de transporte aéreo privado comercial es aquél que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro. Dentro de este tipo de transporte se encuentran los servicios aéreos especializados que a su vez, comprenden los de aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias, capacitación y adiestramiento.
  3. El transporte aéreo privado no comercial es aquél que se destina a uso particular sin fines de lucro.

Ubicados los diferentes tipos de transporte aéreo veremos cuáles de estos necesitan de concesión, permiso o autorización para poder prestarlos.

- A. Concesión. Esta solo se necesita para prestar el servicio de transporte público nacional regular y la persona que esté interesada en obtenerla deberá reunir los siguientes requisitos del artículo 9 de la LAC que señala:

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

Los interesados en la obtención de concesiones deberán acreditar:

- I. La capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio;
- II. La disponibilidad de aeronaves y demás equipo aéreo que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad, las condiciones de aeronavegabilidad requeridas y las disposiciones en materia ambiental, y
- III. La disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para el ejercicio de la concesión solicitada.
- IV. Contar, por sí mismas o a través de sociedades mercantiles mexicanas asociadas, con la experiencia que haga viable su permanencia en el sector y maximicen la seguridad de sus operaciones.

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

- B. Permiso. Deberán contar con este las empresas que quieran prestar los siguientes servicios:
  - Nacional no regular. Solo se otorgará a personas morales mexicanas
  - Internacional regular.
  - Internacional no regular

- Privado comercial.

C. Autorización. Se necesitará para dos supuestos:

- Para que las empresas que la SCT les haya otorgado la concesión para prestar el servicio de transporte público nacional regular puedan realizar operaciones de servicio internacional regular.
- Para que las aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial puedan sobrevolar, aterrizar y despegar sobre territorio nacional.

De conformidad con la anterior nos percatamos que la empresas que estén interesadas en prestar los servicios de transporte aéreo nacional e internacional regular deberán reunir ciertos requisitos que implican una fuerte inversión de capital e infraestructura, por lo tanto si la matrícula de una aeronave que forme parte de dicha empresa es cancelada sin seguir un procedimiento judicial crearía un perjuicio muy importante en las finanzas de la empresa que incluso podrían derivar en una eventual quiebra, en esto es así ya que con fundamento en el Artículo 14 y 15 de la LAC la SCT podrá terminar o revocar las concesiones o los permisos si se llegaren a presentar cualquiera de estos dos supuestos

- 1- Desaparición del objeto de la concesión o el permiso.
- 2- Suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la SCT, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor.

### 3.7.1.2 *Distinción para ubicar a los sujetos legitimados.*

Los propietarios o poseedores nacionales o extranjeros de aeronaves; o propietarios o poseedores de aeródromos civiles pueden ser indistintamente personas morales o físicas y podrán solicitar el registro siempre y cuando reúnan los siguientes requisitos; para las morales se deberá presentar la inscripción en el registro público del comercio donde conste su denominación o razón social y la escritura constitutiva con sus modificaciones, así mismo se deberá presentar poder del representante legal otorgado ante fedatario público, la designación de personas autorizadas y su domicilio en territorio nacional para oír y recibir toda clase de notificaciones; para las físicas se deberá presentar el nombre completo e identificación oficial con fotografía del solicitante persona física o en su caso poder del representante legal otorgado ante fedatario público, personas autorizadas y domicilio en territorio nacional para oír y recibir toda clase de notificaciones.

### 3.7.2 *Análisis sobre los efectos que producen las inscripciones en el Registro Aeronáutico Mexicano.*

Los efectos, que tiene una inscripción en el RAM son de dos tipos directos e indirectos:

Los efectos indirectos son efectivamente algunos de los tratados en este capítulo en el tema “efectos del registro conforme a sus principios” y estos son: Publicidad, prioridad, produce efectos frente a terceros, crea información pública y continua. Todos ellos ya fueron analizados y ahora toca estudiar los que llamamos efectos directos porque consideramos que cuando se registra la aeronave en el RAM la ley menciona las consecuencias inmediatas de dicha inscripción, teniendo entonces un efecto distinto a los principios que le dan origen y afectando a la aeronave de forma directa.

Los efectos directos son:

Obtención de nacionalidad. Ya hemos hablado con vastedad sobre este tema por lo que en este punto solo diremos que referente a los efectos del registro en el RAM nuestra LAC en su artículo 45 dispone que:

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

En consecuencia realizado el registro se dotara de nacionalidad la aeronave con la finalidad de poder determinar con precisión la jurisdicción que se deberá seguir en caso de un conflicto.

1. Asignación de matrícula. Al igual que la nacionalidad la matrícula se obtiene al momento de realizar el trámite de registro.
2. Protección de derechos. Como se habló en el capítulo segundo de este trabajo en el tema “que derechos se constituyen” podemos apreciar que todos los derechos que se pueden constituir en torno a una aeronave necesitan necesariamente del registro para que pueden estar protegidos de una manera efectiva como se analiza a continuación:
  - a. Derechos de propiedad. Nuestra LAC en su artículo 47 reconoce este derecho y lo protege mediante la inscripción en el RAM.
  - b. Derechos de posesión y demás derechos reales. Igualmente el artículo 47 de LAC reconoce su existencia y tácitamente obliga a los interesados a realizar el registro para que dichos derechos pueden ser reconocidos y protegidos.
- D. Perfeccionamiento de contratos entre particulares. Este efecto normalmente no es tratado por los estudiosos del derecho aeronáutico sin embargo creo que tiene gran relevancia por su particularidad en la materia. De conformidad con lo anterior existen contratos que necesariamente necesitan estar inscritos en el registro aeronáutico mexicano para que puedan tener plena vigencia y en consecuencia se perfeccionen. Un ejemplo muy claro es el arrendamiento el cual en el campo del derecho civil basta con la firma del contrato para que se pueda ocupar o hacer uso del

bien dado en arrendamiento, en cambio en materia aeronáutica no es suficiente que el arrendatario firme y cumpla las cláusulas del contrato sino que a su vez tendrá que registrar la aeronave para que pueda explotarla.

- E. Modalidad especial a las aeronaves mexicanas. Como lo habíamos mencionado en este capítulo en el último párrafo del “registro de aeronaves civiles en el Registro Aeronáutico Mexicano” el Artículo 32 de nuestra constitución impone una modalidad a las aeronaves nacionales, que consiste en la obligación de tener la calidad de ser mexicano por nacimiento para poder ser capitán, piloto, patrón, mecánico o cualquier parte integrante del personal que tripule una aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana.
- F. Derecho del explotador. Este tema ya lo habíamos tratado en el capítulo segundo de este trabajo sin embargo como lo comentamos en su momento por la importancia que tiene con nuestra propuesta quisiera tratarlo en lo referente a los efectos que tiene el registro en el ejercicio de este derecho. En concordancia con lo dicho debemos recordar que el “derecho de explotador se concreta en la facultad de emplear la aeronave en sus funciones específicas, realizando actividades onerosas o gratuitas, bastando que sean lícitas, por aplicación de los principios fundamentales de derecho”<sup>177</sup>.

Ahora bien los efectos que tendría el registro de la aeronave en el RAM traducidos en el ejercicio del derecho de explotador serían los siguientes:

- Capacidad jurídica para poder explotar la aeronave.
- Tener el control sobre la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.
- Cuando se reúnan los requisitos exigidos por la ley el explotador tendrá derecho de contar con una concesión que otorgue la SCT que le permita prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular.
- Cuando se reúnan los requisitos exigidos por la ley el explotador tendrá derecho de contar con un permiso que le permita prestar servicios de transporte aéreo: Nacional no regular, Internacional regular, Internacional no regular, y Privado comercial.
- Poder utilizar la aeronave para fines privados comerciales y no comerciales.
- Derecho a operar las rutas que así convengan a sus intereses, previa autorización de la SCT.
- Derecho a que el seguro contratado por el explotador cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipaje facturado o a terceros en la operación de la aeronave.

---

<sup>177</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p.212



### 3.8 Casos de operación en México de aeronaves civiles con marcas de nacionalidad y matrículas extranjeras afectas a empresas aéreas mexicanas.

Como lo habíamos apuntando anteriormente una de las preocupaciones de los estudiosos del derecho aeronáutico y de algunos estados gira en torno al tema de la soberanía por los casos que se presentan sobre estas aeronaves. Sabemos que por medio de cláusulas especiales en contratos de crédito o cooperación como por ejemplo el *leasing*, el arrendamiento, fletamento, entre otros se obliga a la empresa que los suscriba a operar dichas aeronaves con matrícula extranjera dentro del territorio donde no estén matriculadas, en otras palabras la aeronave mantendrá su matrícula extranjera aunque sea explotada por una empresa con sede en un estado distinto de donde esté registrada.

En este sentido, el Convenio de Chicago fue reformado el 6 de octubre de 1980 y se creó el siguiente artículo:

**“Artículo 83 bis.-** *Transferencia de ciertas funciones y obligaciones*

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.

El 6 de octubre de 1980, la Asamblea decidió modificar el Convenio de Chicago, incluyendo el Artículo 83 *bis*. De conformidad con el Artículo 94 a) del Convenio, la enmienda entró en vigor el 20 de junio de 1997 por lo que se refiere a los Estados que la ratificaron.”

Además de este artículo “la resolución A23-13 sobre arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves en las operaciones internacionales, por medio del cual la asamblea en su apartado 3 “insta a que, en los casos en 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**”<sup>178</sup> del Convenio de Chicago.

---

<sup>178</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 207

Con estas normas se da certeza a las nuevas formas de convenios de cooperación entre líneas aéreas y de préstamos para la compra de aeronaves, sin embargo en mi punto de vista se desvirtúa el principio que le dio origen a la nacionalidad, que consiste en que esta calidad, con todo lo que ello representa, se determinara por el estado en que estén matriculadas.

Podríamos decir que las consecuencias que tiene la nacionalidad son las que efectivamente se están delegando en estos artículos por tanto se puede afirmar que el criterio para determinar la nacionalidad será el del domicilio del explotador, regresando con esto a lo dicho por Meili, Pillet y Pittard antes de la Convención de París de 1919. Ugarte afirma sobre esto “que se legisla en el absurdo, ya que está claramente establecido que en el caso de aeronaves arrendadas en contratos de larga duración y operados con personal técnico mexicano, deberá cancelarse la matrícula de origen y a través del Registro Aeronáutico Mexicano, inscribir el contrato de arrendamiento de la aeronave por el plazo pactado entre las partes y otorgársele una matrícula mexicana, en tanto es operado por el concesionario mexicano y dicha inscripción en el registro, que causa efectos a terceros le dará la seguridad al arrendador de que su aeronave le podrá ser reintegrada al término del contrato o por la orden judicial correspondiente en caso de violaciones a dicho contrato, ya sea rescisión o terminación y a mayor abundancia queda excluida de cualquier riesgo por conflictos laborales, fiscales o mercantiles, en caso de quiebra, preservando la exclusión de dominio a beneficio del arrendador.”<sup>179</sup>

Nuestra Legislación regula este tema de la siguiente manera:

El artículo 45 de nuestra Ley de Aviación Civil da la pauta para que se puedan dar este tipo de convenios entre particulares señalando que:

“Tratándose de aeronaves con matrícula mexicana o extranjera, que se encuentren arrendadas, en intercambio, fletadas o bajo cualquier figura jurídica, la SCT 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.

