

227
2Ej.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

" GRAVAMENES SOBRE AERONAVES "

T E S I S

Para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A D A P O R :

Benjamín Guillermo Fernández De Cordoba Delgado

México, D. F.

1 9 8 8



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está 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.

GRAVAMENES SOBRE AERONAVES

	Página
CAPITULO I	
El Derecho Aéreo.	
1.- Definición y Objetivo	1
2.- Antecedentes del Derecho Aéreo.	3
3.- Características del Derecho Aéreo.	14
4.- Fuentes del Derecho Aéreo.	19
CAPITULO II	
La Aeronave y su Régimen Jurídico.	
1.- Concepto de Aeronave.	26
2.- Clasificación de Aeronave.	26
A) En las Convenciones.	30
B) En la Legislación Mexicana.	31
3.- Estatuto Jurídico de la Aeronave.	32
CAPITULO III	
Los Gravámenes en General.	
1.- Concepto y Origen de los Gravámenes.	40
2.- Bienes Susceptibles de Gravamen.	45
3.- Gravámenes en la Legislación Mexicana.	46
4.- Efectos Jurídicos de los Gravámenes.	49

CAPITULO IV

Gravámenes en el Derecho Aéreo
Internacional.

1.- Convenciones.	52
A). Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos Sobre Aeronaves de Ginebra de 1948.	54
2.- Gravámenes sobre Aeronaves en la Legislación Interna de Algunos Países.	69
A). Chattel Mortgage.	69
B). Hire Purchase.	70
C). Conditional Sale.	71
D). Fleet Mortgage.	73
E). Equipment Trust.	75
F). La Hipoteca.	77
G). La Prenda.	86
H). Privilegios o Derechos Preferentes.	89
I). El Embargo.	95

CAPITULO V

Gravámenes en el Derecho Aéreo

Mexicano.

1.- La Hipoteca.	97
A). Constitución de la Hipoteca.	102
B). Extinción de la Hipoteca.	105
2.- La Prenda.	107
A). Elementos de la Prenda	114
A.1 Elementos <u>esenciales</u> .	114
A.2 Elementos de validez.	116
3.- Privilegios.	120
4.- Embargo de Aeronaves.	127
CONCLUSIONES	136
BIBLIOGRAFIA	140

CAPITULO I

El Derecho Aéreo.

1.- Definición y Objetivo.

El Derecho Aéreo es el conjunto de normas y principios que rigen la navegación aérea y las relaciones jurídicas que nacen de la misma.

De lo anterior vemos que el Derecho Aéreo abarca por tanto, todas las cuestiones legales que tienen su origen en la aeronavegación, ya sea esta actividad de carácter público o privado, nacional o internacional, e incluye también la condición jurídica del espacio aéreo, el régimen legal de las aeronaves, la circulación y los transportes aéreos, el personal de a bordo y tierra, el régimen de aeropuertos, el salvamento de aeronaves, los seguros aeronáuticos, etc.

Esta amplitud de la disciplina se encuentra reflejada en la variedad de normas que la integran y es por ello que el Derecho Aéreo comprende reglas de Derecho Internacional y Nacional, de Derecho Público y Privado, de Derecho Substancial y Formal, abarcando situaciones

jurídicas de muy distinto naturaleza.

Por lo anterior podemos decir que el Derecho Aéreo, se encarga de regular jurídicamente todos los factores esenciales de la actividad aérea, tales como el ambiente en donde ella se organiza y desenvuelve que es el espacio situado sobre la superficie de la tierra y la parte de esta superficie específicamente destinada a tal actividad, los aeronaves con que se desarrolla, el personal especializado que sirve para su operación y reparación y en fin, todas las relaciones jurídicas, públicas o privadas, nacionales o internacionales que tienen su origen en la actividad aérea.

La aviación es el arte o ciencia del vuelo humano, el cual ha pasado por tres fases que todavía coexisten y que son la aviación deportiva, la militar y la comercial.

Las aeronaves usadas en un principio por deportistas fueron pronto utilizadas en la guerra, por ejemplo, en la guerra italo-turca de 1911 y posteriormente en forma muy extensa en la Primera Guerra Mundial, durante la cual su desarrollo fue extraordinario, razón por la que al terminar este conflicto armado, los aeronaves

podieron utilizarse en actividades comerciales, tales como el servicio postal, transporte de pasajeros, carga, etcétera.

Así mismo, el Derecho Aéreo tiene por objeto regular las relaciones entre las aeronaves, las personas y bienes sobre la superficie de la tierra, tratando de resolver los conflictos jurídicos que puedan surgir con el uso de las aeronaves, tales como posibles daños que se lleguen a causar a los bienes y personas en la superficie de la tierra, como a los transportados por las aeronaves. Regula también las condiciones para la operación del servicio aéreo y la construcción y operación de las aeronaves, haciendo de la aviación un medio de transporte más eficiente, seguro y cómodo para los usuarios.

2.- Antecedentes del Derecho Aéreo.

En el año de 1782, la Humanidad contempló la invención de una máquina voladora que despegó de la tierra por sus propios medios. Se trata de un globo lleno de aire caliente construido por los hermanos Montgolfier y que llevaba el nombre de sus inventores.

La primera norma de Derecho Aéreo que se dictó en

el mundo occidental fué la ordenanza dictada el 23 de abril de 1784, por el Prefecto de Policía de París, Monsieur Lenoir. Esta disposición prohibía la ascensión en globo sin autorización previa, siendo el objeto primordial de tal disposición la de proteger los bienes de terceros en la superficie.

El primer caso de daños suscitado y resuelto por el Derecho Aéreo, tuvo lugar en los tribunales americanos y se resolvió conforme al derecho común, siendo el caso el siguiente: "Un globo de aire caliente tripulado aterrizó en un jardín y los tribunales resolvieron condenar al aeronauta y propietario del globo como responsable de los daños causados al aterrizar y los ocasionados por la gente que pisoteó el jardín para rescatarlo, condenándolo por tanto, al pago de tales daños".

De lo expuesto se observa que en un principio se aplicó el derecho común a la nueva actividad técnica de la aviación en cada estado, pero al transcurrir el tiempo y desarrollarse la aviación, se vió que no era posible aplicar a la nueva actividad el derecho común, dadas las características de las aeronaves y las naciones además, se dieron cuenta de la necesidad de uniformar las normas

que regulan la actividad aérea, celebrando diversas convenciones.

Estas convenciones son de carácter general y especial, algunas de las cuales señalamos a continuación:

A). Convenciones de Carácter General.

La primera convención de carácter general sobre Derecho Aéreo suscrita en el mundo fué la Convención sobre Navegación Aérea, firmada en París, Francia el 13 de octubre de 1919, comúnmente conocida como Convención de París de 1919.

En ella se establecía el principio de la soberanía de los estados contratantes sobre el espacio aéreo que cubre sus respectivos territorios (artículo primero), reconociendo al mismo tiempo a las aeronaves de los países contratantes, en tiempos de paz, la libertad de tránsito inofensivo (artículo segundo). Se establece en la misma convención, en el artículo quince que el tránsito de las aeronaves queda sujeto a las necesidades del estado subyacente el que fijará las rutas, itinerarios a que deberá sujetarse la aeronave al atravesar el territorio sin aterrizar. Se estableció que los estados contratantes podían impedir por razones militares o de seguridad pública el vuelo de las aeronaves

de los demás estados contratantes sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no hicieran distinción entre aeronaves privadas del país y las de otros estados contratantes (artículo tercero).

Por primera vez en la Convención de París de 1919 se trató lo relativo a la nacionalidad de las aeronaves, determinándose en el artículo sexto que la nacionalidad de las aeronaves era la del país en la que se hubiera matriculado en el registro respectivo, debiendo estar las aeronaves provistas de un certificado de navegabilidad expedido por el estado donde se encontraran matriculadas (artículo décimo primero).

Se pactó en dicha convención que cada estado contratante podía subordinar a su previa autorización la explotación de líneas aéreas regulares internacionales sobre su territorio con o sin escalas (artículo decimo quinto), y podían los estados contratantes establecer en favor de sus aeronaves nacionales reservas y restricciones concernientes al transporte comercial de personas y bienes entre dos puntos dentro de sus territorios. Se establecieron así mismo en la Convención, los documentos que debían llevar a bordo y se imponía la obligación de conservar los libros de

navegación hasta dos años después de la última anotación. Se reconocía a las autoridades locales el derecho de visita a las aeronaves y el de verificar los documentos de vuelo tanto a la llegada como a la partida de las aeronaves disponiendo también en el artículo vigésimo tercero, que el salvamento de los aparatos perdidos en el mar sería regulado por los principios del Derecho Marítimo.

En la Convención de París de 1919 a que nos referimos, por medio del artículo trigesimo cuarto, se creó la Comisión Internacional de Navegación Aérea (CINA), la que tenía por función ajustar los reglamentos técnicos de la Convención a las exigencias de la navegación aérea.

Esta convención ha sido una de las más importantes, pues fue la primera que abarcó la mayor parte de los problemas relativos a la navegación aérea. Estuvo en vigor hasta que comenzó a regir la Convención de Chicago de 1944, relativa al régimen de la aviación civil internacional.

Convención Iberoamericana de Navegación Aérea.

Esta convención de carácter general fue suscrita en Madrid, España, en el año de 1926, siguiendo de cerca

Gobierno de los Estados Unidos de América, la que tenía por objeto revisar y actualizar el estatuto internacional de la navegación aérea establecido por la Convención de París y considerar diversos problemas relacionados con la explotación de los servicios aéreos internacionales. Cincuenta y dos estados participaron en esa conferencia en la que luego de árduas discusiones entre los partidarios de la libertad total de tráfico aéreo y los defensores del derecho de los estados a subordinar a su previa autorización el funcionamiento de líneas aéreas internacionales sobre sus respectivos territorios, se suscribieron entre otros, los siguientes acuerdos:

- a) Una convención sobre aviación civil internacional;
- b) un acuerdo sobre tránsito de los servicios aéreos internacionales, y
- c) un acuerdo sobre transporte aéreo internacional.

a) Convención de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional.

Esta convención constituye actualmente la carta orgánica de la aviación civil internacional estando compuesta por un preámbulo y 96 artículos que al igual que

la de París de 1919 se encuentra complementada por diversos anexos que establecen las modalidades de aplicación de sus disposiciones. Esta convención, trata de las siguientes cuestiones: Primera parte, Navegación aérea.

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

Segunda parte: Organización de la Aviación Civil Internacional.

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

Tercera parte: Transporte Aéreo Internacional.

- XIV. Información y datos.
- XV. Aeropuertos y otras facilidades para la navegación aérea.

XVI. Consorcios y servicios mancomunados.

Cuarta parte: Disposiciones finales.

XVII. Otros convenios y acuerdos sobre aeronáutica.

XVIII. Resolución de Controversias.

XIX. Guerra.

XX. Anexos.

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

XXII. Definiciones.

b) Acuerdo sobre tránsito de los servicios aéreos internacionales. Según este acuerdo, los estados contratantes se reconocen recíprocamente en lo que respecta a los servicios aéreos internacionales regulares, los siguientes derechos: de volar sobre su territorio sin aterrizar y de aterrizar con fines no comerciales, por ejemplo, el de abastecerse de combustible.

c). Acuerdo sobre transporte aéreo internacional. Por este acuerdo, los estados contratantes se reconocen recíprocamente en cuanto a los servicios aéreos internacionales regulares, los siguientes derechos: de volar

sobre su territorio sin aterrizar; de aterrizar para fines no comerciales; de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del estado, cuya nacionalidad posee la aeronave; embarcar pasajeros, correo y carga con destino al territorio de estado cuya nacionalidad posee la aeronave, y tomar y desembarcar pasajeros, correo y carga que tengan su origen o destino en el territorio de cualquier otro estado contratante.

B). Convenciones de carácter especial.

Hasta la fecha han sido suscritas las siguientes convenciones para la unificación internacional de Derecho Aéreo de carácter especial:

a) Convención de Varsovia de 1929, sobre responsabilidad del transportador aéreo internacional.

b) Convención de Roma de 1933, sobre daños causados por aeronaves extranjeras a la persona o propiedad de terceros situados en la superficie.

c) Convención de Roma de 1933, sobre embargo e inmovilización de aeronaves.

d) Convención de Bruselas de 1938, sobre asistencia y salvamento de aeronaves en el mar.

e) Convención de Ginebra de 1948, relativa al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves.

f) Convención de Roma de 1952, sobre daños causados a aeronaves extranjeras a los terceros en la superficie; esta convención reemplaza a la de Roma de 1933.

g) Protocolo de La Haya de 1955 que complementa a la Convención de Varsovia.

h) El acuerdo de Montreal de 1966 entre compañías aéreas sobre responsabilidad del transportador aéreo internacional.

i) Convención de Guadalajara de 1961, relativa a la unificación de ciertas reglas al transporte internacional, realizado por quien no sea el transportista contractual.

j) Convenio de Tokio de 1963, sobre infracciones y ciertos actos ocurridos a bordo de aeronaves. Esta convención tiene como objeto el de sancionar los delitos cometidos a bordo de aeronaves y que pongan en peligro la seguridad de la aeronave, las personas o los bienes en la misma, o que pongan en peligro el orden y la disciplina a bordo, en este convenio se excluyen las cuestiones civiles, excluyéndose las aeronaves del estado.

k) Convención de La Haya de 1970, sobre apoderamiento ilícito de aeronaves.

l) Convenio de Montreal de 1971, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

m) Protocolo de Guatemala de 1971, que modifica la Convención de Varsovia.

n) Protocolo de Montreal de 1975, que modifica la Convención de Varsovia (cuatro protocolos).

ñ) Protocolo de Montreal del 23 de septiembre de 1978, que modificó la Convención de Roma de 1952, sobre daños.

3. Características del Derecho Aéreo.

Se pueden enumerar como características del Derecho Aéreo, las siguientes:

- a). Uniformidad.
- b). Influencias de factores políticos.
- c). Dinamismo.
- d). Autonomía.

A) El Derecho Aéreo se caracteriza por una acentuada tendencia a la uniformidad internacional, ya que el avión que es el medio con el que se desarrolla la actividad aérea, es un transporte que por su velocidad puede

cruzar varios países en corto tiempo. Esta característica de la navegación aérea ha llevado a los estados a adoptar normas uniformes tendientes, por una parte a evitar trabas a la circulación aérea y por otra, a eliminar conflictos que podrían surgir entre leyes, entre los estados sobrevolados por las aeronaves.

En la actualidad la navegación se rige en el campo del derecho público por la Convención de Chicago de 1944, que en razón de haber sido ratificada por 156 países, tiene el carácter de un verdadero estatuto jurídico mundial de la aviación. En la órbita del derecho privado es igualmente valioso el resultado obtenido por las labores de unificación, pudiendo citarse a título de ejemplo la Convención de Varsovia de 1929 sobre responsabilidad del transportador aéreo, en el transporte aéreo internacional, la que ha obtenido numerosas ratificaciones y ha sido reproducida en muchas legislaciones nacionales.

Las convenciones de Derecho Aéreo han tenido mucha influencia en el derecho interno de los estados, puesto que la ratificación de una convención, impone a las partes contratantes el deber de asegurar su estricta observancia dentro de los respectivos ámbitos de jurisdicción y si bien

cada estado contratante conserva su autonomía legislativa en el orden interno, los inconvenientes que se derivarían de una dualidad de regímenes y el valor de las soluciones surgidas de las convenciones, ha hecho que la mayoría de las leyes aeronáuticas nacionales adopten los principios y normas establecidas por tales convenciones, lográndose con ésto una cierta uniformidad entre diversas legislaciones internas.

B) Influencia de factores políticos.

Otro rasgo característico del Derecho Aéreo en el predominio que ejercen los factores de orden político en el proceso de formación de esta disciplina. Ciertos principios del Derecho Aéreo de carácter público como el de la soberanía en el espacio aéreo, se fundan en los peligros que la aviación representa para la seguridad de los estados. Por otra parte, el avión que en tiempo de guerra es un arma de gran poder destructivo, constituye en tiempo de paz un instrumento de prestigio e influencia política internacional, razón por la cual los legisladores han tratado de encauzar el desarrollo de la aviación, según ciertas directivas y presupuestos considerados esenciales

para los intereses del estado, circunstancia que se refleja necesariamente en la creación de un derecho positivo que favorezca el logro de tal finalidad.

C. Dinamismo.

El amplio desenvolvimiento alcanzado por la navegación aérea y las transformaciones que sin cesar experimenta en su aspecto técnico, exigen una constante revisión de las normas que la rigen a fin de adaptarlas a las nuevas situaciones legales que van surgiendo, como ejemplo, la utilización cada vez más frecuente del helicóptero que ha planteado ya la necesidad de determinar el régimen jurídico que mejor se adecúe a las necesidades y características de este aparato, el cual por poder elevarse y descender verticalmente en espacios mínimos, obliga a revisar las normas referentes a la circulación aérea, aduana, migración, policía, sanidad, etc.

D. Autonomía.

Sostiene Ambrosini (1), que el derecho aeronáutico es autónomo por cuanto reúne los requisitos y condiciones exigidas a tal efecto por la doctrina, a saber, novedad

orgánica de la materia, especialidad de los principios generales que la gobiernan y plenitud de la disciplina en su aspecto público y privado.

a). El primer requisito se desprende de la naturaleza misma de la aviación que ha creado una serie de problemas jurídicos nuevas, imponiéndose la necesidad de crear un conjunto orgánico de normas propias dirigidas a regirla en forma adecuada.

b). En cuanto a los principios generales que dominan la disciplina se deben señalar como uno de los más importantes y significativos en el de la soberanía de los estados sobre su espacio aéreo, que unido a otro principio generalmente admitido el derecho de tránsito inofensivo de las aeronaves comerciales no regulares a través de las fronteras y del cielo de los estados extranjeros, forma un sistema de sano equilibrio que promueve el desarrollo ordenado de la aviación internacional.

Otro principio general específico de la materia es el de que la circulación de las líneas aéreas internacionales no es libre, sino que está sujeta al consentimiento de los estados a que se dirigen o que simplemente deben atravesar. En materia de responsabilidad existe un sistema

de principios que es típico del derecho aéreo y que es la distinción entre daños causados por aeronaves a los terceros ubicados en la superficie y daños producidos a las personas y bienes transportados, estando la responsabilidad aeronáutica limitada, por lo general, a una suma máxima salvo que el daño haya sido causado por dolo o culpa grave.

c). El último de los requisitos exigidos por la doctrina se da en el derecho aéreo porque existe un conjunto de principios y normas de derecho público y privado que constituye un sistema completo.

4. Fuentes del Derecho Aéreo.

Las fuentes del Derecho Aéreo, en razón de las características que han quedado expuestas en el punto anterior, son las convenciones internacionales, el Derecho Común, y el Derecho Marítimo. Las convenciones internacionales sobre Derecho Aéreo para que sean obligatorias deben ser ratificadas por los países contratantes, de conformidad a lo que la constitución política de cada uno determine.

En México; las fuentes especiales del Derecho Aéreo son los tratados y convenciones que el gobierno mexicano

haya suscrito y ratificado constitucionalmente, la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos y las demás leyes y reglamentos aplicables de conformidad a lo previsto por el artículo 307 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La Constitución Mexicana establece que son ley suprema: los tratados celebrados por el Presidente de la República con potencias extranjeras, de acuerdo a las facultades que le confiere el artículo 89 fracción X de la Constitución Política de México y que sean ratificados por el Senado, de acuerdo a las facultades que le confiere el artículo 76 fracción I de la Constitución Federal.

Quedan por tanto, comprendidas las convenciones internacionales suscritas por el Presidente de México o sus representantes diplomáticos y ratificadas por el Senado de la República.

La Ley de Vías Generales de Comunicación es la principal ley que regula en México la aeronavegación y fué promulgada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de febrero de 1940, regulando en el libro cuarto las comunicaciones aeronáuticas, libro que fue modificado en el año de 1950.

La Ley de Vías Generales de Comunicación establece en sus artículos Cuarto fracción IV, Quinto y 309 último párrafo, que el Código Civil del Distrito Federal se aplicará supletoriamente para resolver las controversias que surjan en lo relativo a la aeronavegación, cuando tal ley no prevenga el caso por resolver o se refiera a la interpretación y cumplimiento de los contratos.

El Código Federal de Procedimientos Civiles, es también otro que se aplica para resolver las controversias que se susciten con motivo de los actos o hechos que surjan al realizar la actividad aeronáutica, conocerán por tanto, los tribunales federales, toda vez que el espacio aéreo es vía de comunicación y además para su explotación comercial es necesaria una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en virtud de así ordenarlo expresamente la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos Cuarto fracción IV, Quinto y 309.

El Código Penal para el Distrito Federal es también fuente del Derecho Aéreo, en virtud de ser aplicable a los delitos federales conforme a su ámbito de validez y aplicación, tipificando y sancionando los delitos que se

cometan a bordo de aeronaves o usando las mismas de conformidad a lo establecido en el artículo 146 fracción III, 147, 165 y 170 del citado Código Penal, quedando determinado que: "serán considerados piratas los corsarios que en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el corso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, pero practicando actos de defraudación contra buques de la República o de otra nación, para utilizar a lo cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves, sancionándose la conducta anterior con pena de 15 a 30 años de prisión y decomiso de la nave a los que pertenezcan a una tripulación pirata".

El mismo Código Penal como fuente del Derecho Aéreo, establece que "al que empleando explosivos o materiales incendiarios o por cualquier otro medio destruya total o parcialmente una aeronave, una embarcación u otro vehículo, de servicio federal o local, si se encontrasen ocupados por una o más personas, se le aplicará prisión de 20 a 30 años. Si en el vehículo del que se trate no se hallare persona alguna se aplicará prisión de 5 a 20 años."

Así mismo se aplicará prisión de 5 a 20 años sin

perjuicio de la pena que corresponda por otros delitos que cometa el que hiciere cambiar el destino a una aeronave, valiéndose de amenazas, violencia, intimidación o por cualquier otro medio ilícito o lo hiciere desviar de su ruta. De lo antes expuesto se comprende que el Código Penal del Distrito Federal en forma implícita se convierte en fuente del Derecho Aéreo al tipificar y sancionar los delitos cometidos a bordo de las aeronaves. Vemos también que en forma expresa el artículo Quinto de la Ley de Vías Generales de Comunicación determina que de los delitos que se cometan contra las vías generales de comunicación, conocerán los tribunales federales, siendo aplicable el Código Federal de Procedimientos Penales.

El Código de Comercio es fuente del Derecho Aéreo por remisión expresa que hace la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo Cuarto fracción III, al determinar que por medio del Código de Comercio se resuelvan las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de los contratos relacionados con las vías generales de comunicación y medios de transporte.

La Ley Federal del Trabajo como fuente del Derecho

Aéreo reglamenta las relaciones de trabajo entre las tripulaciones aeronáuticas y los patronos en el capítulo IV, del Título Sexto.

En los artículos relativos al trabajo de las tripulaciones aeronáuticas, se tomó en cuenta que el trabajo a desarrollar es de carácter técnico, que requiere una especialización y se presta dentro de condiciones poco comunes, pues el trabajo deberá desarrollarse a diferentes horas de acuerdo a las necesidades de servicio y en diversos lugares inclusive, en un país extranjero. Se toma también en cuenta que la aviación es una actividad en constante desarrollo previendo por tanto la necesidad de capacitar al personal a fin de que pueda operar equipos más nuevos o complicados.

Tienen estas normas de derecho como finalidad además de las relativas a conseguir el equilibrio y la justicia social en las relaciones entre trabajadores y patronos, garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas y son irrenunciables en la medida que corresponda a este propósito.

La Jurisprudencia, por medio de las tesis sustentadas por la Suprema Corte de Justicia de la República Mexicana

al resolver los juicios que son de su competencia, es otra fuente de esta rama del derecho.

Por último, tenemos a la doctrina como fuente del Derecho Aéreo, pero no en sentido formal, ya que la misma no es obligatoria, sólo sirven las tesis doctrinales al legislador como base para normar su criterio durante la elaboración del derecho formal perfeccionando el Derecho Aéreo al llenar las lagunas de la ley, cuando esto es necesario.

CAPITULO II

La Aeronave y su Régimen Jurídico.

1.- Concepto de Aeronave.

La Ley de Vías Generales de Comunicación define en el artículo 311 a las aeronaves para efectos de esa ley como cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Este concepto de aeronave, es desde mi punto de vista desacertado, pues no todos los vehículos que se sostienen en el aire son aeronaves, como por ejemplo los globos de gas cautivo, los cuales no navegan en el aire, pues se encuentran unidos a tierra no reuniendo por tanto la calidad técnica de aeronaves, así mismo la citada ley en el artículo de referencia no distingue entre aeronaves más ligeras o más pesadas que el aire.

El Código Argentino es más acertado al considerar en el artículo 35 como aeronaves "a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el aire y sean aptos para transportar personas o cosas". Por tanto, se puede concluir que para que un aparato o mecanismo se pueda calificar como aeronave conforme a la legislación argentina,

necesita la concurrencia de dos elementos que son: la capacidad de circular en el aire y la aptitud para el transporte de personas o cosas y faltando cualquiera de los requisitos no puede afirmarse que una máquina se califique como aeronave.

Dado lo expuesto sería conveniente modificar el concepto de aeronave contenido en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Al quedar determinado el concepto de aeronave, queda por aclarar que dase de bien es conforme a su naturaleza jurídica para lo cual debemos decir que es un bien mueble de naturaleza compleja integrado por un conjunto de cosas simples que están unidas orgánicamente con una finalidad común, concurriendo unas a integrar la estructura física de la aeronave de tal forma que faltando alguna de la misma no puede sustentarse en el aire por ejemplo, las alas de un avión, en tanto que otras cosas que integran la aeronave destinadas permanentemente al uso de la aeronave no son técnicamente indispensables para la realización del vuelo, contribuyen únicamente a la seguridad o comodidad de los usuarios como por ejemplo los radios de comunicación, radar, aire acondicionado, cabinas presurizadas, etc.

Las primeramente citadas son partes constitutivas o integrantes de la aeronave y las segundas son accesorias de la misma, que unidas ambas clases de cosas constituyen un nuevo bien que tiene una individualidad jurídica y un valor económico distinto de los elementos que lo forman. Por tanto, la aeronave es un bien mueble por naturaleza, sometido a ciertas reglas propias de los inmuebles, como la publicidad de los derechos reales que lo afecten. Pertenece entonces a una categoría de bienes muebles que por su importancia se hace necesario someterlos a un régimen especial de publicidad y control sin desconocerle por tal motivo su naturaleza esencial de bien mueble, para otros autores, se trata además de un bien registrable.

2.- Clasificación de Aeronaves.

Las aeronaves se pueden clasificar desde distintos puntos de vista.

En primer término, se les puede clasificar desde un punto de vista técnico y se les puede considerar también desde un ángulo jurídico. En uno y otro caso, distinguir entre las diversas categorías de aeronaves, tiene importancia para las consecuencias jurídicas que de ello emanan.

Desde el punto de vista técnico se puede clasificar a las aeronaves de la siguiente manera:

I. Aeronaves más ligeras que el aire (o aerostatos).	A. sin motor:	globos
	B. con motor:	dirigibles
II. Aeronaves más pesadas que el aire. (o aerodinos)	A. sin motor:	planeador
	B. con motor:	avión, helicóptero, hidroaviones, anfibiaos.

Esta clasificación tiene importancia, ya que las normas sobre tránsito aéreo tienen presente estos distintos tipos de aeronaves y dan preferencia por ejemplo, al aterrizaje de las aeronaves sin motor sobre las que si lo tienen. Es conveniente también, tener presente la clasificación de aeronaves de ciertas normas especiales que rigen la operación de algunas de ellas, como los hidroaviones o los helicópteros.

Desde el punto de vista jurídico las aeronaves admiten varias clasificaciones:

La Convención de Chicago en su artículo tercero, las divide en aeronaves civiles y de estado: La distinción tiene gran trascendencia, ya que la Convención de Chicago

se aplica a las aeronaves civiles, quedando las aeronaves de los estados excluidas de sus regulaciones.

También hay que agregar que los requisitos de ingresos de una aeronave de estado extranjera al territorio de un país, son generalmente distintos a los que se refieren a las aeronaves civiles extranjeras, pues para estas últimas hay una mayor libertad de ingreso y circulación.

La clasificación de las aeronaves desde un punto de vista jurídico se ha realizado por medio de las convenciones internacionales de Derecho Aéreo y por las legislaciones internas de los estados, exponiéndose a continuación los criterios de clasificación considerados en las convenciones y por la legislación mexicana en particular.