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

Así mismo el reglamento de la Ley de Aviación Civil se encarga de fijar los requisitos para que se pueda llevar a cabo esta práctica e impone la obligación a la SCT de celebrar tratados con los estados para regular la responsabilidad de estos, conforme a los siguientes artículos:

---

<sup>179</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 187 y 186

**“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 retorno 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.”

Ahora bien muchas empresas aéreas mexicanas por la necesidad de competir con empresas internacionales han optado por recurrir a este esquema teniendo aeronaves con matrículas extranjeras en su flota, en un ejemplo práctico son las siguientes aeronaves con matrícula extranjera que fueron y son parte del activo de la empresa AEROMEXICO las cuales realizaron en su momento o todavía se encuentran prestando el servicio público de transporte aéreo dentro y fuera del territorio nacional:

“TIPO DE AVIÓN	FECHA FABRICACIÓN	DE	MATRÍCULA
MD-87	03.30.89		N1075T
MD-87	01.08.88		N204AM
MD-87	12.25.88		N205AM
MD-87	04.01.88		N214AM
MD-87	05.13.88		N216AM
MD-87	12.27.89		N751RA
MD-87	12.16.88		N753RA
MD-87	08.18.89		N754RA
MD-87	09.01.89		N755RA
MD-82	03.10.88		EI-BTX
MD-82	05.10.88		EI-BTY
MD-82	12.22.81		N1003Y
MD-88	11.30.89		N158PL

MD-88	11.30.89	N160PL
MD-88	11.30.89	N161PL
MD-88	12.06.89	N162PL
MD-88	04.30.91	N168PL
MD-88	06.07.91	N169PL
MD-82	12.17.84	N501AM
MD-82	12.08.82	N505MD
MD-83	02.26.88	N583MD
MD-83	05.07.90	N831LF
MD-83	04.26.89	N838AM
MD-83	06.14.90	N861LF
MD-83	06.14.90	N881LF
B737-752 (W)	18.11.03	N850AM
B737-752 (W)	25.11.03	N851AM
B737-752 (W)	15.12.03	N852AM
B737-752 (W)	20.08.04	N904AM
B737-752 (W)	29.09.04	N906AM
B737-752 (W)	25.10.04	N908AM
B737-76Q (W)	03.06.02	N997AM
B757-29J	11.18.94	N703AM
B757-2Q8	01.07.94	N803AM
B757-2Q8	01.27.94	N804AM
B757-2Q8	03.01.94	N805AM
B757-2Q8	01.04.94	N806AM
B777-2Q8(ER)	23.03.05	N745AM
B737-752 (W)	27.10.01	EI-DMX
B737-752 (W)	01.11.05	EI-DMY” <sup>180</sup>

Como podemos observar este tipo de aeronaves son utilizadas normalmente por empresas mexicanas, sin embargo tomando en cuenta lo

<sup>180</sup> <http://www.apm-group.com.mx/project1/aeromexicolist.php?cmd=resetall>

mencionado por Ugarte<sup>181</sup> esto representa un grave problema de soberanía ya que los hechos o actos realizados dentro de una aeronave con matrícula extranjera que estuviera sobrevolando el territorio nacional o peor aun las aeronaves que presentan el servicio público de transporte aéreo nacional regular con tripulación puramente mexicana, deberán regirse por leyes extranjeras que desconocen. La solución dada, por nuestra legislación en el artículo 35 del Reglamento de la LAC que obliga a la SCT a promover la celebración de tratados con los gobiernos extranjeros para regular la responsabilidades de las aeronaves con matrícula extranjera y por la OACI en el Artículo 86 bis del Convenio de Chicago y en la resolución A2313, en nuestra opinión se queda muy corta y no resuelve el problema, considerando que con fundamento en la inciso “b” del artículo 86 bis del Convenio de Chicago que señala:

“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.”

De conformidad con lo anterior las aeronaves con matrícula extranjera que se encuentren en la situación que nos ocupa y de la cuales no exista un acuerdo entre los estados involucrados, simplemente seguirán bajo la potestad de las leyes del estado en el que estén matriculadas, provocando entonces los problemas de soberanía mencionados. En este sentido, concordamos con las ideas del autor Ugarte<sup>182</sup> en afirmar que al permitir que aeronaves extranjeras realicen operaciones bajo el mando de empresas que tenga su sede en un estado distinto al que estén matriculadas es legislar sobre un absurdo ya que se pasó por alto la existencia y validez de los registros nacionales, el sistema de registro y control de matrículas, la adopción del régimen de derechos reales para las aeronaves y la trasgresión de la propia OACI a los convenios internacionales sobre esta materia.

---

<sup>181</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 182

<sup>182</sup> Ídem.

## **CAPÍTULO CUARTO. ANTICONSTITUCIONALIDAD DE LAS DISPOSICIONES QUE REGULAN LA CANCELACIÓN DE MARCAS DE NACIONALIDAD Y MATRÍCULA DE LAS AERONAVES CIVILES MEXICANAS.**

### **4. Conceptos de inconstitucionalidad y anticonstitucionalidad.**

Para poder definir estos dos conceptos debemos comprender claramente el concepto de constitucionalidad que en su axioma mas simple consiste en la “adecuación o compatibilidad de la ley común con respecto a la constitución del estado”<sup>183</sup>. “Ya en forma específica, entendiéndose con ella a la subordinación o adecuación que media entre leyes, decretos, ordenanzas o resoluciones que dictan los organismos de la administración con relación a las leyes fundamentales o constitucionales”<sup>184</sup>. En nuestro punto de vista la constitucionalidad estriba en que toda disposición, norma o ley debe ser dictada, formal y materialmente, con apego a la Constitución y en caso contrario deberá declararse anticonstitucional por no respetar los principios que en ella se establecen.

La importancia de la constitucionalidad se ve reflejada en la siguiente cita textual “la adecuación de las normas jurídicas a la constitución es siempre prenda de seguridad y paz social porque la constitución es el límite a la voluntad humana en el gobierno y garantía de los gobernados.”<sup>185</sup>

En otro orden de ideas, consideramos pertinente mencionar, para evitar confusiones, lo que algunos tratadistas señalan como “Leyes Constitucionales”, las cuales según el Dr. Miguel Covián se analizan desde dos enfoques distintos:

1. “Las leyes constitucionales son las que emanan del congreso federal o de los congresos locales, las cuales tienen plena correspondencia con el o los contenidos de la constitución federal y/o con las entidades federativas de las que derivan, además de haber sido creadas con apego a los procedimientos legislativos que regulan su elaboración. Es decir que se trata de la concepción de las leyes constitucionales, **por oposición a las anticonstitucionales, siendo estas últimas las que violentan o contradicen preceptos, material o formalmente.**”<sup>186</sup>

---

<sup>183</sup> ABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopedia de Derecho Usual, Heliasta S.R.L., Buenos Aires, Argentina, 1989, p. 317

<sup>184</sup> ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, Driskill S.A., Argentina, 1979, p. 1035.

<sup>185</sup> Ibídem p. 1036

<sup>186</sup> COVIÁN Andrade, Miguel, Teoría Constitucional, Centro de Estudios de Ingeniería Política y Constitucional A.C., México, 2002, p. 104.

2. “Las Leyes constitucionales son aquellas a las que se refiere el artículo 133 de la Constitución Mexicana”

El primer enfoque se refiere precisamente a lo que a nuestro punto de vista se define la voz constitucional o constitucional, ya que habla de aquellas leyes que se apegan y se adecuan plenamente con la Constitución.

El segundo enfoque, en base a lo sostenido por el Dr. Miguel Covián, se refiere, a aquellas leyes de categoría especial que se encuentran en el mismo rango de la Constitución, por encima de la legislación ordinaria e incluso con una jerarquía superior a las constituciones de los estados miembros de la federación. Las cuales no se han podido determinar concretamente ya que no hay tales leyes en el Derecho constitucional mexicano. Por tanto a juicio del autor las leyes constitucionales son el “instrumento jurídico que sirve para modificar o adicionar las normas constitucionales, conocido comúnmente como “procedimiento de reforma constitucional”.

Ahora bien, definir inconstitucionalidad y anticonstitucionalidad parecería sencillo, sin embargo al entrar a su estudio nos encontramos que existen varios criterios en torno a su concepto, por un lado la Real Academia Española señala que es anticonstitucional lo que es “contrario a la constitución”<sup>187</sup>, e inconstitucional lo que está “opuesto a la constitución”<sup>188</sup>, convirtiéndolos entonces en sinónimos, mientras que otros diccionarios, definen como anticonstitucionalidad: “contrario a la Constitución de un Estado”<sup>189</sup>; o “contrario a una constitución o ley fundamental de un Estado”<sup>190</sup> e inconstitucionalidad: “no conforme con la Constitución del Estado”<sup>191</sup>, y de forma paralela nuestros tribunales, la doctrina y los autores constitucionalistas utilizan la palabra inconstitucional para definir lo que está en contra de la Constitución.

Analizando etimológicamente estas dos figuras encontramos que el adjetivo anticonstitucional cuenta con el prefijo “anti” que significa:

“1. Prefijo. Significa opuesto”<sup>192</sup>

Y el adjetivo inconstitucional cuenta con el prefijo “in” que tiene dos significados:

“(Del latín “*in*”, hacia dentro).

---

<sup>187</sup> [http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=anticonstitucional](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=anticonstitucional)

<sup>188</sup> [http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=inconstitucional](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=inconstitucional)

<sup>189</sup> <http://www.wordreference.com/definicion/anticonstitucional>

<sup>190</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Anticonstitucionalmente>

<sup>191</sup> <http://www.wordreference.com/definicion/anticonstitucional>

<sup>192</sup> [http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=anti](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=anti)



1. Prefijo. Se convierte en *im-* ante *b* o *p*, y en *i-* ante *l* o *r*. Suele significar 'adentro' o 'al interior'. Incluir, insacular, importar, irrumpir.

(Del latín *in-*, de valor negativo. o privativo.).

1. pref. Se convierte en *im-* ante *b* o *p*, y en *i-* ante *l* o *r*. Indica negación o privación. *Inacabable, incomunicar, inacción, impaciencia, ilegal, irreal.*<sup>193</sup>

Como podemos observar anticonstitucional muestra con exactitud lo que es contrario a la Constitución, mientras que el vocablo inconstitucional aunque puede significar lo mismo, también puede entenderse como dentro de la Constitución, con lo que se crea una confusión evidente.

“En la voz constitucionalidad se hace referencia a la no coincidencia de los términos inconstitucionalidad y anticonstitucionalidad. El diccionario de etimologías latinas menciona la inconstitucionalidad en su primera acepción “en, entre” y en acepciones posteriores, las de “con, contra, mientras durante”. Es decir que el vocablo inconstitucionalidad etimológicamente es equívoco por multívoco, que lo mismo puede significar dentro de la Constitución que contra la misma. Por el contrario, el término anti es muy preciso. No se presta a confusiones pues significa contrario a la constitución.”<sup>194</sup>

Para efectos de esta tesis, decidimos utilizar la palabra anticonstitucional para referirnos a las normas de la LAC que consideramos violentan nuestra Carta Magna, porque es claro que la palabra anticonstitucional muestra, en su acepción más simple, lo que es contrario a la Constitución de una manera sencilla y contundente, evitando confusiones innecesarias que no pretendemos debatir en este trabajo, sin embargo no podemos dejar pasar por alto que algunos autores y nuestra legislación prefieren utilizar el término inconstitucional por tratarse de un concepto más específico que se refiere a normas que devienen de un proceso de creación previsto por la misma constitución pero que son incompatibles y contrarias a los preceptos constitucionales.

En otras palabras, se considera que anticonstitucional se refiere a cualquier cosa que esté en contra de la Constitución, pudiendo caer en absurdos que no tengan nada que ver con lo que es violatorio de la Constitución, mientras que el término inconstitucional es más específico al considerar lo que es contrario a algún precepto de la constitución sin que se ajeno a ésta, esto es, que una norma pueda violentar uno a varios preceptos constitucionales sin que sea completamente opuesta a todos los preceptos ya que deviene de un proceso de creación establecido en la misma constitución.

---

<sup>193</sup> [http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=in](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=in)

<sup>194</sup> INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, Diccionario Jurídico Mexicano, Porrúa UNAM, México 1998, décima primera edición, p. 168.

Ejemplificando lo dicho, podemos decir que anticonstitucional es el antónimo de constitucional ya que es totalmente opuesto, e inconstitucional es como un guante con cuatro dedos que aunque fue creado para un fin, no se acopla a lo que le da origen.

Habiendo conceptualizado estos dos conceptos es importante señalar que nuestro sistema jurídico mexicano reconoce dos figuras que pueden confundirse con lo que estamos explicando que son la controversia constitucional y la acción de inconstitucionalidad las cuales trataremos en lo general.

En primer término la controversia constitucional “en el entendido de la fracción I del artículo 105 constitucional, es el juicio que permite resolver un conflicto sobre invasión de competencias, entre los distintos ámbitos federales o los distintos poderes de cada uno de ellos. Los sujetos facultados para intentar la acción de controversia constitucional son los órganos de gobierno, cuyas atribuciones son usurpadas por otro órgano de gobierno, por medio de la realización de un acto para el que carecería de competencia, en los distintos ámbitos federales o de los distintos poderes de cada uno de ellos; así entiéndase los poderes ejecutivo, legislativo o judicial de la federación, Estado o municipio, cuya esfera competencial es invadida”<sup>195</sup>.

La acción de inconstitucionalidad “en el entendido de la fracción II del artículo 105 constitucional, representa una vía de impugnación directa de la validez jurídica (constitucional) de las normas de reciente generación, porque su efecto final, de prosperar la solicitud planteada por el demandante, es la de abrogar una ley o un tratado internacional”<sup>196</sup>. Los titulares de la vía procesal en comento en base al artículo 105 de nuestra constitución son:

- a)** El equivalente al treinta y tres por ciento de los integrantes de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, en contra de leyes federales o del Distrito Federal expedidas por el Congreso de la Unión;
- b)** El equivalente al treinta y tres por ciento de los integrantes del Senado, en contra de leyes federales o del Distrito Federal expedidas por el Congreso de la Unión o de tratados internacionales celebrados por el Estado Mexicano;
- c)** El Procurador General de la República, en contra de leyes de carácter federal, estatal y del Distrito Federal, así como de tratados internacionales celebrados por el Estado Mexicano;
- d)** El equivalente al treinta y tres por ciento de los integrantes de alguno de los órganos legislativos estatales, en contra de leyes expedidas por el propio órgano, y
- e)** El equivalente al treinta y tres por ciento de los integrantes de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, en contra de leyes expedidas por la propia Asamblea.