A). Clasificación de aeronaves en las convenciones.

Las aeronaves en la Convención de Chicago de 1944, que actualmente regula la aviación civil internacional, quedan clasificadas en el artículo Tercero como aeronaves del estado o civiles. Las primeras son aquellas aeronaves que se utilizan en actividades de policía y militares y de aduana. Las diversas convenciones internacionales existentes en Derecho Aéreo sólo se aplican a las aeronaves civiles.

Pueden clasificarse también las aeronaves nacionales o extranjeras, desprendiéndose esta clasificación de diversas disposiciones de la Convención de Chicago.

B) Clasificación de aeronaves en la Legislación Mexicana.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 311 clasifica a las aeronaves estableciendo que son de estado o civiles, siendo aeronaves del estado las de propiedad de la federación, de los estados, de los municipios o de los organismos públicos descentralizados, sin mencionar las aeronaves militares, las cuales por pertenecer a la federación se deben de considerar pertenecientes al estado, quedando las aeronaves militares sujetas al Reglamento de Tránsito Aéreo, cuando vuelen sobre aerovías o utilicen aeropuertos civiles controlados.

Todos los demás aeronaves se consideran civiles ya sea que estén afectadas a la prestación de un servicio público o servicio privado, agregando la ley que las aeronaves civiles destinadas permanentemente a un servicio de estado se considerarán aeronaves de estado. El concepto de aeronaves de estado del artículo 311 citado, es distinto al que establece la Convención de Chicago.

Dentro de la clasificación de aeronaves civiles en México destinadas a un servicio público, éstas pueden prestar un servicio de transporte aéreo regular o no regular. Las aeronaves civiles privadas, de acuerdo a la Ley de Vías Generales de Comunicación son aquellas que las utilizan sus propietarios, para vuelos de placer, la aerofotografía o a la aplicación científica de la aviación como por ejemplo la fumigación aérea.

De lo anterior se infiere que la legislación mexicana clasifica a las aeronaves como civiles o del estado, según la calidad del propietario de la aeronave.

3. Estatuto Jurídico de la Aeronave.

Podemos decir que el estatuto jurídico de la aeronave es el conjunto de normas que en particular se refieren a la misma, determinando su nacionalidad, matrícula y condiciones necesarias que deben reunir para su operación.

En el ámbito internacional estos requisitos están reglamentados por la Convención de Chicago de 1944 en su parte I en el artículo Tercero, capítulo III y capítulo V, en que se determina que la convención se aplicará únicamente a las aeronaves civiles. El capítulo III se refiere a la

nacionalidad de las aeronaves y el V a las condiciones que deben reunir las aeronaves.

La importancia de atribuir nacionalidad a las aeronaves, ha sido reconocida por la doctrina desde los primeros tiempos de la navegación aérea, por lo que ya en el Congreso Internacional para la Reglamentación de la Locomoción Aérea, realizado en Verona, Italia, en el año de 1910 y en el primer congreso convocado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación celebrado en París en 1911, se llegó a la conclusión de que toda aeronave debía tener una nacionalidad, principio que posteriormente fue consagrado por la Convención de París de 1919 en sus artículos sexto y octavo y en la Convención de Chicago de 1944 en los artículos décimo séptimo y décimo octavo.

Esto se justificó porque la aviación es un factor importante de la potencialidad de un estado, por tanto, debe reconocerse entre éste y las aeronaves que forman parte del patrimonio nacional, la existencia de un vínculo de nacionalidad que permite a los estados protegerlos internacionalmente en la misma forma que a sus ciudadanos. Así mismo, la nacionalidad es condición imprescindible para volar fuera de las fronteras nacionales por lo que es necesario

que los gobiernos se hagan responsables de los daños que pueda causar y asegurar también el respeto de los derechos sobre las aeronaves. Por último, desde el punto de vista del Derecho Privado la atribución de una nacionalidad permite determinar en algunos casos la ley competente para regir los hechos y actos jurídicos producidos a bordo de las aeronaves.

Al iniciarse el estudio del problema sobre la nacionalidad de las aeronaves, surgieron en la doctrina diversos criterios para establecerla, que fueron los siguientes: la nacionalidad del propietario; el domicilio del propietario; el lugar de estacionamiento habitual de la aeronave; la matrícula y el lugar de construcción de la aeronave.

Actualmente tal problema se encuentra resuelto por la Convención de Chicago de 1944, que establece en el artículo décimo séptimo que las aeronaves tendrán la nacionalidad del estado en que estén matriculadas.

En la misma Convención de Chicago, se establece que las aeronaves sólo podrán tener una nacionalidad, no pudiendo ser matriculadas en más de un estado. Ordena así mismo, que las aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional deben llevar distintivos adecuados a su

nacionalidad y matrícula.

Fundamentalmente en la legislación mexicana el estatuto jurídico de la aeronave está constituido por la Ley de Vías Generales de Comunicación y por el Reglamento de Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil en su capítulo Cuarto, publicado en el Diario Oficial del 27 de agosto de 1942.

En México la inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano confiere a la aeronave la nacionalidad mexicana, de acuerdo a lo establecido por la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Para que una aeronave extranjera pueda matricularse en México, se requiere la previa cancelación de la matrícula extranjera, pudiendo ser solicitada la inscripción por el propietario de la aeronave o por quien tenga el título para hacerlo.

Inscrita la aeronave, se otorgará la matrícula correspondiente y se expedirá el certificado de nacionalidad y matrícula que la identificará y probará su inscripción.

La nacionalidad mexicana de la aeronave se pierde como consecuencia de la cancelación de la matrícula en el Registro Aeronáutico la que podrá hacerse conforme a

lo previsto por la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el artículo 373, de acuerdo a las siguientes causas: a solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula; por orden de la autoridad competente; en caso de destrucción o pérdida de la aeronave; cuando la aeronave no llene los requisitos y condiciones de aeronavegabilidad reglamentarios; por vencimiento del plazo cuando esté sujeta a término la vigencia de la matrícula respectiva; por abandono de la aeronave; o por cualquier otra causa que señalen los reglamentos. Cuando una aeronave esté gravada no podrá cancelarse la matrícula sin el previo consentimiento del acreedor.

En el ámbito internacional la Convención de Chicago, en el artículo 29, establece las condiciones que deben llenar las aeronaves, determinando que las de los estados contratantes que se dediquen a la navegación aérea internacional, deberán llevar certificado de matrícula, su certificado de navegabilidad, licencias de los tripulantes, un diario de a bordo, si tiene aparatos de radio, la licencia del aparato; si lleva pasajeros, una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino y si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada sobre la carga. Los

estados contratantes se comprometen a su vez, a reconocer los certificados de navegabilidad expedidos por el estado al que pertenezca la aeronave, así como los certificados de aptitud y licencias del personal de vuelo de la aeronave, reservándose cada estado el derecho a reconocer tales documentos, siempre que los requisitos bajo los cuales se expidan, sean iguales o superiores a las normas mínimas que establezca la Convención de Chicago.

En México las condiciones que debe llenar una aeronave para volar, se determinan por el Reglamento de Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil, que ordena los requisitos técnicos mínimos para el vuelo.

Habiéndose determinado la nacionalidad de las aeronaves procede hablar sobre la individualización de cada una, que tiene por objeto que las autoridades y personas en general, conozcan a los propietarios.

La matrícula respectiva para cada aeronave se otorga por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que se fijará en la aeronave de acuerdo al reglamento respectivo que es el de Seguridad y Policía de la Navegación Aérea Civil, debiéndose observar también

lo ordenado por la Ley General de Vías de Comunicación en el capítulo Tercero del Libro Cuarto denominado de las Marcas de Nacionalidad y Matrículas.

El artículo 315 del capítulo citado, ordena que toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula, para las aeronaves mexicanas, las siglas XA, para los servicios públicos; XB para las de servicio privado y XC para las del estado.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes asignará a cada aeronave su matrícula, la que junto con la de nacionalidad se fijará en la aeronave en la forma, términos y características que determine el reglamento respectivo el que establece que después de las siglas indicadas, se agregarán tres letras que determinará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las que deberán ser en caracteres romanos, de un color que contraste fuertemente con el color de la aeronave y se colocarán en ambos costados del fuselaje entre los planos de cola y las alas.

En México, la Ley de Vías Generales de Comunicación en el artículo 313 determina que para inscribir una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano, se requiere ser ciudadano mexicano o una persona moral mexicana cuando la aeronave vaya a dedicarse al servicio público de

transporte aéreo o a la prestación de servicios aéreos privados que se dediquen a la realización de trabajos de aerofotografía, aerotopografía, aerofumigación u otros análogos.

La ley en el artículo citado no prohíbe expresamente que un extranjero pueda inscribir una aeronave privada, por lo que se deduce que si una aeronave propiedad de un extranjero solo se va a utilizar para viajes de placer o asuntos personales, puede inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano.

En el ámbito internacional la Convención de Chicago determina que todas las aeronaves dedicadas a la navegación internacional, deberán llevar distintivos adecuados de su nacionalidad y matrícula.

En los anexos relativos de la Convención de Chicago se establece que la nacionalidad de las aeronaves se distingue por medio de una o dos letras del alfabeto, así por ejemplo, las aeronaves privadas argentinas llevan las letras LV, las francesas la letra F, las uruguayas las letras CX, las mexicanas las letras XB, si son privadas, XA si son privadas destinadas a transporte público y XC si pertenecen a algún estado, municipio, empresa descentralizada o a cualquier dependencia federal.

CAPITULO III

Los Gravámenes en General.

1. Concepto y Origen del Gravamen.

El gravamen es una carga impuesto a un bien, el cuál limita el uso o libre disposición del mismo, por parte del propietario, a favor de uno o varios acreedores, los cuales tienen un derecho real sobre dicho bien.

Los gravámenes pueden constituirse por contrato o extracontractualmente, por ejemplo por mandato judicial. Generalmente los gravámenes se constituyen contractualmente con el fin de garantizar el cumplimiento de otro contrato, y en general, son contratos accesorios, que en caso de no cumplirse la obligación garantizada, da derecho al acreedor real a vender el bien gravado y que con el producto se pague la cantidad que se le adeuda, o bien a adjudicarse el bien, pagándose con el mismo, su crédito.

El acreedor real tiene a su favor un derecho preferente sobre el bien gravado oponible a terceros, así como a ejercitar acciones reivindicatorias en caso de que lo

adquiera un tercero, es decir, tiene un derecho persecutorio sobre el bien gravado.

Los gravámenes extra-contractuales pueden constituirse aún en contra de la voluntad del dueño del bien sobre el que se impone, teniendo generalmente como fin el de garantizar el cumplimiento de una obligación, como por ejemplo, el embargo de bienes de un deudor para garantizar el pago de una deuda de dinero. También puede constituirse con el fin de permitir el mejor aprovechamiento de un bien a otro propietario, tal es el caso de la constitución de una servidumbre de paso a través de un predio dominante con el fin de comunicar a un predio con un camino, gravamen que se puede imponer por orden judicial en caso de que el propietario del predio dominante no acepte extrajudicialmente tal paso.

El origen del gravamen es incierto, pero ya en Roma existía esta limitación a la disposición de un bien por parte de su dueño, ya que en principio el patrimonio de un deudor servía de garantía a todos sus acreedores y en caso de hacerse insolvente, cada uno de los acreedores corría el riesgo de perder todo o parte de un crédito.

En Roma, los acreedores podían encontrar una garantía

más o menos eficaz obteniendo garantías especiales, distinguiéndose dos clases, a saber: la garantía personal en la que una o varias personas se obligaban con el deudor, pudiendo dirigirse el acreedor al más solvente para hacerse pagar y la garantía real que era la afectación de un bien al pago de una obligación.

Durante mucho tiempo los romanos sólo emplearon para dar seguridad real al acreedor el contrato denominado venta fiducia, reconociendo después el "pignus", desarrollándose posteriormente la hipoteca bajo la influencia del derecho pretoriano.

La venta con fiducia consistía en celebrar un contrato en que el acreedor le exigía al deudor la entrega del bien para garantizarse el pago o el cumplimiento de la obligación, quedando obligado el acreedor a venderlo nuevamente al deudor cuando éste cumpliera la obligación, pudiendo en tanto dejar al deudor la detentación o uso del bien a título de arrendamiento. En este tipo de contrato el deudor corría el riesgo de que el acreedor vendiera el bien antes de que se venciera el término para cumplir la obligación, no teniendo el deudor acción contra el nuevo adquirente para recuperar el bien vendido con fiducia, teniendo sólo acción contra el acreedor siendo esta la acción personal de fiducia.

Pignus o prenda es el nombre del gravamen impuesto a un bien, figura jurídica que nació en Roma sin poderse precisar la fecha. El procedimiento era más sencilla y favorable para el deudor, consistía en que el deudor entregaba al acreedor a título de prenda un bien, obligándose el acreedor a devolverla después del pago. El acreedor es tratado como si poseyera por sí mismo, para lo cual tenía la protección de los interdictos contra cualquier que le arrebatara la posesión, aún contra el deudor, pudiendo recurrir ante el Pretor para que lo pusiera nuevamente en posesión del bien que tenía en garantía.

La garantía que el acreedor encuentra en la prenda es el derecho que tiene de retener la posesión de la prenda hasta que se le haya cumplido la obligación, teniendo para el deudor el inconveniente de que conservaba la propiedad pero perdía el uso y la posesión. La institución tenía también el inconveniente que aún siendo mayor el precio del bien que la cantidad adeudada, el mismo sólo podía servir como prenda a un acreedor, por lo que se buscó entonces, una figura jurídica más conveniente que fué la hipoteca.

La hipoteca, es una institución que viene desde Grecia y consistía en dar en garantía un inmueble, para garantizar el cumplimiento de una obligación. Tenía la desventaja de desposeer al deudor del inmueble dado en garantía. Cuando esta institución jurídico paso al Derecho Romano, los romanos la perfeccionaron, ya que al constituirse una hipoteca sobre un bien inmueble no era necesario hacer entrega del bien hipotecado al acreedor para garantizar la obligación y su preferencia en el pago.