---

<sup>195</sup> GARZA García, Cesar Carlos, Derecho Constitucional Mexicano, McGraw-HILL, México, 1997, p. 179.

<sup>196</sup> Ídem.

f) Los partidos políticos con registro ante el Instituto Federal Electoral, por conducto de sus dirigencias nacionales, en contra de leyes electorales federales o locales; y los partidos políticos con registro estatal, a través de sus dirigencias, exclusivamente en contra de leyes electorales expedidas por el órgano legislativo del Estado que les otorgó el registro.

g) La Comisión Nacional de los Derechos Humanos, en contra de leyes de carácter federal, estatal y del Distrito Federal, así como de tratados internacionales celebrados por el Ejecutivo Federal y aprobados por el Senado de la República, que vulneren los derechos humanos consagrados en esta Constitución. Asimismo los organismos de protección de los derechos humanos equivalentes en los estados de la República, en contra de leyes expedidas por las legislaturas locales y la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, en contra de leyes emitidas por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.”

El maestro Fix Zamudio la denomina acción abstracta de inconstitucionalidad, en tanto “tiene por objeto esencial garantizar la aplicación de la Constitución y la certeza del orden jurídico, por lo que no se requiere la existencia de un agravio ni de un interés jurídico específico para iniciar el procedimiento”<sup>197</sup>.

#### **4.1. Análisis del artículo 46 de la Ley de Aviación Civil y su relación con otros dispositivos jurídicos.**

Este dispositivo es el encargado de regular los supuestos para que se pueda cancelar la matrícula en el RAM, por lo que con fines prácticos a continuación lo transcribiremos:

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

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

Como podemos apreciar en la primera parte del artículo se muestra uno de los efectos directos estudiados en el capítulo tercero de este trabajo, que es la obtención de la nacionalidad, y haciendo un análisis breve de este punto sabemos que el legislador estimó conveniente poner expresamente la pérdida de nacionalidad con la finalidad de concordar con lo que le da origen que es sin duda la inscripción en el RAM, en ese sentido si el registro produce ese efecto resulta evidente que su cancelación produzca su pérdida.

---

<sup>197</sup> SCHMAL González, Raúl, Programa de Derecho Constitucional, Noriega editores, México, 2007, Segunda Edición, p.415.

Este artículo por pertenecer a la ley sustantiva solo se limita a hablar de los supuestos de cancelación; sin embargo en la fracción I, por su importancia, menciona quienes podrán realizar la solicitud y la limitación para poder realizar el trámite que es la de no tener gravámenes la aeronave al momento de la cancelación. Posteriormente habla que se podrá hacer por mandamiento judicial o de autoridad competente como podría ser el aseguramiento realizado por parte de la Procuraduría en la comisión de un delito donde esté involucrada la aeronave, o que se lleve a cabo el remate para cubrir algún crédito, etcétera. la fracción III habla de la destrucción, pérdida o abandono, de lo cual solo cabe mencionar sobre el abandono que se deberá llevar a cabo conforme al artículo 77 de la LAC. Referente al vencimiento del plazo, la SCT en ocasiones otorga matrículas provisionales, para los casos de importación de aeronaves, exhibiciones, traslados, ventas, etcétera. Las cuales al momento del vencimiento del plazo se puedan cancelar.

Para conocer la relación de este artículo con los demás dispositivos jurídicos estimamos conveniente empezar con el que está estrechamente ligado que es básicamente el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, encontrándonos que no existe disposición alguna que regule la cancelación de matrícula lo cual creo que es un error considerando la importancia que reviste el realizar una cancelación de esa naturaleza. Posteriormente al analizar el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano encontré disposiciones relacionadas con el artículo en comento en lo referente a los requisitos que se deberán observar en los diferentes supuestos de cancelación, los cuales los veremos en el tema subsecuente y las autoridades que podrán llevar a cabo el trámite de registro.

El artículo 29 del Reglamento del RAM en relación con el artículo 371 de LVGC, mencionan que todas la cancelaciones deberán constar en el folio correspondiente con indicación de la causa que las motivó y estarán anotadas al margen de la inscripción como se observa en la siguiente transcripción.

**“Artículo 29.**-... y se hará constar en el folio correspondiente, con indicación de la causa que la motivó.”

**“Artículo 371.** La Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano en el cual se inscribirán:...

Al margen de la inscripción que corresponda se anotarán:

- a). Las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves, sus modificaciones y cancelaciones...”

Las autoridades encargadas de realizar las cancelaciones recaen en las siguientes personas: con fundamento en el artículo 8 Y 9 del Reglamento del RAM; al director del RAM le corresponde ordenar las cancelaciones que procedan, incluyendo las ordenadas por otras autoridades competentes,

realizar los avisos de cancelación de matrículas y de abandono de aeronaves; a los registradores del RAM corresponde hacer las cancelaciones que le ordene el Director, señalando el monto de los derechos por cubrir, a los comandantes de aeródromo se les encomienda recibir las solicitudes de cancelación y los documentos que deban acompañar, remitir al RAM las solicitudes de cancelación que sean recibidas en las comandancias a su cargo, en un plazo de diez días hábiles, efectuar las notificaciones que le sean requeridas por el Registro relativas a las solicitudes de cancelación que hayan sido tramitadas por conducto de la comandancia a su cargo o que correspondan a asuntos de su jurisdicción territorial en un plazo de diez días hábiles, llevar un archivo actualizado de todas las solicitudes de cancelación que sean recibidas en las comandancias a su cargo, así como de las resoluciones que el Registro emita respecto de las mismas.

El siguiente dispositivo jurídico que tiene relación con el artículo examinado es el Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil el cual ya fue analizado en el segundo capítulo de este trabajo, de tal suerte solo nos concentraremos en el trámite de cancelación de matrícula con base en el artículo 46 del RAM y los artículos aplicables del instrumento, en ese sentido comenzaremos hablando de la declaración que hizo el Estado Mexicano respecto del primer párrafo del artículo XXX del Protocolo en comento que dispone:

“1. Los Estados Unidos Mexicanos declara que aplicará el Artículo VIII del Protocolo.”<sup>198</sup>

Esta declaración es importante en relación con nuestro tema considerando que solo se está aplicando lo que menciona el artículo VIII del Protocolo que es la elección de Ley Aplicable, omitiendo la intervención de los tribunales para la cooperación en caso de insolvencia y en especial se está excluyendo la posibilidad de que el deudor otorgue la autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula, por tanto la cancelación de la matrícula no se podrá hacer por medio de los procedimientos que marca el protocolo. Ahora bien consideramos que la declaración que realizó el Estado Mexicano es correcta por apegarse a los principios de nuestro sistema jurídico, sin embargo en lo que concierne al trámite de cancelación de matrícula no contamos con legislación expresa que la regule, en otras palabras el artículo 46 de LAC menciona los sujetos y los supuestos para que se realice la cancelación de matrícula pero no establece normas para que se efectúe, provocando entonces una ambigüedad que se puede traducir en criterios dispares entre las distintas autoridades y en consecuencia posibles controversias entre las partes involucradas.

---

<sup>198</sup> Cfr. <http://www.sre.gob.mx/tratados/Default.htm>

De conformidad con lo anterior, no obstante el Protocolo no se aplique en lo relativo al trámite de cancelación debemos señalar de qué forma se podría hacer si se aplicara el artículo XIII y demás aplicables del Protocolo, en ese sentido, con base en el artículo XXX, el Estado deberá hacer una declaración, al momento de la ratificación, aceptación o aprobación del instrumento, manifestado que aplicara el artículo XIII, realizada dicha declaración con base en el mismo artículo el acreedor, antes de que intente realizar la cancelación, deberá contar con una autorización irrevocable del acreedor inscrita en el registro sobre ese fin, posteriormente se deberá llenar el formulario que se transcribe a continuación:

“FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN IRREVOCABLE PARA SOLICITAR LA CANCELACIÓN DE LA MATRÍCULA Y EL PERMISO DE EXPORTACIÓN

Anexo al que se refiere el Artículo XIII

[Indíquese la fecha]

A: [Indíquese el nombre de la autoridad del registro]

Asunto: Autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación

El que suscribe es el [explotador] [propietario]\* inscrito de [indíquese el nombre del fabricante y el número de modelo de la célula/el helicóptero], que lleva el número de serie del fabricante [indíquese el número de serie del fabricante] y [el número][la marca] de matrícula [indíquese el número/la marca de matrícula] (junto con todos los accesorios, piezas y equipos instalados, incorporados o fijados, es decir, la “aeronave”).

El presente documento es una autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación, otorgada por el que suscribe en favor de [indíquese el nombre del acreedor]

(“la parte autorizada”) conforme a lo dispuesto en el Artículo XIII del Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil. De conformidad con dicho Artículo, el que suscribe solicita:

i) el reconocimiento de que la parte autorizada, o la persona que ella certifique como designada, es la única persona autorizada para:

a) hacer cancelar la matrícula de la aeronave en el [indíquese el nombre del registro de aeronaves] llevado por [indíquese el nombre de la autoridad del registro] para los efectos del Capítulo III del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y

b) hacer exportar y transferir físicamente la aeronave desde [indíquese el nombre del país]; y

ii) la confirmación de que la parte autorizada, o la persona que ella certifique como designada, puede realizar los actos indicados en el apartado i) mediante solicitud escrita sin el consentimiento del que suscribe y que, al recibir dicha solicitud, las autoridades de [indíquese el nombre del país] cooperarán con la parte autorizada para la pronta ejecución de dichos actos.

Los derechos en favor de la parte autorizada establecidos en este instrumento no podrán ser revocados por el que suscribe sin el consentimiento escrito de la parte autorizada.

Se ruega confirmar la aceptación de esta solicitud y de sus términos mediante la anotación apropiada en el lugar indicado más adelante y depositando este instrumento ante [indíquese el nombre de la autoridad del registro]. [indíquese el nombre del explotador/del propietario]

Aceptado y depositado Por:

[Indíquese el nombre del firmante]



[Indíquese la fecha]

Su: [indíquese el título del firmante]

[Indíquense los detalles pertinentes]<sup>199</sup>

Realizado lo anterior con fundamento en el artículo IX en relación con el punto 4 del artículo XIII, como medida ante el incumplimiento de obligaciones, la autoridad del registro y otras autoridades administrativas de los Estados contratantes cooperarán con la parte autorizada y la asistirán con prontitud para que se realice la cancelación de la matrícula.

#### *4.1.1. Supuestos para poder cancelar la matrícula y sus requisitos para llevarse a cabo.*

Los supuestos que analizaremos son efectivamente los mencionados en el artículo 46 de la LAC en sus diferentes fracciones que transcribimos a continuación:

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

La fracción transcrita es sumamente importante ya que de esta se deriva el propósito de este trabajo recepcional y por tanto es conveniente que la analicemos con detenimiento, en este entendido podemos observar que en la primera hipótesis del artículo se señala la posibilidad de que el propietario de la aeronave realice la baja de matrícula con la única limitación de que el artefacto no esté sujeto a un gravamen o si lo estuviera, debería contar con autorización del acreedor por poderla realizar.

Antes de seguir con el análisis del artículo debemos hacer un razonamiento sobre la diferencia entre contrato y gravamen, entendiéndose el primero, en términos generales, como un acuerdo, oral o escrito, entre partes que adquieren derechos y obligaciones recíprocas, sobre materia o cosa determinada, mientras que el gravamen es “una carga, bonitaria o personal, que vincula o sujeta a una persona o cosa a otra persona o al estado”<sup>200</sup> en conclusión la diferencia esencial radica en que el gravamen es accesorio y por tanto depende del principal para su creación o extinción. Ahora bien, la intención del legislador de limitar la cancelación de la matrícula cuando tenga gravámenes puede ir en dos sentidos uno amplio y otro estricto, con el primero nos referimos a que dada la trascendencia de realizar una cancelación de matrícula, al hablar de gravámenes el legislador se pudo referir a cualquier

---

<sup>199</sup> Cfr. formulario de autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación del Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil.

<sup>200</sup> Enciclopedia Jurídica Omeba, Ob. Cit., p. 380.



carga impuesta a la aeronave, esto es, cualquier circunstancia de hecho o de derecho que en algún sentido imponga una carga al artefacto, en otras palabras, el gravamen visto desde un sentido amplio puede ser aquello que limite de alguna forma la libre disposición del bien como podrían ser hipotecas, prendas, servidumbres e incluso contratos principales como el arrendamiento, el *leasing*, entre otros.

Visto desde un punto de vista específico y basándonos en la redacción de la última parte de la fracción I del artículo 46, donde se utiliza el vocablo acreedor para que este sea el que dé el consentimiento para dar de baja la matrícula, podemos decir que el legislador habla de los gravámenes como aquella obligación que se crea necesariamente por una deuda o un contrato principal, siendo siempre accesoria por seguir la suerte de lo principal, que forzosamente exige la existencia de un acreedor y a diferencia de los contratos las partes no se obligan recíprocamente. De conformidad con lo anterior, en nuestra opinión el legislador erróneamente al decir que “no se podrá cancelar el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor”, se refiere solo a los gravámenes en sentido estricto, esto es, todos aquellos que necesariamente provengan de un contrato principal y no esté como tal, por tanto las aeronaves sujetas a contratos de arrendamiento, *leasing*, arrendamiento financiero, entre otros quedarían exentas de esta limitación pudiéndoseles cancelar la matrícula sin ninguna restricción.

En ese sentido la limitación señalada en la fracción I del artículo 46 solo se refiere a cargas accesorias a los contratos y no éstos como tal, por tanto las aeronaves que estén sujetas a un contrato de arrendamiento o de *leasing* se les podrán cancelar su registro sin restricción legal alguna, dejando en consecuencia en estado de indefensión al legítimo poseedor ya que se le sanciona con la imposibilidad de usar y explotar la aeronave sin que previamente se haya podido defender en juicio. Esta afirmación queda evidenciada con los artículos que se relacionan con esta fracción que son artículo 29 y 32 del Reglamento del RAM que respectivamente dicen: “La cancelación procede por petición de las personas interesadas, por orden de autoridad competente o de oficio, y se hará constar en el folio correspondiente, con indicación de la causa que la motivó”, “La cancelación de registros, a solicitud de parte, procederá en los casos que señalan las Leyes, sus reglamentos y demás disposiciones legales, en un plazo que no excederá de cinco días hábiles.

Cuando la solicitud sea suscrita por representante legal deberá contar con poder para actos de administración, anexando copia certificada del instrumento público correspondiente. Cuando existan gravámenes o adeudos fiscales pendientes será necesaria **la aceptación por escrito del acreedor** o de la autoridad competente. El interesado deberá pagar previamente los derechos correspondientes”.

Como podemos observar, de la lectura de ambas disposiciones, éstas se limitan a regular cuestiones procedimentales para realizar el trámite pero en ninguna de ellas se muestra alguna limitación para que el propietario no pueda dar de baja la matrícula cuando esta haya sido inscrita por el legítimo poseedor.

En otro orden de ideas, la segunda hipótesis de la fracción analizada plantea la posibilidad de que el legítimo poseedor pueda dar de baja la matrícula y sobre esto solo cabe mencionar que el mismo deberá contar con un contrato legalmente formulado para poderla realizar, un ejemplo concreto sería el arrendamiento de aeronaves el cual para que pueda ser considerado como un contrato plenamente reconocido deberá constar en el Registro Aeronáutico Mexicano de conformidad con el artículo 14 en relación con el artículo 11 ambos del Reglamento de RAM.

## II. Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;

La ley prevé en esta fracción que se pueda cancelar la matrícula por orden de alguna autoridad que tenga facultades para hacerlo, como podrían ser los Juzgados, las diferentes procuradurías, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, entre otras, con finalidad de poder tener un control efectivo sobre la aeronave ya que como lo hemos venido diciendo no se puede utilizar la aeronave sin matrícula.

Las reglas para que se pueda realizar con respecto a esta hipótesis se encuentran en el Artículo 31 del Reglamento del RAM que señala:

“La cancelación de registros por orden de autoridad competente debe ser notificada oficialmente al Registro; en este caso, si a juicio del Director concurren circunstancias por las que legalmente no debe hacerse, dará cuenta de ello a la autoridad ordenadora. Si, a pesar de ello, ésta insiste, se procederá conforme a lo ordenado y se tomará razón del hecho en el asiento correspondiente”.

## III. En caso de destrucción, pérdida o abandono de la aeronave;

Sobre este supuesto se debe entender que en el caso de la destrucción se refiere a la inutilización total de la aeronave o de algunos de sus componentes por no ser susceptible de reparación, mientras que la pérdida se refiere normalmente a casos de índole penal en la que se sustraiga la aeronave sin el consentimiento del poseedor o propietario, considerando que por las características físicas del bien sería improbable que se pudiera dar el caso de pérdida ya que en la realidad estaría destruida.

Sobre el abandono tenemos características especiales que se han estado tratando a lo largo de esta tesis, como se mencionó en el capítulo segundo esta figura se puede considerar como una forma de adquirir la

propiedad y esto es así, porque al declararse abandonada la aeronave, el Estado como única figura reconocida para poder adjudicarse la aeronave toma posesión y la vende en almoneda pública. Generalmente se llegan a presentar casos de abandono porque el propietario carece de recursos para seguir dando mantenimiento a la aeronave o por que las piezas de repuesto tienen un costo superior al valor de la misma. Según Ugarte puede darse por dos causas:

“A. De hecho: Las aeronaves abandonadas por sus dueños mediante declaración expresa ante la autoridad, las que permanezca en los aeródromos más de 90 días naturales sin estar al cuidado directo o indirecto de su propietario y las que carezcan de matrícula y marcas de nacionalidad y que no sea posible conocer por los documentos de abordaje, el nombre de su propietario o poseedor están consideradas como abandonadas y la autoridad podrá declararlo así.”<sup>201</sup>

B. De derecho: Cuando por algún acto de autoridad judicial o administrativa pasa esta a poder del Estado, sin que pueda localizarse el presunto propietario o si no existen datos que lo identifiquen.

Las causas por las que la SCT podrá hacer la declaratoria de abandono de aeronaves se encuentran en el artículo 77 de nuestra Ley de Aviación Civil y son las siguientes.

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

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

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

Ahora bien, los efectos de la declaratoria de abandono de aeronave son:

1. Que el propietario deja serlo legalmente y por tanto no podrá reclamar su derecho posteriormente.

---

<sup>201</sup> UGARTE Romano, Luis, Ob. Cit. p. 204

2. Que la aeronave y sus componentes pasan al dominio exclusivo del Estado.
3. Que los certificados de aeronavegabilidad, nacionalidad y matrícula que tenía la aeronave hasta antes de la declaratoria, dejan de tener vigencia y por tanto se cancelan, como se puede observar en la siguiente transcripción parcial del artículo 102 del Reglamento de la LAC:

“...La declaratoria de abandono de aeronave efectuada en términos de lo dispuesto por el artículo 77 de la Ley, deja sin efectos los certificados de nacionalidad y matrícula así como el de aeronavegabilidad que se encuentren inscritos en el Registro Aeronáutico Mexicano, por lo que las autoridades encargadas de llevar dicho registro procederán a realizar la cancelación correspondiente...”

Es importante señalar que, con fundamento en el artículo 30 del Reglamento del RAM, en cualquiera de los tres casos mencionados en la fracción analizada la cancelación de los registros se hará de oficio.

#### IV. Por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales

Como sabemos el Estado puede otorgar matrículas provisionales en casos excepcionales como por ejemplo para importación de aeronaves, adiestramiento sobre una aeronave de nueva generación o para fines comerciales como ventas y exhibiciones. Por tanto, se procederá a hacer la cancelación de la matrícula provisional cuando se cumpla el plazo que se otorgo o por encuadrar en cualquiera de las hipótesis del artículo 33 del Reglamento del RAM que establece:

“Las anotaciones preventivas se cancelarán:

- I. Por inactividad del interesado durante un año, o por caducidad en el plazo que establece la Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
- II. A petición de parte interesada en un plazo de cinco días hábiles o por orden de autoridad competente, y
- III. Por su conversión e inscripción definitiva.”

#### V. Por matricularse en otro Estado

Esta disposición se encuentra en concordancia con la prohibición a la doble matriculación regulada expresamente en el artículo 18 del Convenio de Chicago, el párrafo tercero del artículo 45 y la fracción V del artículo 46 ambos de la LAC.

La finalidad de esta disposición es respetar los principios por los que se dotó de nacionalidad a la aeronave y evitar transgresiones a la soberanía de los estados. Sin embargo no hay que olvidar el problema tratado en este trabajo sobre las aeronaves afectas a empresas mexicanas con matrícula extranjera.

VI. Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos respectivos.”

Sobre esta disposición cabe mencionar que se deja abierta la posibilidad de que se pueda cancelar por otras causas reguladas por legislación nacional e internacional.

#### *4.1.2. Sujetos legitimados para solicitar la cancelación.*

Con la finalidad de poder encontrar quiénes son los sujetos legitimados para realizar dicho trámite podemos en principio revisar analógicamente el artículo 45 de la LAC que identifica los sujetos que podrán realizar el trámite en el RAM tendiente a obtener el Certificado de Marcas de Nacionalidad y Matrícula que son, los propietarios o poseedores de una aeronave, de nacionalidad mexicana o de otra nacionalidad siempre y cuando solo sea para prestar el servicio de transporte aéreo privado no comercial. Posteriormente nos encontramos que el legislador con la objeto de concordar con la disposición mencionada, repitió estos mismos sujetos y adicionó a la autoridad competente, para el caso del trámite de cancelación como se muestra en las fracciones I y II del artículo 46 de la LAC.

Los sujetos legitimados para realizar la cancelación, mencionados en la disposición expresa para el efecto son:

1. Propietario de una aeronave. Persona física o moral, que tenga título de propiedad de una aeronave que reúna los requisitos esenciales para considerarlo como auténtico y sea reconocido nacional e internacionalmente. Como se explicó ampliamente en el capítulo segundo de este trabajo sabemos que la propiedad de una aeronave se adquiere por construcción, contratos de compraventa, abandono, decomiso, prescripción, sucesión, donación y remate judicial.
2. Poseedor de una aeronave. Es aquella persona física o moral, que sin ser dueño ostenta la posesión de una aeronave y que por medio de algunos de los contratos de utilización, estudiados en el capítulo segundo de este trabajo, está facultada para aprovechar y explotar el artefacto y sus componentes. Dichos contratos pueden ser el arrendamiento, el *leasing* o arrendamiento financiero y la prenda. Para que alguno de los contratos mencionados pueda perfeccionarse tendrá que estar inscrito en el RAM, ya que solo así podrá el legítimo poseedor hacer uso de la aeronave.
3. Autoridad competente. Entiéndase esta como aquel ente del Estado con capacidad suficiente para poder requerir la cancelación de la matrícula siempre y cuando esté fundada y motivada la petición, un ejemplo de estas autoridades pueden ser la Procuraduría General de la República, autoridades sanitarias, aduanas, entre otras judiciales.

4. La SCT en calidad de autoridad instructora, a través de su inferior jerárquico el RAM, además de realizar los trámites del Registro como lo son las inscripciones, modificaciones, cancelaciones, rectificaciones y reposiciones, también tiene la capacidad de realizar de oficio las cancelaciones de los asientos registrales en el caso de destrucción, pérdida o abandono de las aeronaves.

#### *4.1.3. Efectos por la cancelación de matrícula.*

Los efectos directos de la inscripción analizados en el capítulo tercero de este trabajo, tienen relación con los efectos por la cancelación de matrícula ya que algunos de ellos son efectivamente los mismos solo percibidos de forma inversa como se observa a continuación:

1. Pérdida de nacionalidad. Este es el único efecto que nuestra legislación regula de forma expresa como se observa en el artículo 46 de la LAC que a la letra señala:

**“Artículo 46.** La cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá por consecuencia la pérdida de su nacionalidad mexicana...”

Al perder la nacionalidad las consecuencias serían primero la imposibilidad de realizar operaciones de despeje y aterrizaje de forma legal en cualquier aeródromo en el que se encontrara la aeronave y segundo cesaría la responsabilidad del Estado donde estuvo registrada la aeronave en cuanto a los hechos dañosos en los que pudiera incurrir la operación indebida del artefacto. Sobre esta última consecuencia es importante señalar que legalmente el Estado donde se encontraba registrada la aeronave quedaría exento de responsabilidad, sin embargo esta exención sería parcial considerando que aunque no tuviera nacionalidad el artefacto, este fue operado de manera ilegal y por tanto el Estado donde se realizó el despegue tiene responsabilidad indirecta por no haber tomado las acciones pertinentes para prevenir el hecho.

2. Pérdida de las marcas de nacionalidad y matrícula. Al igual que la nacionalidad la matrícula se pierde al momento de la cancelación del asiento registral, esto significa que independientemente de que las marcas todavía se encuentren plasmadas en el fuselaje de la aeronave, estos símbolos ya no tendrán ninguna validez por no haber ningún registro que los sustente.
3. Impedimento para proteger nuevos derechos con el Registro cancelado. Los derechos que se protegían hasta antes de la cancelación estarán vigentes y aquellos derechos nuevos que se quieran proteger deberán constar en un registro diferente. Esto es así porque en la fracción I del artículo 46 se permite el poder dar baja la matrícula cuando exista consentimiento del



acreedor esto quiere decir que los derechos del acreedor, que da su autorización, quedan protegidos pero no así los de un acreedor nuevo que quiera registrar su derecho como se aprecia en la siguiente transcripción parcial del artículo 46 de LAC:

“...No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor;...”