Esta institución fué reogida por las legislaciones de los países o pueblos conquistados por los romanos, entre ellos España, la cual aplicó su legislación en las colonias americanas. México, al independizarse, siguió los principios del Derecho Español en los Códigos Civiles de 1870 y 1884 para el Distrito Federal y Territorios. Al promulgarse el Código Civil de 1929, actualmente en vigor modifica los artículos del código anterior en los que se establecía que la hipoteca recaía exclusivamente sobre inmuebles, predios o derechos reales constituidos sobre los mismos, para decir solamente que la hipoteca se constituye sobre bienes determinados, pero sin exigir que sean inmuebles.

Conforme al artículo 2896 del Código Civil en vigor, la hipoteca se extiende además, aunque nada se exprese en el título constitutivo de la misma, a las accesiones, mejoras y muebles incorporados al inmueble gravado.

La ventaja de la hipoteca es que sobre un mismo bien se puede constituir varias hipotecas con diferentes acreedores, permitiendo con esto aprovechar mejor el valor del bien gravado.

2. Bienes Susceptibles de Gravamen.

Para que puedan gravarse los bienes, es necesario que existan y puedan venderse o comprarse, esto es que se encuentren dentro del comercio. Esta característica ya era necesaria desde el Derecho Romano en donde debía existir y ser susceptible de apropiación, ser determinables o poder hacerlo en un momento dado.

En cuanto a los bienes que pueden gravarse, existen limitaciones impuestas por la ley al establecer el Código Civil del Distrito Federal, en el artículo 747, que están fuera del comercio por su naturaleza aquellas cosas que no pueden ser poseídas por un individuo exclusivamente y por disposición de la ley quedan fuera del comercio los bienes del estado, tanto federales, estatales o municipales y aquellos que la ley así declare.

3. Gravámenes en la Legislación Mexicana.

Sabiendo que el gravamen es una limitación al uso o libre disposición de un bien por parte de su propietario en virtud de estar garantizando una obligación a favor de uno o más acreedores y que éstos tienen un derecho sobre el bien preferente y oponible a terceros, concluimos que los gravámenes son derechos reales, sin embargo, no todos los derechos reales son gravámenes, ya que el Código Civil del Distrito Federal clasifica como derecho real a la propiedad y a la posesión, sobre los cuales sí puede recaer un gravamen, en virtud de lo cual debemos saber cuales son los derechos reales reconocidos por el citado Código Civil actualmente en vigor, y en su oportunidad determinar cuales derechos reales constituyen un gravamen.

El Código Civil del Distrito Federal habla en varios artículos de derechos reales, pero no tiene un artículo o disposición que determine cuales son los derechos reales por él reconocidos, no limitando en forma expresa el número de ellos.

Los derechos reales se encuentran nominados por el Código Civil en diferentes capítulos, estando la mayoría de ellos en el libro segundo denominado "De los Bienes",

los cuales son los siguientes: la posesión, el dominio o propiedad, el usufructo, el uso, la habitación, las servidumbres. La prenda y la hipoteca, como derechos reales se tratan en el libro cuarto relativo a los contratos.

De lo anterior podemos inferir que de los derechos reales, determinados por el Código Civil del Distrito Federal en vigor, los que constituyen gravámenes son los siguientes:

El usufructo, es el derecho real y temporal de disfrutar los bienes ajenos, tal como lo define el artículo 980 del Código Civil.

El uso, este derecho real, da derecho para percibir los frutos de una cosa ajena, que basten a las necesidades del usuario y su familia, aunque ésta aumente, artículo 1049 del Código Civil.

La habitación, este gravamen da a quién tiene este derecho la facultad de ocupar gratuitamente en una casa ajena las piezas necesarias para sí y para las personas de su familia, artículo 1050 del Código Civil.

La prenda, es un derecho real constituido sobre un bien mueble enajenable, para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago, como lo

define el Código Civil en el Artículo 2856.

La hipoteca, es una garantía real, 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 y preferencia establecida por la ley, según el artículo 2893.

Habiendo quedado determinado cuales son los gravámenes en el Código Civil, podemos decir que existen otros gravámenes permitidos por la ley, teniendo su origen en diversos actos o hechos jurídicos, tales como los provenientes de una conducta ilícita en que se condena en este último caso, al delincuente a la reparación del daño. Un ejemplo de lo anterior sería el embargo de bienes del deudor durante la ejecución forzada de la sentencia o vía de apremio o un embargo precautorio durante el procedimiento al tener temor fundado de que el deudor dilapide u oculte los bienes y no pueda hacerse efectiva la sentencia o embargar bienes en el momento oportuno, tenemos también el caso del embargo de bienes de un deudor de impuestos en virtud del proveído dictado por la autoridad fiscal, si este no se cumple dentro del término

concedido al deudor. El embargo es también un gravamen pues al fincarse sobre bienes del deudor, éste no puede disponer de tales bienes y el acreedor o ejecutante tiene derecho sobre los bienes embargados.

4. Efectos Jurídicos de los Gravámenes.

Al constituirse un gravamen sobre un bien, debe inscribirse en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, en virtud de así ordenarlo el artículo 3002 del Código Civil del Distrito Federal en sus fracciones I, V y IX, quedando comprendidos en la fracción I, las hipotecas, servidumbres, usufructo, uso y habitación; los gravámenes impuestos a los bienes en los términos de la fracción V relativa a los contratos de prenda cuando el bien dado en garantía queda en poder del deudor porque así lo hayan acordado o porque expresamente lo autorice la ley. Por último la fracción IX del artículo citado, ordena que se inscribirán los gravámenes provenientes de una resolución judicial, como por ejemplo, el embargo de un inmueble, sea dentro de un juicio ejecutivo, o en ejecución de una sentencia.

Los efectos jurídicos que produce la inscripción de un gravamen, es el de que el derecho real sea oponible a terceros en razón de su inscripción así como también el de ser acreedor preferente ante otros de igual calidad pero de inscripción posterior.

El Código Civil del Distrito Federal en su artículo 3003 establece las consecuencias de la no inscripción en los siguientes términos:

Los documentos que deban conforme a esta ley, registrarse y no se registren, solo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no podrán producir por perjuicios a terceros, el cual sí podrá aprovecharse en cuanto le fueran favorables.

De lo anterior se deducen los efectos jurídicos que ocasionan la inscripción o no, de un gravamen o derecho real, pudiendo la no inscripción ocasionar la pérdida de un derecho, pues si bien es cierto que un contrato que grava un bien se celebra con las formalidades de ley y no se registran oportunamente, el mismo es perfecto entre las partes, pero no surte efectos contra terceros, sino hasta el momento de su inscripción en el Registro Público de la Propiedad. Así mismo, podemos concluir que la

inscripción en el Registro Público de un acto nulo por así considerarlo la ley, no se convalida por la inscripción de acuerdo a lo previsto en el artículo 3006, del Código Civil del Distrito Federal.

CAPITULO IV

Gravámenes en el Derecho Aéreo Internacional.

1.- Convenciones.

El creciente desarrollo de la aviación, el aumento del precio de las aeronaves y el incremento de su costo de operación, exige a los concesionarios de líneas aéreas, contar con créditos basados en el valor de sus aeronaves e instalaciones para procurarse el dinero necesario para la prestación del servicio o para su crecimiento y desarrollo, mediante el ofrecimiento en garantía de las aeronaves, sin perder al mismo tiempo la posibilidad de explotarlos y obtener los correspondientes beneficios.

En tal virtud, en un principio se garantizaron los créditos mediante los contratos de garantía existentes en el Derecho Civil, de cada estado, imponiéndose gravámenes que por su regulación y características no eran adecuados para las aeronaves, ya que éstas se desplazan rápidamente de un país a otro, quedando en un momento dado fuera del alcance del acreedor con garantía sobre la aeronave con motivo del crédito otorgado al propietario de la misma.

Por lo anterior se vió la necesidad de crear una ley que unificara los principios de los gravámenes impuestos sobre las aeronaves y la forma de hacer efectivos los créditos y reconocerlos internacionalmente, con el fin de proteger los derechos de los acreedores y en esta forma contribuir al desarrollo de la aviación al facilitar los créditos para la compra de equipos más nuevos y perfeccionados. Lo anterior se ha logrado mediante la celebración de convenios internacionales entre diversos países que se obligan al firmarlos a reconocer los derechos de los acreedores de los países miembros.

Al elaborarse los convenios, se tomó en cuenta la naturaleza especial de la actividad que se pretendía regular por lo cual aún siendo similares las garantías entre el Derecho Común y el Derecho Aéreo, en este último el uso de determinadas garantías y el derecho de retención preventivo han sido limitados con objeto de poner a la navegación aérea al abrigo de peligros que pudieran ocasionar trastornos o irregularidades en el servicio aéreo, limitándose así mismo los privilegios sobre aeronaves que pudieran afectar los derechos de los acreedores con

garantía sobre estos vehículos, salvo los privilegios reconocidos expresamente en las convenciones.

A) Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos Sobre Aeronaves de Ginebra de 1948.

La importancia de una reglamentación relativa al reconocimiento de los derechos sobre aeronaves era evidente, ya que si es necesario asegurar la circulación rápida y sin trabas de las aeronaves, también es importante asegurar los derechos que sobre las mismas tienen los acreedores, ya que dada la movilidad de las aeronaves, en un momento dado podría ser muy difícil o tal vez imposible la recuperación de un crédito, como por ejemplo, al construir diversas hipotecas sobre una aeronave en varios países, momento en que es necesario establecer un orden de preferencia y rango de los acreedores, lugares de constitución, el monto y los medios para hacer efectivo el crédito garantizado.

En razón de lo anterior se convocó a una convención internacional para tratar de establecer las bases para el reconocimiento de los derechos sobre las aeronaves, por lo que en junio de 1948 se reunieron los representantes

de diversos países, aprobándose un proyecto de convención que ahora conocemos como Convención Relativa al Reconocimiento Internacional de Derechos Sobre Aeronaves de Ginebra de 1948.

Esta convención tuvo como fin la protección de las garantías constituidas para garantizar créditos aeronáuticos, en la misma se establece un derecho internacional uniforme y se fijan reglas para resolver conflictos de leyes indicando las leyes aplicables.

o). Aplicación

Conforme al artículo décimo primero de la convención, las disposiciones del presente convenio se aplicará en cada estado contratante solo a las aeronaves matriculadas en otro estado contratante. El presente convenio se aplica además en los territorios que el estado contratante representa en sus relaciones internacionales o exteriores, conforme al artículo 23, fracción III de la misma que establece, que este convenio se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable un estado contratante, con excepción de los territorios respecto de los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso primero del presente artículo, esto es que cualquier estado podrá

dedarar en el momento del depósito del instrumento de ratificación o adhesión, que la aceptación de este convenio no se extiende a alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable. La Organización de Aviación Civil Internacional, notificará tal declaración a cada uno de los estados signatarios y adherentes.

Si en un territorio representado por un estado contratante en sus relaciones exteriores, existe un registro de matrícula distinto, toda referencia hecha en el presente convenio a la ley del estado contratante deberá entenderse como una referencia a la ley de ese territorio.

Las disposiciones del presente convenio no afectarán el derecho de los estados contratantes de aplicar a una aeronave las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea. Los estados contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para asegurar la ejecución del presente convenio y hacerlas conocer sin retardo al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional. Conforme al artículo décimo tercero el convenio no se aplicará a las aeronaves destinadas a servicios militares, de aduana y de policía.

b) Vigencia de la Convención.

Conforme al artículo décimo noveno el convenio se sujetará a la ratificación de los estados signatarios, depositándose los instrumentos de ratificación en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que comunicará la fecha de depósito a cada uno de los estados signatarios o adherentes.

Queda establecido en la convención que tan pronto como dos estados signatarios depositen sus instrumentos de ratificación del convenio, éste entrará en vigencia entre ellos a los noventa días del depósito del segundo instrumento de ratificación. Para cada uno de los estados que depositen su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigencia a los noventa días del depósito de tal instrumento.

La organización de Aviación Civil Internacional, notificará a cada uno de los estados signatarios la fecha de entrada en vigencia del convenio. El convenio estará en vigor entre las partes hasta que algún estado contratante lo denuncie conforme al artículo 22, denuncia que deberá notificarse a la Organización de Aviación Civil Internacional, la que comunicará la fecha de la notificación

a cada estado signatario o adherente. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de la denuncia.

Cualquier estado podrá denunciar el convenio separadamente por todos o por alguno de los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable.

c). Derechos reconocidos por la Convención.

Los derechos reconocidos por la convención se encuentran en el artículo Primero que establece que los estados contratantes se comprometen a reconocer:

El derecho de propiedad sobre aeronaves.

El derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir la propiedad por compra.

El derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo.

La hipoteca, mortgage y derechos similares sobre una aeronave creados convencionalmente en garantía de una deuda.

Los anteriores derechos, serán reconocidos por las partes a condición que los mismos hayan sido constituidos

conforme a la ley del estado contratante en el cual la aeronave estuviere matriculada al tiempo de su constitución y debidamente inscrita en el Registro Público del estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

Ninguna disposición del convenio impedirá a los estados contratantes reconocer por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una aeronave. No obstante, ningún derecho preferente de aquellos enumerados en el inciso 1 del artículo Primero del convenio deberá ser admitido o reconocido por los estados contratantes.

Todas las inscripciones relativas a una aeronave deben constar en el mismo registro. Salvo disposición en contrario del convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inciso 1 del artículo Primero, con respecto a terceros, se determinará conforme a la ley del estado contratante donde tal derecho esté inscrito. Cada estado contratante podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave que no pueda válidamente constituirse conforme a su ley nacional.

A fin de que los terceros puedan informarse de los eventuales gravámenes que pesen sobre las aeronaves, dispone la convención que en el certificado de matrícula de la misma deberá indicarse la ubicación de la oficina encargada de llevar el registro, certificados, copias extractos de la inscripción, debidamente autenticados, los cuales harán fé del contenido del registro, salvo prueba en contrario, pudiendo los estados cobrar derechos razonables por cualquier servicio efectuado por la oficina encargada del registro.

Se reconoce en el artículo Tercero inciso 3 que si la ley del estado contratante prevé que la recepción de un documento equivale a su inscripción esta recepción surtirá los mismos efectos que la inscripción para los fines de la convención y en este caso se tomarán medidas adecuadas para que tales documentos sean accesibles al público.

d) Privilegios.

Se establece en el artículo Cuarto de la Convención, que los estados contratantes reconocerán que los créditos originados por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave, por los gastos extraordinarios

indispensables para la conservación de la aeronave, serán preferentes a cualquier otro derecho o crédito que grave la aeronave, a condición de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios de acuerdo a la ley del estado contratante donde hayan finalizado las operaciones de salvamento o de conservación.

En razón del origen de los créditos preferentes, éstos tienen un carácter oculto y con el fin de proteger a los acreedores hipotecarios y prendarios existentes o futuros acreedores, la convención en el artículo Cuarto inciso 3 ordena que los titulares de los créditos preferentes o privilegiados deben anotarlos en el registro dentro de los tres meses a contar de la fecha de terminación de las operaciones que los hayan originado.

La no inscripción de los créditos preferentes o privilegiados reconocidos por la convención trae como consecuencia de conformidad al artículo Cuarto, inciso 4 que los estados contratantes no reconozcan tales gravámenes después de la expiración del plazo de tres meses que establece el inciso 3 del artículo Cuarto para su inscripción, salvo que dentro de ese plazo, el crédito privilegiado haya sido objeto de anotación en el registro, o el monto del

crédito haya sido fijado de común acuerdo, o una acción judicial haya sido iniciada con relación a ese crédito; en este caso, la ley del tribunal que conozca la causa determinará los motivos de interrupción o de suspensión del plazo.

Además de los créditos preferentes establecidos en el artículo Cuarto de la convención, se admiten implícitamente otros tres privilegios al indicar el artículo Séptimo que cuando se realice la venta forzosa de una aeronave por ejecución de alguno de los derechos mencionados en el artículo Primero, la legislación del estado contratante en que la venta tenga lugar podrá disponer que los créditos provenientes de daños ocasionados a terceros en la superficie de ese estado tengan preferencia con respecto a los titulares de derechos previstos en el citado artículo Primero, hasta la concurrencia del 20% del precio de venta de la aeronave. Sin embargo, esa disposición no será aplicable cuando el daño causado en la superficie esté suficientemente asegurado si el monto de la indemnización corresponde al valor de venta de la aeronave ejecutada.

También se dispone en el artículo Séptimo inciso 6, que los gastos de justicia legalmente exigibles según la

ley del estado contratante en que la venta forzosa se realiza y devengados durante el procedimiento de ejecución en vista de la venta y en interés común de los acreedores, serán reembolsados sobre el precio de venta antes que cualquier otro crédito, incluso los privilegiados del artículo Cuarto.

Así mismo, las disposiciones de la convención no afectan el derecho de los estados contratantes de aplicar a una aeronave las medidas de ejecución previstas por sus leyes nacionales relativas a la inmigración, aduana o navegación aérea, conforme al artículo Décimo segundo. Por tanto, el cobro forzoso de una multa que imponga un estado por alguno de los conceptos indicados tendrá preferencia absoluta con respecto de cualquier otro crédito previsto por la convención.

e). Procedimiento de ejecución.

Se establecen en la convención reglas para la ejecución de sentencias dictadas con motivo de créditos incumplidos, estableciendo el artículo Séptimo que el procedimiento de venta en ejecución de una aeronave, será determinado por la ley del estado contratante, donde la venta se efectúe, debiéndose observar las disposiciones siguientes:

1.- La fecha y lugar de la venta serán determinadas por lo menos con seis semanas de anticipación.

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

La inobservancia de las anteriores disposiciones serán sancionadas por la ley del estado contratante, donde la venta se efectúe.

Sin embargo, toda venta efectuada en contravención de las reglas contenidas en el inciso 2 del artículo Séptimo antes citado, podrá ser anulada en virtud de demanda iniciada dentro de los seis meses, contados desde la fecha de la venta, por cualquier persona que hubiere sufrido

perjuicio a consecuencia de tal inobservancia.

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

El inciso 5 del artículo Séptimo establece que cuando se cause un daño en la superficie 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 Primero en garantía de un crédito, la ley nacional de ese estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquier otro perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor que las disposiciones del inciso 4 del artículo Séptimo antes citado, no surtan efectos con respecto a las víctimas o causahabientes en calidad de acreedores ejecutantes y que los derechos previstos en el artículo Primero que garanticen un crédito y graven la aeronave embargada no sean oponibles a las víctimas o

sus causahabientes, sino hasta el 80% de su precio de venta.

Sin embargo, las disposiciones precedentes de este inciso no serán aplicables cuando el daño causado en la superficie esté conveniente y suficientemente asegurado en el sentido del presente inciso, si el monto del seguro corresponde al valor de la aeronave cuando estaba nueva.

En el inciso 6 del artículo Séptimo se establece que 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 Cuarto de la Convención.

En virtud de que las aeronaves en sus vuelos internacionales tienen necesidad de repuestos tales como motores, hélices, llanta, etcétera, en la Convención se tomó en cuenta tal necesidad y se estableció en el artículo Décimo, que si en virtud de la ley de un estado contratante donde esté matriculada una aeronave alguno de los derechos previstos en el artículo Primero, regularmente inscrito con respecto a una aeronave y constituido en

garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados, esa extensión será reconocida por todos los estados contratantes a condición de que tales piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad apropiada, efectuada en el lugar mediante avisos, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que lo grava, con indicación del registro donde el derecho está inscrito y el nombre y domicilio de su titular.

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

Las disposiciones del artículo Séptimo incisos 1 y 4 y las del artículo Octavo, no se aplicarán a la venta en ejecución de las piezas de repuesto. No obstante; cuando el crédito del ejecutante no esté previsto de una garantía real, se considerará que las disposiciones del artículo Séptimo inciso 4 permiten la adjudicación sobre postura de los dos tercios del valor de las piezas de repuesto, tal como sea fijado por peritos designados por la autoridad que intervenga en la venta. Además, en la distribución del

producto la autoridad que intervenga en la venta podrá limitar, en provecho del acreedor ejecutante, el importe pagadero a los acreedores de jerarquía superior, a los dos tercios del producto de la venta, después de la deducción de los gastos previstos en el artículo Séptimo inciso 4.

Para los fines del artículo Décimo de la Convención, la expresión piezas de repuesto, se aplica a las partes integrantes de la aeronave, motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, y en general a los objetos de cualquier naturaleza conservados para reemplazar las piezas que componen la aeronave.

La venta en ejecución de una aeronave conforme a las disposiciones del artículo Séptimo de la Convención, transferirá la propiedad de tal aeronave libre de todo derecho que no sea tomado a su cargo por el comprador. Salvo en el caso de venta en ejecución de conformidad a de inscripción de una aeronave del registro de un estado contratante al de otro estado contratante podrá efectuarse a menos que los titulares de derechos inscritos hayan sido satisfechos o la consientan.

Habiendo expuesto lo establecido en las convenciones celebradas con el fin de proteger los derechos constituidos

sobre las aeronaves internacionalmente es importante estudiar los gravámenes sobre aeronaves en la legislación de algunos países.

2.- Gravámenes sobre Aeronaves en la Legislación Interna de Algunos Países.

Los gravámenes que pueden afectar a las aeronaves, son casi similares en los países occidentales, los que como hemos visto han sido reconocidos en la Convención de Ginebra de 1948. Expondremos primeramente aquellos reconocidos por la legislación sajona, esto es Inglaterra y Estados Unidos de América, para posteriormente exponer los gravámenes establecidos en la legislación de países con tradición latina.

A.- Chattel Mortgage.

Es un gravamen reconocido por la legislación de los Estados Unidos de América, y es un contrato por el cual se garantiza al acreedor el pago de la deuda con un bien mueble, en este caso una aeronave, perfeccionándose el mismo con la entrega del "bill of sale", de la aeronave al acreedor el que lo conserva hasta que se le hace pago

del crédito o la cantidad debida, quedando asegurado al acreedor ya que de esta forma el deudor no puede vender la aeronave dada en garantía, pues es necesario el "bill of sale" para acreditar la propiedad y su legal tenencia.

B.- Hire Purchase.

El "hire purchase" es un contrato usual en Inglaterra y Estados Unidos de América, por el cual se adquiere una aeronave celebrando un contrato de arrendamiento con opción a compra, teniendo el arrendador derecho a obtener la propiedad mediante el pago del precio de compra.

Este contrato y el Chatel Mortgage antes citado, son reconocidos implícitamente en el artículo Primero de la Convención de Ginebra de 1948 al establecer que los estados contratantes se comprometen a reconocer el derecho de propiedad sobre aeronaves; el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra; y el derecho a la tenencia de una aeronave originada por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo.

C. - Conditional Sale.

La "conditional sale" o venta condicionada, es un contrato en virtud del cual el vendedor se reserva la propiedad de la aeronave hasta que el comprador hace pago total del precio de venta. Es un contrato usual en Estados Unidos de América teniendo la aeronave un gravamen consistente en que el comprador de la misma no puede ejercer sobre ella actos de dominio, ya que el vendedor se reserva la propiedad hasta que el comprador haga pago total del precio.

Este contrato ocasionó en un principio problemas al propietario o vendedor en virtud de que durante la operación de la aeronave podría esta causar daños a terceros en la superficie, teniendo que responder por ellos, razón por lo que a fin de evitar responsabilidad al propietario vendedor el 16 de junio de 1948 se introdujo una nueva sección, la 504 de la Civil Aeronautic Act de los Estados Unidos, estableciéndose en dicha sección que el propietario de una aeronave, únicamente a título de garantía, no es responsable de los daños que cause la misma a terceros en la superficie en tanto la aeronave no esté en su poder o bajo su control en el momento que cause el daño. Este derecho

también se encuentra reconocido en el artículo Primero de la Convención de Ginebra al establecer que se reconoce el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra.

En el Derecho Mexicano también existe este contrato el cual se encuentra regulado en el Código Civil para el Distrito Federal en el capítulo Séptimo relativo a las modalidades del contrato de compraventa que establece en el artículo 2312 que se puede pactar válidamente que el vendedor se reserve la propiedad de la cosa vendida hasta que su precio haya sido pagado.

Cuando los bienes sean muebles y se vendan con reserva de dominio, para que esta reserva surta efectos legales contra terceros, el contrato deberá inscribirse en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, si los bienes son de los señalados en el artículo 2310 fracción II del Código Civil para el Distrito Federal, que dice: que si se trata de bienes muebles que sean susceptibles de identificarse de manera indubitable podrá también pactarse la cláusula rescisoria de que habla, contra terceros si se inscribió en el Registro Público.

Por lo anterior es posible en el Derecho Aéreo Mexicano el contrato de compraventa con reserva de dominio

sobre aeronaves, al ser aplicable el Código Civil del Distrito Federal en lo no previsto por la Ley de Vías Generales de Comunicación, debiéndose reconocer tal contrato por los países signatarios de la Convención de Ginebra de 1948, siempre que el mismo se celebre con las formalidades de ley y se encuentre debidamente inscrito, además de que en nuestro Derecho Aéreo, como ha quedado expuesto, la aeronave es conforme a su naturaleza jurídica, un bien mueble registrable.

D.- Fleet Mortgage.

Esta figura jurídica ha tenido su desarrollo en Estados Unidos de América, pudiéndose denominar también hipoteca sobre flota aérea.

La Fleet Mortgage se ha desarrollado y aplicado en los Estados Unidos de América como consecuencia del crecimiento de las líneas aéreas y la necesidad de tener aeronaves más grandes y modernas, mismas que tienen un valor muy elevado por lo que los explotadores han tenido que obtener créditos, los que garantizan con las aeronaves que integran la flota aérea de una compañía.

La Fleet Mortgage se refiere a la constitución de un gravamen sobre un conjunto de aeronaves que garantizan

la totalidad de un crédito, sobre cada una de las unidades que componen la flota aérea de una empresa, responde cada una de ellas a la totalidad del crédito inscrito.

Puede suceder también que la hipoteca se diluya entre todas las aeronaves que constituyen la flota aérea, esto sucede cuando la hipoteca es de crédito reducido, en este caso se señala en el contrato la parte del crédito del que debe responder cada una de ellas.

Sólo en el caso de que el crédito alcance el valor íntegro de la flota aérea, comprenderá la ejecución el valor total de los elementos de la misma.

De este contrato que grava las aeronaves se pueden deducir dos principios, uno es el principio de solidaridad y el otro, el de la especialidad.

En el primer caso se trata de una hipoteca global sobre todas las unidades de la flota aérea y cada aeronave responde solidariamente del total del crédito concedido.

El segundo, es más favorable para el deudor, porque la hipoteca se reparte entre todas las aeronaves que componen la flota aérea, con distribución de la parte de

responsabilidad que corresponde a cada una de ellas de la totalidad del crédito. La ventaja de este contrato de garantía que grava las aeronaves es que el deudor puede conseguir un segundo crédito hipotecando cualquiera de las aeronaves, en virtud de que la garantía del crédito que sería difícil obtener si cada aeronave respondiera solidariamente del total del crédito.

E. Equipment Trust.

Este es un contrato de garantía por medio del cual queda gravada la aeronave y los repuestos de la misma. Este contrato de garantía se usó mucho en los Estados Unidos de América para financiar a las compañías ferrocarrileras, y se usa ahora en el crédito aeronáutico.

Las características de este contrato es que se dan en garantía, junto con la aeronave, los repuestos, y se deben detallar éstas en una lista, y son dichas piezas sustituibles sin afectar el derecho del acreedor.

Este contrato que grave la aeronave y los repuestos, es muy importante para el explotador ya que las aeronaves en el curso de la ruta pueden necesitar partes con motivo de descomposturas, las cuales al tenerlas los explotadores a su disposición, pueden continuar prestando el servicio aéreo.

Este gravamen se encuentra reconocido en el artículo Décimo de la Convención de Ginebra, el que establece que si en virtud de la ley de un estado contratante donde esté matriculada una aeronave, alguno de los derechos previstos en el artículo Primero, regularmente inscrito con respecto a una aeronave y constituido en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados, esa extensión será reconocida por todos los estados contratantes.

Tal reconocimiento está condicionado a que las piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad apropiada efectuada en el lugar mediante avisos, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que las grava con indicación del Registro donde el derecho está inscrito y el nombre y dirección del titular.

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

A fin de que no haya duda sobre que son los repuestos de las aeronaves, el artículo Séptimo inciso 4 de la

Convención de Ginebra, establece que la expresión "piezas de repuesto" se aplica a las partes integrantes de las aeronaves, tales como motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, las partes de estos, diversos elementos y en general los objetos de cualquier naturaleza conservados para reemplazar las piezas que componen la aeronave.

F. La Hipoteca.

La hipoteca es un contrato de tradición latina, y la define Rojina Villegas como 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 (1).