4. Posibilidad de poder registrar la aeronave en otro Estado. Cuando la aeronave es enajenada o arrendada por una persona de un país distinto al que se encuentre matriculada se deberá dar de baja el registro para poder realizar la inscripción en el país donde se vaya a instalar la aeronave. Este efecto es el que normalmente se busca cuando se cancela la matrícula ya que permite que la aeronave puede cambiar su residencia a otro país.

Este efecto tiene su fundamento en el artículo 18 del Convenio de Chicago y en nuestra legislación interna en el artículo 45 de la LAC que respectivamente dicen:

**“Artículo 18.-** Matriculación doble

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.”

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

5. Pérdida del Derecho del explotador. Como se ha venido tratando a lo largo de este trabajo, este efecto es el que reviste mayor importancia considerando que de él se deriva nuestra propuesta. Como se manejó en el capítulo segundo y tercero el “derecho de explotador se concreta en la facultad de emplear la aeronave en sus funciones específicas, realizando actividades onerosas o gratuitas, bastando que sean lícitas, por aplicación de los principios fundamentales de derecho”<sup>202</sup>. De conformidad con lo anterior, al cancelar la matrícula además de los efectos mencionados, como la pérdida de su nacionalidad, se provoca como consecuencia inmediata la cesación de actividades de la aeronave privando a su explotador de la posibilidad de poderla utilizar y por consiguiente una reducción considerable en los ingresos derivados por este concepto.

Ahora bien las consecuencias que tendría la cancelación de la matrícula en lo referente al ejercicio del derecho de explotador serían las siguientes:

- Incapacidad jurídica para poder explotar la aeronave. Esto quiere decir que al estar cancelado el registro tampoco se tiene nacionalidad y

---

<sup>202</sup> VIDELA Escalada, Federico, Ob. Cit., tomo 2, p.212



matrícula, elementos esenciales para poder operar la aeronave, por tanto el explotador que operara la aeronave en esas condiciones tendría implicaciones civiles y penales. En otras palabras se imposibilita el poder usar la aeronave para los fines por los que fue creada.

- Revocación de Concesión o Permiso. En el caso de contar con una concesión, para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular, o en el caso de contar con un permiso, para prestar servicios de transporte aéreo Nacional no regular, Internacional regular, Internacional no regular, y Privado comercial, tanto la concesión como el permiso se podrían revocar con fundamento en la fracción XIII del artículo 15 de la LAC que dispone:

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

XIII. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, en sus reglamentos y en el título de concesión o permiso respectivos...”

- Suspensión en la prestación de servicios de transporte aéreo. Las empresas aéreas que presten servicios de transporte aéreo, en cualquiera de sus modalidades, tendrían que suspender actividades si no hubiere otra aeronave que pudiera reemplazar a la que se le canceló la matrícula.

Pudiendo, en su caso, provocar también la revocación de Concesiones o Permisos con fundamento en la fracción VIII del artículo 15 de la LAC que establece:

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

VIII. Suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la Secretaría, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor...”

- Posible imposición de sanciones por no operar las rutas a las que están obligados los concesionarios o permisionarios. En el caso de empresas aéreas que cuenten con los títulos mencionados si se cancelara la matrícula de su aeronave, que realizaba una ruta específica, sino se pudiera reemplazar y no se dio aviso previamente a la SCT que dicha ruta no se podría operar, provocaría sanciones en términos de los siguientes artículos:

**“Artículo 22.** Los concesionarios o permisionarios que cuenten con autorización para explotar rutas aéreas en términos de esta Ley, deberán informar a la Secretaría de aquellas rutas que dejarán de operar, con un mínimo de treinta días de anticipación a que ello ocurra, o de noventa días, si son las únicas prestadoras del servicio.”

**“Artículo 87.** Se les impondrán a los concesionarios o permisionarios de servicio al público de transporte aéreo las siguientes sanciones por:...

V. No dar aviso a la Secretaría de las rutas que deje de operar, en los términos del artículo 22 de esta Ley, multa de tres mil a cinco mil salarios mínimos...”

Hay que tomar en cuenta que esta consecuencia es causal y no necesariamente se debe dar, ya que en un caso normal depende del orden que tenga el concesionario o permisionario de dar el aviso correspondiente, sin embargo en el caso permitido en la fracción I artículo 46 donde el propietario que no tenga la calidad de explotador pero si de arrendador, realice la cancelación de la matrícula, sería muy factible que se diera la consecuencia mencionada tomando en cuenta que el explotador no sabría la fecha exacta en la que el propietario procediera a realizar el trámite.

- Cancelación del seguro contratado. Por lógica jurídica las empresas aseguradoras necesariamente requieren que la aeronave que se pretende asegurar cuente con un registro vigente, porque como sabemos es el medio idóneo para identificarlas y conocer su situación jurídica, por tanto al momento de la cancelación de la matrícula, dependiendo de la condiciones de la póliza de seguro, este último quedaría sin efectos y por tanto la aeronave no contaría con la protección del seguro.

#### **4.2. Violación de garantías constitucionales en la Cancelación de matrícula.**

Tomando como base que la Constitución es la norma suprema en la que se sustenta el sistema jurídico mexicano y de la cual emanan todos los instrumentos jurídicos positivos. Podemos considerar que el primer párrafo de la fracción I del artículo 46 que permite que cualquier propietario de una aeronave pueda dar de baja la matrícula de esta, tan solo con acreditar su calidad de propietario y la libertad de gravámenes, viola en perjuicio del legítimo poseedor inscrito las garantías constitucionales detalladas a continuación.

Retomando lo mencionado en este capítulo cuando se habló del supuesto para cancelar la matrícula regulado en la fracción I del artículo 46 de la LAC el cual menciona que el trámite se podrá realizar a solicitud del propietario o legítimo poseedor de la aeronave, con la restricción de no poder hacer la cancelación si existe algún gravamen a menos que hubiera autorización del acreedor. Se dijo que el legislador pudo haber hablado del gravamen desde un punto de vista amplio o estricto, lo cual en esta parte de nuestro trabajo reviste importancia el análisis de ambos supuestos.

En ese entendido si existiere un gravamen visto desde el punto de vista estricto el propietario de una aeronave podría dar de baja la matrícula aunque el artefacto estuviere sujeto a un contrato principal como lo puede ser el

arrendamiento o *leasing*, figuras muy utilizadas en la práctica, provocando en consecuencia un problema constitucional evidente ya que se deja en completo estado de indefensión al legítimo poseedor al limitar casi por completo la disposición de la aeronave a la cual tiene derecho de usar y disfrutar libremente, en evidente violación al artículo 14 constitucional.

Ahora bien si interpretamos el gravamen desde un sentido amplio podemos decir que el legislador hizo extensiva la protección a cualquier carga que gravara la aeronave entendiéndose esta, como todas aquellas reconocidas por la legislación y que tenga un efecto directo sobre la libre disposición de la aeronave, sin embargo el legislador consideró que aunque existiere este tipo de cargas éstas podrían válidamente ser pasadas por alto para poder cancelar la matrícula, si existiere la autorización del acreedor, lo cual al igual que el gravamen visto en un sentido estricto, también provocaría problemas constitucionales ya que en un caso hipotético el arrendatario estaría renunciando expresamente al derecho de poder utilizar la aeronave, ejemplificando lo anterior es como si en un arrendamiento de casa habitación el arrendatario renunciara al momento de la firma del contrato a que se le impidiera la entrada al inmueble, si se llegare a atrasar con el pago de un renta, lo cual evidentemente es violatorio de los principios constitucionales por privar en ambos casos el derecho de posesión.

Podemos observar en cualquiera de las dos interpretaciones que le demos a la fracción I del artículo 46 de la LAC, existen problemas constitucionales en su aplicación, porque desde cualquier sentido que lo veamos se está violentando el derecho de posesión sin que existiere un procedimiento tendiente a limitar este derecho.

Así mismo utilizando la lógica jurídica nos podemos percatar que existe un conflicto entre disposiciones en la redacción de la fracción en comento con el primer párrafo del artículo 45 de la LAC que a la letra señala:

**“Artículo 45.** 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.”

De conformidad con lo anterior si el artículo 45 prohíbe que los extranjeros puedan matricular una aeronave en el RAM, con la excepción del transporte aéreo privado no comercial, resulta incongruente que la fracción I del artículo 46 de la LAC permita que un propietario extranjero que no puede inscribir la aeronave y en consecuencia no obtener los derechos que le otorga el registro, tenga el derecho de dar de baja una matrícula que no obtuvo. En la práctica es absurdo que un propietario sin importar su calidad registral o de nacionalidad pueda dar de baja la matrícula, ya que, nuestro país al no ser productor de aeronaves ni contar con empresas de leasing, en este rubro, debe de conseguir los artefactos con recursos del extranjero.

#### 4.2.1. *Artículo 14 Constitucional.*

Este artículo, como es bien sabido, establece en su segundo párrafo la llamada garantía de audiencia la cual consiste en que debe anteceder un juicio a todo acto de autoridad que prive los derechos de un particular para que este último pueda hacer uso de las todas las defensas posibles, por lo que se deberán seguir la cuatro garantías específicas de seguridad jurídica que son:

- a) “La de que en contra de la persona a quien se pretenda privar de alguno de los bienes jurídicos tutelados por dicha disposición constitucional, se siga un juicio.
- b) Que tal juicio se substancie ante tribunales previamente establecidos
- c) Que en el mismo se observen las formalidades esenciales del procedimiento
- d) Que el fallo respectivo se dicta conforme a las leyes existentes con antelación al hecho o circunstancia que hubiere dado motivo al juicio”<sup>203</sup>.

En otras palabras, para poder sancionar a un particular primero deberá haber un juicio y posteriormente la privación de cualquier derecho. Esta garantía constitucional de una manera simplista también puede concebirse como el derecho a defenderse entendiéndose este como la resistencia del particular cuando existe conflicto de interés y una posible privación en sus derechos.

En el caso que nos ocupa la garantía de audiencia se vulnera al momento que el propietario, no inscrito o que no tenga la calidad de explotador, realiza el trámite de cancelación traduciéndose este hecho en un acto de autoridad, cuando se decreta la baja, y priva al legítimo poseedor de poder hacer uso de la aeronave. Explicando con detenimiento la afirmación anterior, debemos recordar que la esencia de la garantía de audiencia es la posibilidad de defensa sobre un acto de autoridad, que tutela en este caso el respeto al derecho de posesión de un particular, por tanto si la autoridad basándose en dicha fracción I del artículo 46 de la LAC, decreta la cancelación provocaría dejar en estado de indefensión al poseedor de la aeronave considerando que se le priva del derecho de uso y goce de esta, sin que se le haya vencido en juicio.

De lo anterior, se puede observar claramente que en el caso de los arrendatarios de aeronaves si se le llegase a cancelar el registro, el efecto sería privarlos del derecho posesión, ya que, como se ha venido diciendo, una aeronave sin matrícula está imposibilitada para usarse y gozarse.

---

<sup>203</sup> INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA, Nuestra Constitución Historia de la Libertad y Soberanía del Pueblo Mexicano, INEHRM, México, 1990, p.26.

De conformidad con lo anterior, en el caso que nos ocupa, igualmente la garantía de audiencia se ve violentada ya que, en reiteradas ocasiones, la SCJN ha resuelto que la autoridad legislativa está obligada, según el artículo 14 constitucional, a establecer en las leyes un procedimiento para que los particulares afectados puedan impugnar los actos de aplicación. En ese sentido si al legítimo poseedor se le afecta en su esfera jurídica, sin que se le haya dado la posibilidad de oír su defensa, por medio de algún recurso previsto por la LAC para ese efecto, se estará en clara violación al precepto constitucional en comento.

En conclusión el artículo 14 constitucional obliga al Poder Legislativo a establecer en las leyes un procedimiento para que los afectados impugnen los actos de las autoridades aplicadoras, como se muestra en el criterio sostenido por el pleno de la SCJN, en su tesis con número de registro 232.450, perteneciente a la séptima época, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de julio de 1996, Tomo 157-162 primera parte página 23, que dispone:

**“AUDIENCIA, GARANTÍA DE. OBLIGACIONES DEL PODER LEGISLATIVO FRENTE A LOS PARTICULARES.**

La autoridad legislativa respeta la garantía de audiencia al establecer en la ley respectiva un recurso, mediante el cual los particulares afectados puedan impugnar los actos de las autoridades aplicadoras.

Amparo en revisión 5220/80. Teatro Peón Contreras, S.A. 15 de junio de 1982. Unanimidad de quince votos. Ponente: María Cristina Salmorán de Tamayo.”

Por tanto al no existir dicho procedimiento es claro que el derecho de posesión se esta vulnerando y en consecuencia se violentando el precepto constitucional en comento.