La hipoteca como derecho real, otorga a su titular derechos de venta, persecución y preferencia en el pago teniendo también los acreedores hipotecarios acciones persecutorias, de venta y de preferencia en el pago sobre el bien gravado.

(1) Rojina Villegas Rafael. Compendio de Derecho Civil. Ed. Porrúa, S.A. México 1973 p. 356.

La acción persecutoria es propia de todo derecho real, la venta es inherente sólo a los derechos reales de garantía y en cuanto a la preferencia es necesario distinguir: preferencia en el pago y preferencia en cuanto al grado, calidad o fecha de constitución de los derechos.

La preferencia en el pago es peculiar de los derechos reales de garantía, ya que se supone que el valor de una cosa se destina a pagar un crédito u obligación principal. En cambio, la preferencia en cuanto al rango, grado o fecha de constitución se presenta en los diversos derechos reales, tanto principales como accesorios.

La acción de venta es propia de los derechos de garantía, consistentes en la facultad de exigir la venta judicial o extrajudicial del bien gravado o hipotecado. La hipoteca se constituye sobre bienes determinados y enajenables.

La hipoteca moderna se caracteriza por el principio de la especialidad tanto en lo que se refiere a que los bienes objeto del gravamen sean determinados, como en lo referente a precisar el importe de la obligación garantizada.

Además de la determinación de los bienes, la hipoteca sólo puede recaer sobre cosas o derechos enajenables. Como el fin de la hipoteca es el de poder exigir la venta de los bienes gravados en caso de incumplimiento de la obligación principal, no se podría alcanzar tal fin si los bienes gravados fuesen inalienables, por lo mismo, los bienes deben estar en el comercio, pues existiría una imposibilidad jurídica en caso contrario, quedando confirmado el principio general de que las cosas objeto de un contrato, deben existir en la naturaleza, estar en el comercio y ser determinadas o determinables.

La hipoteca es un contrato accesorio que se constituye para garantizar una obligación principal, por tanto, la hipoteca corre la suerte del contrato principal en cuanto a su existencia, validez, nulidad, transmisión, duración y extinción.

Al constituirse hipoteca sobre un bien no se despoja al propietario y la no desposesión en la hipoteca, tiene consecuencias de vital importancia en el fomento del crédito en general, ya que el dueño del bien hipotecado sigue poseyéndolo, así como a los bienes a los cuales se extiende la hipoteca por incorporación, destino o pacto expreso,

por lo que el dueño puede explotar el bien hipotecado y obtener con ello, todos los beneficios inherentes sin perjudicar la garantía que ha constituido.

Por las características del contrato de hipoteca, ha sido la figura jurídica que mejor se ha adaptado al Derecho Aéreo como medio de garantizar los créditos otorgados para la compra de aeronaves, sus repuestos o el mejoramiento de la aeronave dada en garantía y pueda el deudor continuar explotándola, estando en mejores posibilidades de cubrir el crédito, además de que puede constituir varias hipotecas sobre el mismo avión con diferentes acreedores, los que tendrán garantizados sus derechos y el explotador aproveche al máximo el valor de la aeronave dada en garantía, por diversos créditos.

Por lo anterior, en la legislación aérea de diversos países ha sido adoptada la hipoteca, siguiendo en general los principios de la hipoteca civil.

A continuación se expone la hipoteca aérea en la legislación de diversos países.

En la legislación aérea argentina, su Código Aero-náutico establece que la hipoteca sobre aeronaves sólo puede constituirse por convenio, quedando excluida la

hipoteca legal o judicial. También permite la constitución de hipotecas sobre aeronaves en construcción, estableciendo en el artículo 53 los requisitos para su constitución, debiéndose celebrar el contrato en escritura pública o privada debidamente autenticada, e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves.

La inscripción de la hipoteca en el Registro Nacional de Aeronaves, confiere al acreedor un derecho preferente según el orden en que se ha efectuado.

El Código Aeronáutico establece que en el contrato de hipoteca deberá constar: nombre y domicilio de las partes, monto del crédito garantizado, intereses, plazo del contrato y lugar de pago convenido. Si la aeronave está en construcción, se indicará la etapa en que la misma se encuentra.

En el Derecho Aéreo argentino, los motores de las aeronaves también son susceptibles de hipoteca, debiendo éstos estar previamente inscritos e individualizados, en este caso el deudor deberá notificar al acreedor en que aeronave será instalado el motor gravado y el uso que del mismo se haga. La hipoteca de motores mantiene sus efectos aún cuando ellos se instalen en una aeronave

hipotecada a distinto acreedor. En virtud de la vida útil de una aeronave, la hipoteca constituida sobre ella se extingue de pleno derecho a los siete años de la fecha de su inscripción, si esta no fuese renovada conforme al artículo 56 del Código Aeronáutico Argentino.

En caso de incumplimiento de la obligación garantizada con la hipoteca puede el acreedor conforme al Derecho Argentino pedir el remate de la aeronave, procedimiento que se lleva a cabo conforme a las reglas del Código Procesal Civil, y Código de Comercio de Argentina.

La sentencia de trance y remate de la aeronave trae aparejada la inmovilización de la misma, requisito imprescindible para hacerla efectiva conforme el artículo 73, inciso I del Código Aeronáutico. Dispone el mismo Código en el artículo 54 que en casos de destrucción de la aeronave el derecho del acreedor se extenderá a los seguros, debiendo notificar a los aseguradores en forma auténtica la existencia de los gravámenes, se extiende así mismo, el privilegio del acreedor hipotecario a las indemnizaciones debidas al propietario por daños causados al mismo por un tercero, así como a sus accesorios, salvo estipulación expresa en contrario.

En el derecho italiano, la hipoteca de aeronaves se encuentra en el Código de la Navegación Italiano, en el que se establece que la hipoteca sobre aeronaves sólo puede constituirse por voluntad de las partes, por tanto, queda excluida la hipoteca legal o judicial.

En cuanto a los requisitos de constitución de la hipoteca aérea el artículo 1027 del Código de Navegación establece que ésta debe otorgarse en escritura pública o privada, la cual debe inscribirse en el Registro Aeronáutico Nacional, anotándose constancia del gravamen en el certificado de matrícula. La hipoteca aérea puede constituirse sobre aeronaves o sobre los accesorios de la misma, por ejemplo el motor, debiendo quedar debidamente individualizado. Es posible también constituir hipoteca sobre aeronaves en construcción conforme al artículo 1028 del Código de Navegación, la cual también debe inscribirse en el Registro Aeronáutico, para que surta efectos contra terceros desde el momento de su inscripción.

Los requisitos que debe contener la escritura en la que se hace constar la hipoteca son los siguientes: el nombre, nacionalidad y el domicilio del acreedor y del deudor, el nombre y los datos del notario público ante

quien se ha celebrado, el importe del crédito, los intereses, el tiempo de la exigibilidad y los documentos de individualización de la aeronave o de los accesorios gravados.

En Francia la hipoteca aérea está expresamente admitida en el artículo Décimo Cuarto de la Ley sobre Navegación Aérea del 31 de mayo de 1924, adoptado en el artículo Décimo Segundo del Código de 1955. En esta ley se asimilan los efectos de la hipoteca sobre aeronaves a los de barcos fluviales aplicándose la Ley de Hipoteca Fluvial del 5 de julio de 1917, modificado el 19 de julio de 1934.

En virtud de los preceptos de esta ley, la hipoteca sólo puede constituirse por convención de las partes, quedando excluida la hipoteca legal o judicial. La hipoteca sobre aeronaves sólo puede constituirla el propietario o un mandatario con poder especial. La hipoteca constituida sobre una aeronave se extiende a los instrumentos o accesorios de la misma. Debe la hipoteca hacerse constar en escritura pública la cual produce efectos contra terceros desde el momento de su inscripción en el Registro de Matrícula, otorgando la hipoteca al acreedor derechos

de venta, persecución y preferencia en el pago, quedando el orden de preferencia subordinado en caso de que exista otra hipoteca a la fecha de inscripción del registro.

En el derecho aéreo francés está permitida la constitución de hipotecas sobre aeronaves en construcción. La hipoteca se extingue como consecuencia de la extinción del contrato principal que garantiza, por renuncia del acreedor, por la pérdida de la aeronave, por la confiscación de la aeronave y por la prescripción.

En España la hipoteca sobre aeronaves está reglamentada por la Ley de Hipoteca Mobiliaria del 16 de diciembre de 1954, que establece que podrán ser hipotecadas las aeronaves de nacionalidad española que se encuentren inscritas en la sección correspondiente del Registro Mercantil de la provincia en que se encuentre matriculada la aeronave. En lo relativo a la hipoteca sobre aeronaves extranjeras, se deberá estar a lo establecido por las convenciones internacionales suscritas por España y por el principio de reciprocidad.

La hipoteca puede constituirse sobre aeronaves en construcción, siempre que se hubiere invertido en la

construcción de la misma un tercio del total presupuestado. Esta hipoteca será provisional y se inscribirá como tal en el Registro Mercantil y se convertirá en definitiva al término de la construcción de la aeronave.

La hipoteca sobre aeronaves comprenderá salvo pacto contrario los motores, hélices, aparatos de radio y demás accesorios de la aeronave.

Sobre la hipoteca aérea, gozarán de preferencia las remuneraciones debidas por salvamento y gastos absolutamente necesarios para la conservación de la aeronave por orden cronológico inverso que se inscriban en el Registro Mercantil correspondiente, dentro de los tres meses siguientes a aquel en que se hubieren terminado las operaciones de salvamento o reparación de la nave.

G. La prenda.

Se considera la prenda como un contrato o como un derecho real, y la define Rafael Rojina Villegas como un contrato real accesorio, por virtud del cual el deudor o un tercero entregan al acreedor una cosa mueble, enajenable concediéndole al acreedor un derecho real de persecución, venta y preferencia en el pago para el

caso de incumplimiento, con la obligación de devolver la cosa recibida una vez que se cumple dicha obligación (2).

La prenda da nacimiento a un derecho real que recae sobre cosas muebles siendo por naturaleza accesorio, indivisible y especial. Siendo la prenda accesorio supone la existencia de una obligación principal que se garantiza con el contrato de prenda. La prenda sólo puede constituirse sobre objetos muebles y es condición indispensable la entrega de la cosa o bien, en virtud de que se trata de un contrato real en el que no basta el simple consentimiento, siendo necesario que el bien sea entregado al acreedor y si éste no es entregado, el acreedor está facultado para exigir la entrega de la prenda o a pedir la rescisión del contrato. La prenda debe hacerse constar por escrito, y en el contrato respectivo se deben de anotar los nombres del acreedor y el deudor, descripción del bien dado en garantía, a fin de que debidamente identificado el monto del crédito que garantiza y fecha del cumplimiento de la obligación.

El acreedor tiene derecho a ser pagado con el precio del bien, deducir las acciones posesorias así como el

(2) Rojas Villegas Rafael. Compendio de Derecho Civil. Ed. Porrúa, S.A., México 1973. p 456-57.

derecho a que le sean reembolsados los gastos hechos para la conservación de la prenda, así como exigir al deudor una nueva prenda en caso de que el bien se pierda o se destruya sin su culpa, a su vez, el deudor tiene derecho a exigir los frutos del bien y pedir que éstos se apliquen en pago de los intereses.

En el derecho aéreo, se ha considerado a la prenda como uno de los gravámenes que pueden constituirse sobre las aeronaves, ya que conforme a la naturaleza jurídica de la misma, éste es un bien registrable.

Este contrato de garantía no es el más adecuado para constituirse sobre una aeronave para garantizar una obligación principal, ya que al entregar al acreedor la aeronave gravada, el deudor se ve en la imposibilidad de continuar usándola, además de que no sería posible constituir una nueva prenda sobre la aeronave, lo que evita que el propietario de una aeronave pueda aprovechar el valor del bien en la obtención de otros créditos, Es conveniente la prenda sólo cuando se constituye sobre partes no esenciales de una aeronave. Se deja constancia de que la prenda en algunos países se constituye sin desplazamientos del deudor al acreedor.

En casos como ese, sería conveniente constituir prenda sobre las aeronaves.

H. Privilegios o Derechos Preferentes.

Los privilegios o derechos preferentes que gravan aeronaves, constituyen derechos mediante los cuales el acreedor aeronáutico privilegiado puede perseguir su derecho de crédito y hacerlo efectivo sobre la aeronave no importando en poder de quien se encuentre, teniendo estos créditos privilegiados el poder de inmediata realización de la aeronave, y tienen también los acreedores privilegio a ser pagados antes que los acreedores hipotecarios o prendarios, condicionado tal privilegio a que el mismo se inscriba de acuerdo a lo previsto en las convenciones internacionales y la legislación interna de los estados.

Para establecer la diferencia entre los privilegios y la hipoteca y la prenda se debe examinar el origen de cada uno de tales gravámenes.

La hipoteca y la prenda tienen su origen en un contrato en el que consta la voluntad de las partes, el objeto y las condiciones constan en un documento público o privado inscribible a fin que el derecho del acreedor sea

oponible a terceros. Los privilegios tienen su fundamento en la ley que los reconoce a determinados acreedores en atención a vínculos derivados de actos y situaciones relacionados con la actividad aérea sin que en su origen concorra la voluntad de los deudores ni la de los que resulten perjudicados.

Al hacer la exposición en este trabajo de la Convención de Ginebra de 1948, vimos que en ella se establecen las bases y requisitos para el reconocimiento internacional de los privilegios aeronáuticos en el artículo Cuarto, en el que se señala que tales créditos deberán inscribirse en el Registro Aeronáutico correspondiente dentro del término de tres meses contados a partir de la fecha de los hechos que los hayan originado, sancionando la no inscripción de tales privilegios, estableciendo el artículo Cuarto inciso 4 que los estados contratantes no reconocerán tales privilegios o derechos preferentes después de la expiración del plazo de tres meses en que debieron haberse inscrito, salvo que dentro de ese plazo el crédito privilegiado haya sido objeto de anotación en el Registro correspondiente, o que el monto de crédito haya sido fijado de común acuerdo, o una acción judicial haya sido iniciada con relación a ese crédito. En este

caso, la ley del tribunal que conozca la causa determinará los motivos de interrupción o suspensión del plazo.

Por lo anterior, los acreedores privilegiados deberán sujetarse al procedimiento establecido por la convención cuando la aeronave esté matriculada en otro estado contratante. Cuando el crédito privilegiado se origine dentro de un país y el acreedor y el deudor propietario de la aeronave matriculada en ese estado son nacionales, deberán sujetarse a lo previsto en la legislación aérea interna.