*4.2.2. Artículo 16 Constitucional.*

Este artículo si bien es cierto no es exactamente aplicable al caso que nos ocupa viene de la mano del artículo 14 constitucional analizado ya que como es de estudiado derecho el artículo 16 de nuestra constitución consagra la garantía de legalidad *lato sensu* que consiste en que toda persona que esté dentro del territorio ya sea nacional o extranjero tiene el derecho de que cualquier acto de autoridad, aunque implique una mera afectación, deberá hacerse en virtud de un mandamiento escrito, fundamentado en una norma legal vigente y una correcta motivación. Sobre la palabra “molestado” cabe mencionar que el acto de autoridad debe supeditarse a las garantías consagradas en el artículo en comento, aunque solo sea por una mera perturbación o afectación a cualquiera de los bienes jurídicos de la persona,

por lo tanto “el alcance protector, a través de este elemento, es mucho más amplio que la tutela que imparte al gobernado el artículo 14 constitucional”<sup>204</sup>.

De conformidad con lo anterior, por la amplitud de la primera parte del artículo 16 constitucional los actos de autoridad incluso los que pudieran surgir del ejercicio de la garantía de audiencia consagrada en el segundo párrafo del artículo 14 constitucional deberán supeditarse a las exigencias de las garantías consagradas en la primera parte del artículo 16 analizado, traducéndose en los siguientes tipos:

“En actos materialmente administrativos que causen al gobernado una simple afectación o perturbación a cualquiera de sus bienes jurídicos, sin importar el menoscabo, merma o disminución de su esfera subjetiva de derecho ni una impedición para el ejercicio de un derecho (actos de molestia en sentido estricto).

En actos materialmente jurisdiccionales penales o civiles, comprendiendo dentro de este último género a los mercantiles, administrativos y del trabajo (actos de molestia en sentido amplio).

En actos estrictos de privación, independientemente de su índole formal o material, es decir, en aquellos que produzcan una merma o menoscabo en la esfera jurídica subjetiva de la persona o la aludida impedición (actos de molestia en sentido amplio).”<sup>205</sup>

Sobre el caso que nos ocupa tendremos que conducirnos con mucha exactitud para evitar confundir las garantías que se consagran en el artículo analizado, por tanto debemos entender que la violación a este precepto, que se presenta por la cancelación de matrícula, es en cuanto a que cualquier propietario por el simple hecho de serlo, sin que necesariamente tenga la calidad de explotador, pueda pedirle a la autoridad competente que haga la cancelación de la matrícula y esta proceda a realizarla, luego entonces si la autoridad efectúa la cancelación cuando en el registro conste que la calidad de explotador le pertenece al arrendatario de la aeronave, a este último se le estará molestando en su posesión por privarlo del derecho de utilizar la aeronave.

Ahora bien es evidente que el acto de autoridad de cancelar la matrícula estuvo fundado y motivado considerando que se realizó con fundamento en la fracción I del Artículo 46 y se motivo con la facultad que tiene la autoridad de dar trámite a cualquier solicitud que reúna todos los requisitos legales para su perfeccionamiento, sin embargo la violación al precepto constitucional estriba en la molestia a un posible arrendatario por perturbarlo en su posesión, y

---

<sup>204</sup> *Ibíd*em, p. 60

<sup>205</sup> *Ibíd*em, p. 60 y 61



aunque efectivamente esté fundado y motivado el acto de autoridad, la molestia es la que no consta en ningún mandamiento escrito, ni encuentra motivación alguna.

Si el precepto constitucional analizado determina que la forma como debe actuar la autoridad es independiente de la finalidad que persiga, esta deberá respetar el derecho del arrendatario de no ser molestado en su legítima posesión sin que exista un mandamiento escrito y una correcta motivación. En otras palabras si la autoridad realizara la cancelación de la matrícula, que implica igualmente un claro deterioro en el derecho del poseedor para usar y aprovechar la aeronave, fundándose en la fracción I del artículo 46, estaría violentando lo requisitos estrictos que consagra el artículo 16 constitucional.

Doctrinalmente podemos considerar que la falta de motivación del acto de autoridad que notifica al posible arrendatario la cancelación de la matrícula de la aeronave, que tiene en posesión, se traduce como un acto de molestia, tomando en cuenta la amplitud del término “molestado” analizado en los párrafos anteriores, sin embargo tenemos que ser muy claros en cuanto a su alcance jurídico real, esto es, que conforme a lo establecido por nuestro máximo tribunal se deberá considerar la violación a la garantía de audiencia consagrada en el artículo 14 constitucional como la privación de un derecho y la garantía de legalidad del artículo 16 como un acto de molestia que no necesariamente implica un acto de privación, con fundamento en lo anterior podemos decir que sobre el caso que nos ocupa la violación constitucional es más clara en los términos del artículo 14 ya que existe la privación del derecho de posesión al no poder explotar la aeronave.

Para poder comprender con claridad lo expresado se transcribirá el criterio sostenido por el pleno de la SCJN, en su tesis registrada bajo el número P./J. 40/96, con valor jurisprudencial, perteneciente a la novena época, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su gaceta, el 4 de julio de 1996, página 5, que a la letra señala:

**“ACTOS PRIVATIVOS Y ACTOS DE MOLESTIA. ORIGEN Y EFECTOS DE LA DISTINCIÓN.**

El artículo 14 constitucional establece, en su segundo párrafo, que nadie podrá ser privado de la vida, de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho; en tanto, el artículo 16 de ese mismo Ordenamiento Supremo determina, en su primer párrafo, que nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento. Por consiguiente, la Constitución Federal distingue y regula de manera diferente los actos privativos respecto de los actos de molestia, pues a los primeros, que son aquellos que producen como efecto la disminución, menoscabo o supresión definitiva de un derecho del gobernado, los autoriza solamente a través del cumplimiento de determinados requisitos precisados en el



artículo 14, como son, la existencia de un juicio seguido ante un tribunal previamente establecido, que cumpla con las formalidades esenciales del procedimiento y en el que se apliquen las leyes expedidas con anterioridad al hecho juzgado. En cambio, a los actos de molestia que, pese a constituir afectación a la esfera jurídica del gobernado, no producen los mismos efectos que los actos privativos, pues sólo restringen de manera provisional o preventiva un derecho con el objeto de proteger determinados bienes jurídicos, los autoriza, según lo dispuesto por el artículo 16, siempre y cuando preceda mandamiento escrito girado por una autoridad con competencia legal para ello, en donde ésta funde y motive la causa legal del procedimiento. Ahora bien, para dilucidar la constitucionalidad o inconstitucionalidad de un acto de autoridad impugnado como privativo, es necesario precisar si verdaderamente lo es y, por ende, requiere del cumplimiento de las formalidades establecidas por el primero de aquellos numerales, o si es un acto de molestia y por ello es suficiente el cumplimiento de los requisitos que el segundo de ellos exige. Para efectuar esa distinción debe advertirse la finalidad que con el acto se persigue, esto es, si la privación de un bien material o inmaterial es la finalidad connatural perseguida por el acto de autoridad, o bien, si por su propia índole tiende sólo a una restricción provisional.

Amparo en revisión 1038/94. Construcciones Pesadas Toro, S.A. de C.V. 24 de octubre de 1995. Mayoría de diez votos. Ponente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Secretaría: Susana Alva Chimal.

Amparo en revisión 1074/94. Transportes de Carga Rahe, S.A. de C.V. 24 de octubre de 1995. Mayoría de diez votos. Ponente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Secretaría: Felisa Díaz Ordaz Vera.

Amparo en revisión 1150/94. Sergio Quintanilla Cobián. 24 de octubre de 1995. Mayoría de diez votos. Ponente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Secretaría: Susana Alva Chimal.

Amparo en revisión 1961/94. José Luis Reyes Carbajal. 24 de octubre de 1995. Mayoría de diez votos. Ponente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Secretaría: Felisa Díaz Ordaz Vera.

Amparo en revisión 576/95. Tomás Iruegas Buentello y otra. 30 de octubre de 1995. Mayoría de nueve votos. Ponente: Juventino V. Castro y Castro. Secretario: Teódulo Ángeles Espino.

El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada el veinticuatro de junio en curso, aprobó, con el número 40/1996, la tesis de jurisprudencia que antecede. México, Distrito Federal, a veinticuatro de junio de mil novecientos noventa y seis.”

#### *4.2.3. Artículo 17 Constitucional.*

De este precepto constitucional nos encargaremos solo de analizar su primer párrafo que dispone:

“Ninguna persona podrá hacerse justicia por sí misma, ni ejercer violencia para reclamar su derecho...”

En nuestra opinión, este precepto tiene relación con esta tesis, sin embargo de manera previa cabe mencionar que es incuestionable que lo que dispone la controvertida fracción I del artículo 46 de la LAC, respecto de que el propietario pueda dar de baja la matrícula de una aeronave coartando el derecho del legítimo poseedor de utilizar el artefacto, no violenta de forma directa el artículo 17 constitucional, sin embargo se puede considerar un aliciente para que se viole la disposición constitucional en comento.

Debemos recordar que el origen histórico de prohibir la justicia de propia mano son: los abusos que se suscitaron contra personas inocentes; la aplicación de una justicia ficticia por parte de persona ajenas al gobierno sin ninguna sanción para estas; los castigos infames a personas que no se les demostraba plenamente su culpabilidad o que de demostrarse, la pena no era proporcional al hecho; y demás irregularidades que atentaban contra el patrimonio e integridad de los particulares sin que estos tuvieran la posibilidad de defenderse. En este sentido, debe quedar como antecedente el peligro y la inseguridad jurídica que genera no observar a cabalidad dicha disposición.

De conformidad con lo anterior, la fracción I del artículo 46 de la LAC que permite que el propietario inscrito pueda dar de baja la matrícula sin que exista impedimento alguno para el caso de que el titular de la inscripción sea el legítimo poseedor, en nuestra opinión crea un aliciente para que el propietario de la aeronave, en el caso de que no se lo cubran sus créditos, realice la baja como medida de apremio, en contravención indudable al artículo 17 constitucional. En este sentido provocaría dejar en estado de indefensión al particular considerando que la intención del propietario al pedir la baja de matrícula es encaminada a no permitir el correcto uso y goce de la aeronave.

Ahora bien es importante ser claros en cuanto al alcance real de esta violación, porque si bien es cierto la fracción I del artículo 46 de la LAC puede ser un incentivo para que el propietario que no tenga la calidad de explotador realice la baja de la matrícula, esta petición necesariamente tiene que estar convalidada por una orden de la autoridad competente, que decrete la cancelación, es decir, la petición por si misma no es suficiente, luego entonces el acto de autoridad es el que se convierte en anticonstitucional por lo que en termino estrictos no se estaría haciendo justicia de propia mano.

## Conclusiones

PRIMERA. Las normas de derecho aeronáutico surgen necesariamente del uso común y de la explotación del hecho técnico, el cual crea situaciones de derecho que se deben regular, por tanto para poder crear normas que se ajusten y respondan a las necesidades de la actividad aeronáutica así como para incentivar su desarrollo y perfeccionamiento, tendremos que observar la actividad aérea junto con los principios rectores de derecho y ajustándonos a las legislaciones soberanas de cada estado, las cuales devienen de un proceso anterior que indiscutiblemente no pueden ser pasadas por alto.

SEGUNDA. El derecho aeronáutico integra disposiciones de cualquier área jurídica que obligan tanto al estudioso de esta especialidad como al legislador, a procurar la armonía con la diversidad de ordenamientos en las distintas materias, para no entrar en contradicciones que provoquen incertidumbre jurídica en situaciones análogas.

TERCERA. El uso común del hecho técnico y la costumbre internacional nos ha enseñado que el medio más seguro para poder identificar y controlar efectivamente la aeronave, con la finalidad de evitar que esta se sustraiga a la acción de la justicia, es que se le dote de nacionalidad, de matrícula y que se cuente con un registro público especializado. Por tanto la aeronave en una excepción jurídica se vuelve un bien mueble compuesto registrable y con nacionalidad.

CUARTA. Como se estudió en los diferentes tipos de aeronaves sabemos que aquellas que por su alto grado de complejidad y por el elevado costo de sus componentes las convierte en bienes sumamente valiosos, que dificulta que sean adquiridos fácilmente, en ese sentido el adquirir este tipo de artefactos de gran calidad conlleva hacer desembolsos de grandes sumas de dinero que evidentemente provocan, independientemente del la calidad del sujeto que la adquiera, que se tenga que hacer uso de múltiples esquemas de financiación.

QUINTA. El derecho de propiedad de las aeronaves, visto como el máximo derecho real, en materia aeronáutica ha sufrido un proceso de evolución importante al considerar que un principio se pugnaba por convertirlo en un derecho internacionalmente reconocido con mecanismos efectivos para su protección y perfeccionamiento, tomando en cuenta que las empresas de transporte aéreo como mayores consumidoras de estos artefactos basaban su grandeza y poder en el número de aviones de las que eran propietarias, en contraste, actualmente este derecho se ve superado ya que el estudio de la doctrina y el trabajo legislativo, se concentra en observar otro tipo de derechos como los de garantía y posesión considerando que estos son las más utilizados por las empresas aéreas tomando en cuenta los altos costos de las aeronaves y las exigencias de competencia, seguridad, eficiencia y

ambientales que obligan a las aerolíneas a sustituir sus aviones en un lapso corto de tiempo.

SEXTA. En concordancia con la conclusión anterior, los medios para financiar la adquisición de aeronaves han tenido un proceso de desarrollo muy importante convirtiéndolos en figuras jurídicas modernas y atípicas, como lo es el caso de la hipoteca, la cual, es considerada por la doctrina como contrato accesorio de garantía exclusivo de los bienes inmuebles, mientras que en materia aeronáutica se utiliza comúnmente como medio para realizar la compraventa de aeronaves.

SÉPTIMA. Actualmente, con sus evidentes diferencias, el arrendamiento puro, el *leasing* o arrendamiento financiero son esquemas utilizados por las empresas aéreas como único medio para tener flotas aéreas competitivas y eficientes, que les garanticen su permanencia en el mercado, evitando tener aeronaves viejas y obsoletas.

OCTAVA. No obstante las virtudes que tienen los contratos de utilización y de financiación en la operación común de las empresas aéreas modernas, emanados ciertamente de los países con mayor experiencia en el ramo como Estados Unidos, provocan que países con sistemas jurídicos distintos no puedan acoplarse a situaciones emanadas de la práctica comercial creando dificultades en la aplicación de su derecho positivo.

NOVENA. El derecho del explotador de una aeronave es la máxima expresión de usar y gozar con plenitud el artefacto, ya que la calidad de explotador, sea propietario o poseedor, implica tener la capacidad para disponer de la aeronave por cuenta propia con o sin fines de lucro, para emplearla lícitamente en las actividades que su naturaleza implica.

DÉCIMA. Dada la trascendencia e importancia que tiene la aviación internacional para el desarrollo de la tecnología y el comercio, por la capacidad y velocidad de las aeronaves para desplazarse de un estado a otro, el resguardo de los derechos sobre estas juega un papel muy importante en el ámbito económico y político. Por lo que se han implementando controles efectivos que garantizan su protección, plasmados en múltiples convenciones y tratados cada vez más especializados, en consecuencia el Convenio sobre Embargo Preventivo de Aeronaves y el Convenio sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves han quedado prácticamente en desuso.

DÉCIMA PRIMERA. A partir de la entrada en vigor del Convenio Relativo a las Garantías Sobre Equipos Móviles, con su respectivo protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, firmado en ciudad del Cabo Sudáfrica en el 2001, se implementó un nuevo orden en lo concerniente a la protección de derechos sobre aeronaves y particularmente se incentiva la adquisición de equipos aeronáuticos modernos que garanticen

la rentabilidad y pongan en condiciones de igualdad competitiva a las empresas aéreas. Sin embargo regula figuras no compatibles con sistemas de tradición escrita como es el caso de nuestro país.

**DÉCIMA SEGUNDA.** La obligación de aquella persona física o moral que tenga la calidad de explotador de una aeronave de contar con su respectivo certificado de nacionalidad y matrícula, según lo dispone el artículo 44 de la LAC, se traduce en acreditar la legal procedencia del artefacto y garantiza la protección de los derechos sobre el mismo, por medio de la publicidad frente a terceros, creando prueba plena para demostrar el lugar dónde fue registrada la aeronave y por lo tanto la nacionalidad de esta con los efectos que ello implica.

**DÉCIMA TERCERA.** Registrar una aeronave en el RAM implica; volver públicos, por medio de la publicidad, los cambios del status jurídico de la aeronave; produce efectos frente a terceros; se produce un orden prelativo para los créditos; se les da un rango a los derechos; y se permite a la aeronave circular en el espacio aéreo del país en que es registrada y fuera de este.

**DÉCIMA CUARTA.** De conformidad con la conclusión anterior, en una excepción jurídica, el RAM va más allá de los efectos normales que involucra realizar una inscripción en un registro público, ya que el registro de aeronaves además de tener efectos declarativos también constituye derechos, esto es, que la inscripción en el RAM otorga a quien figura en el asiento registral el derecho de poder explotar la aeronave.

**DÉCIMA QUINTA.** La calidad de explotador puede recaer tanto en el propietario como en el poseedor de una aeronave, por tanto ambos pueden solicitar la inscripción y cancelación del registro de la aeronave en el RAM.

**DÉCIMA SEXTA.** Las aeronaves civiles con marcas de nacionalidad y matrícula extranjeras afectan a las empresas aéreas mexicanas que realizan operaciones en territorio nacional, dejan sin efectos los principios de existencia y validez de los registros nacionales y control de matrículas y transgreden los convenios internacionales creados por la misma OACI sobre esta materia.

**DÉCIMA SÉPTIMA.** En este trabajo no se pretende tomar postura en cuanto a la idoneidad de usar la palabra anticonstitucional e inconstitucional para definir las normas que van en contra o no son compatibles con nuestra Constitución, por tanto haciendo una interpretación armónica, racional y simple de ambos conceptos creemos que para los fines que pretendemos demostrar en este estudio, debemos dirigirnos a la palabra que etimológicamente nos muestre de manera contundente lo que es contrario a la constitución, siendo así, el concepto anticonstitucional nos conduce con claridad a cualquier elemento contrario a la Constitución.

**DÉCIMA OCTAVA.** Es un paliativo, a la posibilidad de que el propietario pueda dar de baja la matrícula, lo señalado en la última parte de la fracción I del artículo 46 de la LAC que establece que no se podrá dar de baja la

matrícula si la aeronave está sujeta a un gravamen, sin embargo resulta insuficiente e impráctica porque da la posibilidad de que el acreedor de su consentimiento, por tanto si consideramos que los contratos de financiación de las instituciones de crédito son normalmente de adhesión y en los mismos se señala expresamente el permiso del arrendatario, tomador, comprador con contrato de reserva de dominio o cualquier poseedor, de dar de baja la matrícula en los casos que se señale, la cancelación de matrícula se podrá hacer sin restricción alguna, privando del derecho de posesión al arrendador sin que tenga la posibilidad de defenderse en clara violación al artículo 14 constitucional.

**DÉCIMA NOVENA.** Es intrascendente encontrar el sentido que el legislador le pretendió dar a la figura del gravamen en la redacción de la última parte de la fracción I del artículo 46 de la LAC, considerando que lo realmente importante es restringir la posibilidad de cancelar la matrícula de una aeronave por cualquier propietario que no detente la calidad de explotador, ya que debemos respetar los principios rectores de nuestro sistema judicial y limitar a nuestros gobernantes a no caer en el servilismo político de integrarse a corrientes provenientes del extranjero que no son acordes con nuestro principios jurídicos.

**VEINTEAVA.** La fracción I del artículo 46 de la LAC viola la garantía de audiencia, prevista en el artículo 14 de la Constitución, al permitir que el propietario, no inscrito o que no tenga la calidad de explotador, realice el trámite de cancelación de matrícula, ya que se priva al legítimo poseedor de su derecho para poder hacer uso la aeronave. Es por ello que al no haber restricción para realizar dicho trámite los posibles arrendadores, tomadores, compradores de aeronaves con reserva de dominio y demás poseedores se ven imposibilitados de hacer valer los derechos que en defensa de sus intereses convenga.

**VEINTEAVA PRIMERA.** La multicitada fracción I del artículo 46 de la LAC también deber ser considerada como violatoria de nuestra carta magna porque al momento de declararse la cancelación de la matrícula, se está realizando un acto de autoridad que implica una afectación al patrimonio de un particular por la privación de su derecho de posesión y por las obligaciones que ello impone. Por tanto, si independientemente de que se realice el trámite a petición de una parte, si se realizare la cancelación involucrando restricción a la posesión, la ley al no contemplar procedimiento o recurso alguno para que los propios afectados impugnen dicho acto de aplicación, este precepto es violatorio del artículo 14 constitucional.

**VEINTEAVA SEGUNDA.** La autoridad competente al realizar la cancelación de la matrícula a petición del propietario que no tenga la calidad de explotador estaría consumando un acto de molestia a un posible arrendatario que tuviera dicha calidad, por perturbarlo en su posesión, sin que hubiera por esa actitud

una debido mandamiento escrito y una correcta motivación, pudiendo provocar entonces una contravención al primer párrafo del artículo 16 constitucional, sin embargo conforme a lo establecido por nuestro máximo tribunal se deberá considerar la violación a la garantía de audiencia consagrada en el artículo 14 constitucional como la privación de un derecho y la garantía de legalidad del artículo 16 como un acto de molestia que no necesariamente implica un acto de privación, con fundamento en lo anterior podemos decir que sobre el caso que nos ocupa la violación constitucional es más clara en los términos del artículo 14 ya que existe la privación del derecho de posesión al no poder explotar la aeronave.

VEINTEAVA TERCERA. La fracción I del artículo 46 de la LAC puede ser un incentivo para que el propietario, que no tenga la calidad de explotador y al cual se le deba una cantidad de dinero por concepto de algún crédito, solicite que se realice la baja de la matrícula, lo cual provocaría hacerse justicia por si mismo violentando en perjuicio del legítimo poseedor el primer párrafo del artículo 17 constitucional, sin embargo esta petición al estar necesariamente supeditada a la convalidación de la autoridad competente, que decrete la cancelación, lo solicitud por si misma no es suficiente, para contravenir el precepto constitucional mencionado por lo que solo el acto de autoridad de cancelar la matrícula será anticonstitucional.

VEINTEAVA CUARTA. Independientemente del origen práctico o de las costumbres comerciales que propiciaron que la matrícula pueda ser dada de baja por cualquier propietario que no ostente la calidad de explotador, es menester, para mantener nuestro sistema judicial sano, respetar en todo momento los principios rectores de nuestra constitución.



## Proyecto de Reformas a la Ley de Aviación Civil.

### Exposición de Motivos

La presente proyecto de reformas tiene el propósito, de establecer una legislación acorde con nuestro sistema jurídico y los principios establecidos en nuestra ley fundamental, con la finalidad de permitir que el sector aeronáutico tenga seguridad jurídica y una debida protección de sus derechos, por medio de un sistema que garantice eficazmente el respeto absoluto de nuestra constitución sin obstaculizar el desarrollo de la aviación comercial en México.

Dentro de la estructura de las empresas aéreas es bien sabido que las aeronaves que forman parte de su activo normalmente fueron adquiridas con algún tipo de financiamiento o contrato de utilización ya que la competitividad en el sector es tal que no se puede disponer de recursos propios para garantizar flotas aéreas de última tecnología como lo demanda el mercado, por lo que normalmente los fondos con los que trabaja una empresa aérea provienen del financiamiento externo, esto es, de alguna institución de crédito que provea de capital suficiente para la adquisición de materiales nuevos y de calidad. En otras palabras las empresas aéreas para mantener sus finanzas sanas, garantizando un servicio seguro y de calidad, hacen uso del financiamiento de instituciones de crédito mediante contratos de *leasing*, compraventas con reserva de dominio, arrendamiento financiero o puro, lo cual provoca que en la mayoría de los casos, la flota aérea casi en su totalidad no forme parte de la propiedad del prestador de servicios aéreos o del explotador.

Hasta ahora, las empresas aéreas mexicanas han mantenido sus estándares de calidad ofreciendo servicios de calidad y seguridad, sin embargo la entrada de aerolíneas de las llamadas de bajo costo y la mayor participación de aerolíneas extranjeras, han propiciado que se flexibilicen tarifas y rutas, que en un momento dado, con la necesidad de mantener presencia en el mercado, se impacte directamente la seguridad operacional, efecto muy dañoso para la sana permanencia del sector; en ese sentido debemos tener una regulación impecable que no de pie a interpretaciones legales que puedan complicar la solución pronta y efectiva de los asuntos que se lleguen a presentar entre los diferentes sujetos de la actividad aeronáutica.

Tomando en cuenta lo anterior se debe garantizar, por medio de disposiciones efectivas, el desarrollo la aviación en México sin que esto implique violaciones a nuestros principios constitucionales, como lo es el caso de la fracción primera del artículo 46 de la LAC, que permite que se prive del derecho de posesión de una aeronave al quien por medio de un contrato este legítimamente facultado para poderlo ejercitar.

Con esta Iniciativa se proponen diversas modificaciones a la LAC para efectos de establecer un sistema que garantice la competitividad de las

empresas mexicanas por medio de la compra de aeronaves modernas y al mismo tiempo se respete la garantía de audiencia consagrada en nuestra constitución. Asimismo, considera la importancia de establecer un sistema que otorgue tranquilidad y certeza a las instituciones de crédito para la financiación de equipo aeronáutico necesario para las empresas aéreas mexicanas.