Los privilegios o créditos preferentes han sido reglamentados en diversas legislaciones, exponiendo a continuación algunas de ellas.

En Italia se ha regulado la navegación aérea en el Código de la Navegación la que divide a los privilegios sobre las cosas transportadas en la aeronave.

Los privilegios sobre la aeronave y el flete los regula dicho Código en el artículo 1023 que establece que son preferentes a cualquier otro crédito los siguientes:

1. Gastos judiciales debidos al estado o efectuados en interés común de los acreedores por actos asegurativos sobre la aeronave o por trámite de juicio ejecutivo, así

como los derechos de aeropuerto y los demás derechos y contribuciones de la misma especie y los gastos de custodia y conservación de la aeronave, después de la llegada al lugar del último aterrizaje.

II. Los créditos derivados del contrato de trabajo del personal de vuelo.

III. Los créditos por las sumas anticipadas por la administración aeronáutica o por la autoridad consular para la manutención o la repatriación de los miembros de la tripulación.

IV. Las indemnizaciones y compensaciones por asistencia y salvamento.

V. Las indemnizaciones por daños a terceros sobre la superficie cuando el propietario de la aeronave no haya contratado o mantenido en vigor el seguro obligatorio, la indemnización del choque de aeronave, la indemnización por muerte o lesiones a los pasajeros o tripulación y en lo relativo a la pérdida o avería del cargamento o equipaje.

VI. Los créditos derivados de contratos o por operaciones realizadas en virtud de poderes legales por el comandante de la aeronave por las necesidades de conservación de la aeronave o para los gastos necesarios para la continuación del viaje.

Los privilegios sobre la carga de la aeronave los establece el artículo 1024 del Código de la Navegación son los siguientes:

I. Los gastos judiciales debidos al estado o hechos en interés común de los acreedores por actos asegurativos sobre las cosas o por el juicio ejecutivo seguido.

II. Los derechos de aduana debidos sobre las cosas en el lugar de su entrega.

III. Las indemnizaciones y compensaciones por salvamento y asistencia.

IV. Los créditos derivados del contrato de transporte comprendidos los gastos de descargo y del alquiler de los almacenes en los cuales se hayan depositadas las cosas.

Establece el Código de la Navegación Italiana que los privilegios sobre las aeronaves y sobre el flete devengado durante el viaje en que nace el crédito, se extingue transcurrido el término de 90 días.

En la legislación francesa se reconocen los privilegios aeronáuticos por la ley del 3 de mayo de 1924 que será aplicable a las aeronaves. La ley de Hipoteca Fluvial, del 5 de julio de 1917, siendo los privilegios o derechos preferentes a cualquiera otros, los siguientes:

I. Gastos de conservación de la cosa después de retención o embargo, tasas de navegación y derechos de puerto y pilotaje. Para los hidroaviones serán los derechos de remolque y de izamiento, y para toda clase de aeronaves los derechos de aterrizaje, amaraje, tasa de abrigo o recaudo, estacionamiento en rada, dársena marítima o hidropuerto.

II. Los créditos derivados de los contratos de alistamiento del comandante o patrón, tripulantes y otras personas alistadas por el propietario de la aeronave o por el comandante por los servicios de a bordo y los que con ciernen a los salarios por una duración que tengan como máximo seis meses.

III. Las primas del seguro social en favor de las per sonas integrantes de la tripulación, comprendiendo la duración del privilegio sólo el último trimestre, cuando las cuotas sean pagaderas trimestralmente.

IV. Las remuneraciones debidas por asistencia y salvamento según los términos de la Convención para la Uni ficación de Ciertas Reglas Relativas a la Asistencia y Sal vamento de Aeronaves en el Mar, firmada en la ciudad de Bruselas el 29 de septiembre de 1938. En caso de con flicto entre los acreedores privilegiados por salvamento

de asistencia, el artículo Décimo de la ley de 1917 decide que las indemnizaciones serán reembolsadas por orden de preferencia inverso al orden en que lo hicieron.

V. Las indemnizaciones debidas por daños causados como consecuencia de abordaje u otro accidente de aviación a los buques o a otras aeronaves, o personas y bienes no comprendidos entre los que se hallasen a bordo del buque o la aeronave y por daños causados a las obras y a las instalaciones del puerto y vías navegables.

I. Embargo.

El embargo es un gravamen que puede recaer sobre las aeronaves y tiene un origen distinto a la prenda o hipoteca el cual se puede definir como la retención de bienes del deudor ordenado por la autoridad competente para asegurar y garantizar el pago de lo reclamado.

El embargo de los bienes de un deudor limita a éste a disponer libremente del bien embargado el cual no puede vender o gravar en virtud de que el mismo queda a disposición de la autoridad que lo ordenó, quedando dicho bien en poder del mismo deudor en depósito o bien, en poder de un tercero para que en su oportunidad se remate

y con el precio pagar al acreedor lo debido. Con el embargo se tiende a garantizar el crédito del acreedor y a impedir que el deudor pueda ocultar o enajenar sus bienes a fin de eludir el cumplimiento de sus obligaciones.

El embargo puede ser preventivo y como hemos dicho antes, servir para garantizar que al dictarse sentencia haya bienes sobre que ejecutar, evitando que se lleve un juicio y que al final no se pueda obtener la prestación debida por no tener bienes el deudor. También puede ordenarse el embargo de un bien en ejecución de sentencia el cual se llevará a cabo de acuerdo a la legislación interna de cada país y en el ámbito internacional, conforme a las reglas establecidas por la Convención de Ginebra en el artículo Séptimo, que fija el procedimiento de ejecución de sentencia dictada con motivo de un juicio seguido por créditos aeronáuticos incumplidos, procedimiento que ya ha sido expuesto al estudiar la Convención de Ginebra de 1948 en este capítulo.

CAPITULO V

Gravámenes en el Derecho Aéreo Mexicano.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en el Libro Cuarto, trata lo relativo a las comunicaciones aeronáuticas y en el Capítulo Décimo quinto de dicho libro denominado "De los gravámenes" determina cuales son los que pueden constituirse sobre las aeronaves, sus partes y sobre la unidad completa de una empresa de transporte aéreo, los que son: la hipoteca, la prenda y el embargo, gravámenes que trataré en este capítulo. Se establecen además en dicho capítulo los privilegios o créditos preferentes.

1. La Hipoteca.

En el Derecho Aéreo Mexicano se encuentra reconocida la hipoteca como un gravamen susceptible de constituirse sobre aeronaves en el artículo 362 de la Ley de Vías Generales de Comunicación al decir que son susceptibles de hipoteca:

I. Las aeronaves y

II. La unidad completa de una empresa de

transporte aéreo en cuyo caso la hipoteca comprende las concesiones o permisos respectivos y salvo estipulación expresa, el equipo de vuelo, las instalaciones de ayuda a la navegación, los motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, aviones, combustibles, lubricantes y demás bienes muebles o inmuebles destinados a la explotación y considerados en su unidad.

La Ley de Vías Generales de Comunicación no define a la hipoteca, no establece los requisitos para su constitución, existencia, validez, duración, etc. por lo que debemos recurrir al Código Civil para el Distrito Federal, ley supletoria conforme al artículo Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que dice que las controversias que se susciten sobre interpretación y cumplimiento de las concesiones y toda clase de contratos relacionados con las Vías Generales de Comunicación y medios de transporte se decidirán:

I.- Por los términos mismos de las concesiones y contratos.

II.- Por esta ley, sus reglamentos y demás leyes especiales.

III.- A falta de disposiciones de esa legislación

por los preceptos del Código Civil para el Distrito Federal y Federal de Procedimientos Civiles, y

IV.- En su defecto, de acuerdo con las necesidades mismas del servicio público de cuya satisfacción se trate.

El Código Civil para el Distrito Federal define en el artículo 2893 la hipoteca como una garantía real, 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.

Al quedar definida la hipoteca como una garantía real por el Código Civil para el Distrito Federal, para existir necesita una obligación principal que garantice, siendo por tanto un contrato accesorio que en virtud del derecho real que otorga al acreedor, da a éste un derecho de persecución sobre el bien hipotecado en caso de que el deudor venda o sea desposeído del bien gravado, ejercitándose la acción correspondiente contra terceros, ya que conforme al artículo 2894 del Código Civil para el Distrito Federal, los bienes hipotecados quedan sujetos al gravamen impuesto aunque pases a poder de terceros.

La no desposesión del bien en la hipoteca tiene consecuencias de vital importancia para el fomento del crédito aeronáutico ya que el dueño del bien hipotecado sigue poseyendo éste, así como los bienes a los cuales se extiende la hipoteca por incorporación, destino o pacto expreso. Por lo anterior, el propietario puede explotar el bien gravado y obtener el beneficio inherente, sin perjudicar la garantía que ha constituido.

Por último, de la definición que hace el Código Civil se desprende que el acreedor tiene derecho a ser pagado, con el valor del bien en el grado de preferencia establecido por la ley en caso de incumplimiento de la obligación principal.

El derecho o acción de venta de los bienes es sólo inherente a los derechos reales de garantía. La preferencia en el pago es característica de los derechos reales de garantía como la hipoteca, y las características en cuanto al grado, calidad o fecha de constitución, se presentan en los diversos derechos reales, tanto principales como accesorios.

Las características de preferencia en el pago, por grado, calidad o fecha de constitución de la hipoteca

es muy importante, ya que el dueño de un bien hipotecado, puede constituir sobre él mismo otras hipotecas, obteniendo con ello un mejor aprovechamiento económico del bien, que puede ser para nuestros fines, una aeronave.

En cuanto al acreedor hipotecario su crédito siempre está garantizado y no necesita entrar a concurso con otros acreedores para obtener su pago, ya que de acuerdo al artículo 2981 del Código Civil, para el Distrito Federal, los acreedores hipotecarios y prendarios no necesitan entrar en concurso para hacer el cobro de sus créditos. Pueden deducir las acciones que les competen en virtud de su crédito hipotecario o prendario, en los juicios respectivos a fin de ser pagados con el valor de los bienes que garanticen sus créditos. Establece así mismo el artículo 2982 del Código Civil que si hubieren varios acreedores hipotecarios garantizados con el mismo bien, pueden formar un concurso especial entre ellos y serán pagados por el orden de fechas en que se otorgaron las hipotecas si éstas se registraron dentro del término legal o según el orden en que se hayan registrado los gravámenes si la inscripción se hizo fuera del término de ley.

A.- Constitución de la Hipoteca.

En el Derecho Aéreo Mexicano, la hipoteca sobre una aeronave, sus partes o la unidad completa de una empresa aérea sólo puede constituirse en forma voluntaria y queda excluida la hipoteca necesaria.

Para constituir la hipoteca sobre aeronaves deben observarse las formalidades establecidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación y en el Código Civil para el Distrito Federal. Al respecto el artículo 364 de la Ley de Vías Generales de Comunicación ordena que los contratos de hipoteca y prenda deberán contener una descripción de la aeronave y los equipos hipotecados o pignorados, la mención de la marca de nacionalidad y matrícula, el nombre del fabricante, el número de serie o en su defecto los datos que de manera indubitable identifiquen la aeronave y en su caso los demás bienes comprendidos en la hipoteca o prenda.

El artículo 22 fracción I del reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano establece que se inscriban los títulos a que se refiere el artículo 371 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación si reúnen las formalidades que para la validez del acto jurídico

exige el Código Civil para el Distrito Federal. Por tanto, los contratos de hipoteca deberán hacerse ante Notario Público conforme al artículo 2917 del Código Civil y el artículo 78 de la Ley del Notariado para el Distrito Federal, que establece que las enajenaciones de bienes inmuebles cuyo valor convencional sea mayor de quinientos pesos y la constitución y transmisión de derechos reales estimados es más de esa suma o que garanticen un crédito por mayor cantidad que la mencionada, para su validez deberán constar en escritura pública hecha ante Notario Público.

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

Contendrá así mismo, los nombres de las personas físicas o morales a cuyo favor se haga la inscripción y de aquellos de quienes procedan inmediatamente los

bienes, la naturaleza del hecho o negocio jurídico y la fecha del título, número si lo tuviere y el funcionario que lo hayo autorizado.

Constituída la hipoteca sobre una aeronave, el contrato deberá inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano conforme a lo previsto en el artículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que ordena que se inscribirán los títulos por los cuales se adquiriera, modifique, grave o extinga el dominio y las demás derechos reales o la posesión, así como los arrendamientos o alquileres sobre aeronaves mexicanas, los aeródromos civiles, las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, aeroguías, y demás ayudas a la navegación y los motores de las aeronaves.

Establece el artículo 363 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que la hipoteca y la prenda surtirán efectos contra terceros, a partir de la fecha de inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano. Del asiento respectivo se remitirá copia autorizada al Registro Público de la Propiedad de la Ciudad de México para los fines que procedan.

Previeno el artículo 372 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que los documentos que deban inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano conforme al artículo 371 de la citada ley, y que no se registren, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen pero no contra terceros, los cuales sí podrán aprovecharse en cuanto les fuere favorable.

B. - Extinción de la Hipoteca.

La hipoteca dura lo que la obligación principal que garantiza a no ser que haya pacto expreso que establezca una duración menor que aquella. No puede haber pacto expreso que establezca para la hipoteca una duración mayor que la de la obligación principal que garantiza, pues como contrato accesorio que es, no sobrevive a la obligación principal. Al respecto establece el artículo 2927 del Código Civil para el Distrito Federal que la hipoteca durará todo el tiempo que subsista la obligación que garantiza y cuando éste no tuviere término para su vencimiento, la hipoteca no podrá durar más de diez años; los contratantes pueden señalar a la hipoteca una duración menor que la obligación principal,

La hipoteca constituida sobre aeronaves o sobre cualquier otro bien se extingue tambien como consecuencia de la extincion de la obligacion principal o por causas directas.

La primera forma de extincion indirecta o por via de consecuencia, ocurre siempre que se extingue la obligacion principal que puede ser por pago, remision, compensacion, novacion, nulidad, rescision y prescripcion liberatoria.

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

La destruccion o perecimiento del bien hipotecado puede ser, por la destruccion material del bien, o porque este quede fuera del comercio, perdida del bien de modo que no pueda localizarse y el caso de que se sepa donde esta el bien pero no exista la posibilidad material de recuperarlo.