El estado mexicano debe asumir su papel soberano frente a la aldea global, respetando su norma fundamental y su conciencia como pueblo, por lo que no deberá supeditar su normatividad a corrientes provenientes de sistemas antagónicos que vulneran la lucha y esfuerzo de la sociedad mexicana. En ese sentido del análisis realizado a lo largo de este trabajo proponemos reformar la fracción primera del artículo 46 de la LAC, que establece las condiciones para que a petición de parte se pueda realizar el trámite de cancelación de matrícula de una aeronave.

En conclusión, con la finalidad de respetar nuestros principios constitucionales y en especial la garantía de audiencia, sin mermar en ningún sentido el desarrollo de la aviación, se propone establecer en la LAC, en el reglamento de la LAC y RAM, normas procesales tendientes a conseguir oportunamente el pago de créditos vencidos o no pagados, de parte de las empresas aéreas, sin que se viole el derecho del explotador, persona que consta como titular en el asiento registral, mediante la implantación de un juicio ejecutivo, modificando la fracción I del artículo 46 y disposiciones acordes de la LAC.

Por lo antes expresado y en el entendido de que es un tema de actualidad que necesita regularse, considero que se deben reformar y adicionar los siguientes artículos:

1. Se reforma el artículo el artículo 2 de la LAC que actualmente señala:

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

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

**VIII.** Ruta: espacio aéreo establecido por la Secretaría para canalizar el tráfico aéreo.

**IX.** Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

**X.** Servicio al público de transporte aéreo: el que se ofrece de manera general y que, en términos de la presente Ley, incluye el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso.

**XI.** Servicio de transporte aéreo regular: el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios;

**XII.** Servicio de transporte aéreo nacional: el que se presta entre dos o más puntos dentro del territorio nacional, y

**XIII.** Tratados: los definidos como tales en la fracción I del artículo 2 de la Ley sobre la Celebración de Tratados.

Para quedar de la siguiente manera:

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

...**XIV.** Explotador: persona que teniendo a su disposición la aeronave y la dirección técnica de la misma la utiliza por cuenta propia aun sin fines de lucro.

2. Se reforma el artículo 46 de la LAC, que actualmente dispone lo siguiente:

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

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

**II.** Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;

**III.** En caso de destrucción, pérdida o abandono de la aeronave;

**IV.** Por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales;

**V.** Por matricularse en otro Estado, y

**VI.** Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos respectivos.”

Por lo que deberá quedar en los términos siguientes:

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

**I.** A solicitud escrita del propietario **que tenga la calidad de explotador** o del legítimo poseedor de la aeronave. No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor.

**II...**

3. Se adiciona el artículo 101 Bis del reglamento de la LAC:

**Artículo 46 Bis.** Cuando exista algún crédito en el que se tenga como garantía real a la aeronave, el acreedor podrá optar por ejercitar su acción por medio del juicio ejecutivo, pudiendo pedir que se ordene el embargo precautorio del artefacto.

Quedara exenta provisionalmente la aeronave del embargo preventivo en los siguientes supuestos:

I. Las aeronaves afectadas exclusivamente a un servicio del Estado, inclusive el correo, exceptuando el comercio.

II. Las aeronaves que prestan efectivamente servicios en una línea regular de transportes públicos y las aeronaves de reserva indispensables.

III. Toda otra aeronave afectada al transporte de personas o de bienes contra el pago de una remuneración, cuando se encuentre listo a partir para efectuar dicho transporte, salvo que se trate de una deuda contraída para el viaje que va a realizar o de una deuda originaria en el transcurso del viaje. Las disposiciones del presente artículo no se aplican al embargo preventivo ejercido por el propietario desposeído de su aeronave mediante un acto ilícito.

Una fianza suficiente impedirá el embargo y dará derecho a la liberación inmediata.

La demanda de levantamiento de los embargos preventivos se resolverá por procedimiento sumario y rápido, declarándose responsable al embargante en aquellos casos en los que no se sujete el embargo preventivo a lo dispuesto en este Código, del daño que resultare para el explotador o para el propietario

4. Se adiciona el artículo 102 Bis. del Reglamento de la LAC

**Artículo 102 Bis.** La cancelación de la matrícula de una aeronave procede por petición de las personas interesadas, por orden de autoridad competente o de oficio. Las personas autorizadas a las que se refiere son el legítimo propietario siempre y cuando tenga carácter de explotador o el poseedor que tenga debidamente inscrito en el RAM el contrato que le transfiere dicha calidad.

5. Se reforma el artículo 29 RRAM que actualmente establece lo siguiente:

**“Artículo 29.-** La cancelación procede por petición de las personas interesadas, por orden de autoridad competente o de oficio, y se hará constar en el folio correspondiente, con indicación de la causa que la motivó.”

Por lo que deberá quedar como sigue:

**Artículo 29.-** Declarada procedente la cancelación por el director del registro se hará constar en el folio correspondiente, con indicación de la causa que la motivó.

**BIBLIOGRAFÍA.****LIBROS.**

1. ACQUARONE María, El Leasing, su Instrumentación y Encuadre en la Actual Financiación Empresaria, Ábaco de Rodolfo Depalma, Buenos Aires, 1996.
2. Ambrosini, A., Instituciones del Derecho Aéreo de la Aviación, Buenos Aires, 1951.
3. AVALOS, Marcos, Regulación de Aerolíneas en México, México centro de investigaciones para el desarrollo, 2006.
4. CALEGARI DE GROSSO Lydia, El Contrato de Leasing, Legislación y Jurisprudencia, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 2001.
5. CARRILLO Flores, Antonio, Estudios de Derecho Administrativo y Constitucional, UNAM, 1987.
6. CASTELLANOS Ruiz, Esperanza, Autonomía de la Voluntad y Derecho Uniforme en el Transporte Internacional, Comares, Granada 1999.
7. CASTRO Marroquín, Martín, Derecho de Registro su Reorganización y Unificación, Porrúa, México 1962.
8. CERVANTEZ Arce, José, De los Bienes, Porrúa S.A., México, 1990.
9. CHIRINO, Castillo Joel, Derecho Civil III, Contratos Civiles, McGraw-hill, México, 1996, 2da Edición.
10. COVIÁN ANDRADE, Miguel, Teoría Constitucional, Centro de Estudios de Ingeniería Política y Constitucional A.C., México, 2002.
11. Domínguez Martínez Jorge Alfredo, Derecho Civil, Teoría del Contrato, Contratos en Particular, Porrúa, México, 2000.
12. E. PÉPIN, Le Droit aérien, en Recueil des Cours de l'Académie de Droit international, 71, La Haya 1947.
13. FOLCHI Mario, Orestes y COSENTINO T. Eduardo, Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico, EUDEBA, Buenos Aires, 1968.
14. FOLCHI Mario, Orestes, Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo, Astrea de Alfredo y Ricardo de Palma, Buenos Aires, 1977.
15. FRANCOZ Rigalt, Antonio, Directivas Mexicanas del Derecho de la Aviación, 1958.
16. FRANCOZ Rigalt, Antonio, Propiedad y Derecho sobre Aeronaves. México, SCT, 1961.
17. FUSTER, Augusto, Manual de Derecho Aeronáutico, El Arte S.A., Paraguay, 1958.
18. GAREE Copello, Belter, La Expansión de las Fronteras del Estado en los Espacios Marítimos y Aéreos, Montevideo, 1992.
19. GARZA García, Cesar Carlos, Derecho Constitucional Mexicano, McGraw-HILL, México, 1997.
20. GILDMEISTER, Alfredo, Elementos de Derecho Aeronáutico, Universidad del Pacífico, Lima, 1973.

21. GÓMEZ Lucía, Cesar, Diagonal Histórica del Tráfico Aéreo Español, España.
22. GUTIÉRREZ Peláez, Agustín, Doctrina Aeronáutica, México, 1967.
23. HENRY-COUANNIER, Elementos Creadores del Derecho Aéreo, Reus S.A., Madrid 1929, 1era Edición.
24. INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA, Nuestra Constitución Historia de la Libertad y Soberanía del Pueblo Mexicano, INEHRM, México, 1990.
25. LENA paz, Juan, Compendio de Derecho Aeronáutico, Plus Ultra, Buenos Aires, 1975.
26. LÓPEZ Medel, Jesús, Teoría del Registro de la Propiedad como Servicio Público, Imprenta San José, S.A., Madrid, 1991.
27. MACÍAS Bárcenas, Héctor, Marco Jurídico de la Seguridad Aeronáutica, México: H. Macías Bárcenas, 2005.
28. MAREK Zylicz, International Air Transport Law, Martinus Nijhoff Publishers, Mass. Boston 1992.
29. MARÍA Campos, Armando, La Navegación Aérea en México.
30. MEYER, Alex, Compendio de Derecho Aeronáutico, Atalaya, Buenos Aires, 1947.
31. NICCOLI, Ricardo, Historia del Vuelo, Océano 2003.
32. NOGUERÓN Consuegra, Pedro, Política Aérea del Gobierno Federal, 1965 1970, Union Grafica S.A.
33. Oñate, Antonio, Conocimientos del Avión, Thomson editores, Madrid, 1997.
34. ORESTES Folchi, Mario, Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico, Universitaria de Buenos Aires, 1968.
35. ORESTES Folchi, Mario, Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo, Buenos Aires, Astrea de Alfredo y Ricardo de Palma, 1977.
36. PÉREZ Fernández del Castillo, Bernardo, Derecho Registral, Porrúa, México, 1990.
37. PINO Muñoz, Jacinto Héctor, Legislación Aérea de México y Centroamérica, Universidad Nacional.
38. RODRÍGUEZ Jurado, Agustín, Código Aeronáutico Internacional Anotado, Abelado Perrot.S.A., 1992.
39. ROJINA Villegas Rafael, Derecho Civil Mexicano, t. VI, vol. II, Porrúa, México, 6ª ed.
40. SALVADOR, Orizaba Monroy, Contratos Civiles, Productora Grafica S.A. de C.V., México, 2006.
41. SÁNCHEZ Colín, Guillermo, Procedimiento Registral de la Propiedad, Porrúa, México, 2001.
42. SCHMAL González, Raúl, Programa de Derecho Constitucional, Noriega Editores, México, 2007, 2da. Edición.
43. TAPIA Salinas, Luis, Derecho Aeronáutico, Bosch, Barcelona, 1993.
44. UGARTE Romano, Luis, Ley Convenios, Tratados y otros Temas de Aeronáutica, México, Instituto Iberoamericano de Derecho, 1995.



45. UGARTE Romano, Luis, Tratado de Derecho Aeronáutico, Ugarte y Ugarte Asociados, S.C., México 2000.
46. VAN Sickle, Neil, Aeronáutica Moderna, Aviación Básica Aplicada, 1985.
47. VID Righetti, El Sistema de Responsabilidad Objetiva de Navegación Aérea y su Posible Extensión a los Transportes por todas las Vías. RDM, 1960.
48. VIDELA Escalada, Federico, Derecho Aeronáutico, buenos aires, Zavala, 1969. Tomo 1.
49. VIDELA Escalada, Federico, Derecho Aeronáutico, buenos aires, Zavala, 1970. Tomo 2.

#### *LEGISLACIÓN NACIONAL.*

50. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
51. Ley de Aeropuertos.
52. Ley de Aviación Civil.
53. Ley Federal del Trabajo
54. Ley General de Vías de Comunicación.
55. Reglamento de la Ley de Aeropuertos.
56. Reglamento de la Ley de Aviación Civil.
57. Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.
58. Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
59. Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico

#### *LEGISLACIÓN EXTRANJERA*

60. Código Aeronáutico Argentino.
61. Código Aeronáutico Chileno.
62. Código Civil de la Republica Argentina.
63. Código Civil del Perú.
64. Ley de Aviación Civil de Costa Rica.
65. Ley de Aviación Civil de la Republica Bolivariana de Venezuela.
66. Ley Española sobre Navegación Aérea.

#### *CONVENIOS.*

67. Anexo Siete al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).
68. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal 1999).
69. Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional (Varsovia, 1929).
70. Convenio Relativo a las Garantías Sobre Equipos Móviles (Ciudad del Cabo Sudáfrica, 2001).
71. Convenio sobre Embargo Preventivo de Aeronaves (Roma, 1933).

72. Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
73. Convenio sobre Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves (Ginebra, 1948).
74. Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, del Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil (Ciudad del Cabo Sudáfrica, 2001).

#### *DICCIONARIOS Y DOCUMENTOS.*

75. CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Enciclopedia de Derecho Usual, Heliasta S.R.L., Buenos Aires, Argentina, 1989.
76. CENTRO INTERNACIONAL de DERECHO REGISTRAL, Memoria del IV Congreso Internacional de Derecho Registral, Centro Internacional de Derecho Registral, México 1980.
77. CORN, Joseph, La Biblia de la Aviación, 1985
78. ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, Driskill S.A., Argentina, 1979.
79. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, Diccionario Jurídico Mexicano, Porrúa UNAM, México 1998, decima primera edición.
80. REVISTA RESPONSA, año 3 número 13, enero de 1998.
81. VELASCO Sales, José, Diccionario Aeronáutico Civil y Militar, 1994.