Si el bien hipotecado se destruye y este se encuentra asegurado, establece el articulo 2910 del Codigo Civil que siendo una finca, subsistira la hipoteca en

los restos de la misma y además, el valor del seguro quedará afectado al pago. Si el crédito fuere de plazo cumplido podrá el acreedor pedir la retención del seguro y si no lo fuere, podrá pedir que dicho valor se imponga a su satisfacción para que se verifique el pago al vencimiento del plazo; lo mismo se observará por causa de utilidad pública o venta judicial.

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

2.- La Prenda.

En el Derecho Aéreo Mexicano, la prenda es un gravamen que puede constituirse sobre los motores, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipos de la aeronave conforme a lo establecido por el artículo 363 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Del texto del artículo 363 de la Ley de Vías, se desprende que la prenda no puede constituirse sobre una aeronave completa, ya que de ser esto posible en el texto del mismo se haría mención de las aeronaves como bienes susceptibles de ser gravado con prenda, considero que es acertado dicho texto, pues ya existe la hipoteca como contrato de garantía susceptible de constituirse sobre una aeronave y sería innecesaria la existencia de dos contratos de garantía similares, además de que como antes he comentado al constituir prenda sobre una aeronave ésta se inmoviliza, siendo contrario a los fines para los que fue creado siendo de interés general que no se suspenda el servicio de transporte aéreo, no obstante que en el Derecho Civil en México se considera que el contrato de prenda se perfecciona con la entrega de la cosa pignoral en forma real o jurídica.

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

En virtud de que la Ley de Vías Generales de Comunicación no da una definición de la prenda, debemos remitirnos al Código Civil para el Distrito Federal, ley

supletoria en lo no previsto por la Ley de Vtas Generales de Comunicación el que en el artículo 2856 dice: "la prenda es un derecho real constituido sobre un bien mueble enajenable para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago.

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

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

Además de los requisitos que los bienes deben tener conforme a la definición del Código Civil, éstos deben ser determinados o determinables en forma indubitante, en virtud de ser un elemento esencial de existencia de los contratos y de que el artículo 364 de la Ley de Vías Generales de Comunicación ordena que los contratos de hipoteca y prenda contendrán además de los requisitos exigidos por las leyes aplicables, una descripción de la aeronave y de los equipos hipotecados o pignoralados, la mención de la marca de nacionalidad y matrícula, el nombre del fabricante, el número de serie o en su defecto los datos que de manera indubitante identifiquen la aeronave y en su caso los demás bienes comprendidos en la hipoteca o la prenda.

Otra de las características de la prenda de acuerdo a su definición es la de ser un contrato accesorio en virtud de que se constituye para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, por tanto la existencia y

validez de la prenda dependerá de que el contrato principal exista y sea válido, quedando la prenda sujeta a la inexistencia o nulidad de la obligación principal.

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

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

Por su naturaleza la prenda es un contrato bilateral en virtud de que origina derechos y obligaciones para ambas partes, el acreedor tiene los derechos establecidos en el artículo 2873 consistentes en un derecho

de persecución, retención, venta y preferencia en el pago así como a la indemnización de los gastos necesarios y útiles que hiciere para conservar el bien pignorado y el de exigir del deudor otro bien en prenda o el pago de la deuda aún antes del plazo convenido si el bien empeñado se pierde o se deteriora sin su culpa.

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

La obligación del deudor prendario, exceptuando las del contrato principal, es pagar los gastos necesarios y útiles hechos por el acreedor para conservar el bien pignorado, así mismo tiene la obligación de constituir otra prenda si el bien empeñado se pierde o deteriora

sin culpa del acreedor prendario y si el acreedor es perturbado en la posesión debe defender el bien pignorado de conformidad a lo previsto en el artículo 2874 del Código Civil y si no cumple con esa obligación, será responsable de los daños y perjuicios que se causen al acreedor.

A. Elementos de la prenda.

La prenda como ha quedado establecido es un contrato y como tal tiene elementos esenciales y de validez. La falta de elementos esenciales en los contratos ocasiona que el contrato o la obligación no exista y la falta de los elementos de validez trae como consecuencia que el contrato esté afectado de nulidad, sea absoluta o relativa.

Expondremos a continuación los elementos esenciales y los de validez de contrato de prenda.

A). Elementos esenciales de la prenda.

Los elementos esenciales o de existencia conforme al Código Civil en el artículo 1794 son el consentimiento y el objeto que pueda ser materia del contrato.

El consentimiento puede ser expreso o tácito. Es expreso cuando se manifiesta verbalmente, por escrito o por signos inequívocos. El tácito, resultará de hechos o actos que lo presupongan o que autoricen a presumirlo, excepto en los casos en que por ley o por convenio, la voluntad deba manifestarse expresamente. En virtud de lo anterior, el contrato de prenda debe constar por escrito conforme al artículo 2860 del Código Civil para el Distrito Federal.

En cuanto al objeto materia del contrato establece el artículo 1825 del Código Civil que éste debe existir en la naturaleza, ser determinado o determinable, en cuanto a su especie y estar en el comercio.

Por lo anterior, al celebrar un contrato de prenda y en especial sobre los bienes conforme a los que la Ley de Vías Generales de Comunicación se refiere en el artículo 363, esto es motores de aeronaves, hélices, piezas de repuesto, aparatos de radio, instrumentos y demás equipos, se debe determinar su existencia física, después determinarlos por sus características tales como marcas, modelo, número de serie, etc., debiendo además estar en el comercio. Por tanto, si ha quedado determinado el objeto, éste existe en la naturaleza y

esté dentro del comercio y las partes expresen su consentimiento, el contrato existirá y para su validez deberá reunir los requisitos correspondientes.

B). Elementos de validez de la prenda.

Para que los contratos tengan validez es necesario: capacidad de las partes, o de una de ellas; ausencia de vicios en el consentimiento; licitud en el objeto; motivo o fin del contrato y formalidad en la celebración del contrato conforme a la ley. Si el contrato correspondiente se celebra careciendo de alguno de los elementos antes citados, será invalidado.

La prenda implica un acto de dominio por lo que es necesario tener capacidad jurídica, la cual en caso de una persona física se adquiere por nacimiento y se pierde por la muerte conforme al artículo 22 del Código Civil, así mismo el artículo 24 del mismo Código establece que el mayor de edad tiene la facultad de disponer libremente de su persona y sus bienes salvo las limitaciones que establece la ley.

Por tanto, sólo puede dar en prenda un bien la persona que pueda disponer de sus bienes siendo dueño o las personas autorizadas por ellos y además tener capacidad de goce.

Tratándose de personas morales, éstas deben estar constituidas conforme a la ley correspondiente.

En ambos casos, para celebrar un contrato de prenda se requiere de un mandato en el que se otorgue facultades para ejercer actos de dominio.

La ausencia de vicios en el consentimiento es necesario a fin de que al celebrarse el contrato de prenda, sea válido por lo que la voluntad de las partes debe ser expuesta, ausente de error, debe manifestarse sin violencia y ausente de dolo, adoleciendo de alguno de estos vicios el contrato de prenda sería nulo.

La licitud en el objeto, motivo, o fin de los contratos es otro elemento de validez del contrato de prenda y determina a tal efecto el artículo 1827 del Código Civil, que el hecho positivo o negativo objeto del contrato debe ser posible y lícito.

Es imposible el hecho que no puede existir porque es incompatible con una ley de la naturaleza o con una norma jurídica que debe regirlo necesariamente y que constituye un obstáculo insuperable para su realización. En cuanto a la ilicitud del objeto materia del contrato el artículo 1830 del Código Civil establece que es ilícito el hecho que es contrario a las leyes de orden

público o a las buenas costumbres y agrega el artículo 1831 del mismo Código que el fin o motivo determinante de la voluntad de los que contratan tampoco debe ser contrario a las leyes de orden público ni a las buenas costumbres.

Por último, la prenda es un contrato formal, en virtud de que conforme al artículo 2860 del Código Civil debe constar por escrito debiéndose formar dos ejemplares, uno para cada contratante si se otorga en documento privado. No surtirá efectos la prenda contra terceros si no consta con certeza la fecha de inscripción en el registro, escritura pública o de alguna otra manera fehaciente.

Además de lo anterior la Ley de Vías Generales de Comunicación en el artículo 364 establece que los contratos de prenda se celebren por escrito, al decir que los contratos de hipoteca y prenda contendrán además de los requisitos exigidos por las leyes aplicables una descripción de la aeronave y los equipos hipotecados o pignorados, la mención de la marca de nacionalidad y matrícula, el nombre del fabricante y el número de serie o en su defecto, los datos de manera inoubitable

que identifiquen la aeronave y en su caso, los demás bienes comprendidos en la hipoteca o la prenda.

Conforme al artículo 31 del Reglamento de Registro Aeronáutico Mexicano, el contrato de prenda para su inscripción deberá expresar la naturaleza, extensión y condiciones, la naturaleza del acto o contrato, la época en que podrá exigirse el pago del capital garantizado y si causare réditos, la tasa o el monto de éstos y la fecha desde que deben correr, los nombres, edades, domicilios y profesiones de las personas que por sí mismas o por medio de representantes hubieren celebrado el contrato o ejecutado el acto sujeto a inscripción y la fecha del título y nombre del funcionario que lo haya autorizado. Por tanto, de no celebrarse el contrato de prenda con las formalidades exigidas por la ley, este será nulo.

Para que la prenda surta efectos contra terceros, deberá inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano conforme al artículo 371 fracción I y artículo 372 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, debiéndose inscribir también en el Registro Público de la Propiedad de la Ciudad de México.

La prenda como contrato accesorio de garantía se extingue como consecuencia de la extinción del contrato principal o por la destrucción o perecimiento del bien pignorado.

3. Privilegios.

Los privilegios o créditos preferentes a los créditos hipotecarios en el Derecho Aéreo Mexicano, está determinado en la Ley de Vías Generales de Comunicación en el artículo 365 así como en el Código Civil en los artículos 2985, 2989 y 2993, Ley Supletoria aplicable en el Derecho Aéreo en lo no previsto por la Ley de Vías Generales de Comunicación y en el artículo 113 de la Ley Federal del Trabajo.

Los privilegios como ha quedado indicado en el capítulo anterior son derechos preferentes a los hipotecarios y prendarios, los cuales tienen su fundamento en la ley que los reconoce a determinados acreedores en atención a vínculos derivados de hechos relacionados con la actividad aérea, sin que concurra la voluntad del dador y de los terceros que resulten perjudicados, tales como los acreedores, hipotecarios o prendarios.

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

La Ley de Vías Generales de Comunicación en el artículo 365 determina que son preferentes a los créditos hipotecarios los fiscales, los derivados del salvamento de la aeronave y los que provengan de erogaciones extraordinarias indispensables para la conservación de la aeronave.

Además de los anteriores créditos preferentes y conforme al artículo 2985 del Código Civil para el Distrito Federal, supletoriamente aplicado, también se pagarán preferentemente del precio de los bienes hipotecarios u dados en prenda los gastos del juicio respectivo y los que causen la venta de tales bienes.

Conforme al artículo 113 de la Ley Federal del Trabajo, los salarios devengados en el último año y las indemnizaciones debidas a los trabajadores son

preferentes sobre cualquier otro crédito, incluidos los que disfruten de garantía real, los fiscales y los créditos a favor del IMSS sobre los bienes del patrón.

De lo expuesto se concluye que en el Derecho Aéreo Mexicano no se reconocerán otros privilegios o derechos preferentes a los hipotecarios o prendarios que los citados en la Ley de Vías Generales de Comunicación, Código Civil para el Distrito Federal y Ley Federal del Trabajo.

El acreedor de un crédito preferente derivada del salvamento y los acreedores de créditos provenientes de erogaciones extraordinarias indispensables para la conservación de la aeronave gozarán también del derecho de retención conforme al artículo 365 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, es omisa al no señalar el tiempo o término en que se deben hacer valer los derechos privilegiados provenientes de actos motivados por la actividad aérea, así como el procedimiento que debe seguirse para hacerlos valer. Tampoco ordena la ley que tales privilegios deban inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano para que sean oponibles a terceros.

Al remitirnos al reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano tampoco encontramos en forma expresa indicación relativa a los requisitos para la inscripción de los derechos preferentes o privilegiados consignados en la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya que el reglamento en el artículo 21 establece que solo podrán inscribirse en el Registro Aeronáutico Mexicano los actos y contratos que por disposición legal deban constar en escritura pública y los previstos en el artículo 371 de la Ley de la Materia, así como las sentencias y providencias judiciales certificadas legalmente que se refieran a ellos.

El artículo 22 fracción I del reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, establece que se registrarán los títulos a que se refiere la fracción I del artículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación si reúnen las formalidades que para la validez del acto jurídico que consigna, exige el Código Civil y demás leyes aplicables.

En virtud de lo expuesto, encontramos que en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano y en el Código Civil en el título segundo, relativa al Registro Público de la

Propiedad, no se menciona que los privilegios o créditos preferentes deban inscribirse, ya que la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Código Civil y el Reglamento del Registro Público de la Propiedad, que se inscribirán títulos celebrados con las formalidades de ley, en que conste el derecho así como los embargos y órdenes judiciales o administrativas que decreten una inscripción.

Los privilegios en razón de su origen generalmente no constan en títulos que sean inscritos conforme a la ley, sino en documentos privados o en actos que servirán después para probar que el crédito es derivado del salvamento de la aeronave o por gastos extraordinarios indisponibles hechos para la conservación, conforme el artículo 365 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Los créditos fiscales y los derivados por salarios o indemnizaciones de los trabajadores, serán inscritos en razón de una orden judicial o administrativa que se dicte dentro del juicio respectivo.

La omisión en la ley con relación a que los privilegios o derechos preferentes sean inscribibles y el procedimiento a seguir para tal fin, debe subsanarse para que los acreedores prendarios o hipotecarios se enteren del

derecho preferente a su crédito y tomen las medidas necesarias para protegerse y para que los posibles acreedores futuros sepan que la aeronave sobre la que van a constituir un gravamen en garantía de su crédito, reporta un crédito privilegiado.

Considero que debe modificarse la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, estableciendo en la ley en el capítulo Décimo Quinto relativo a los gravámenes que los privilegios o derechos preferentes reconocidos en el artículo 365, deberán inscribirse dentro de cierto tiempo después de sucedido el hecho que les dió origen, a fin de que tal derecho sea conocido por los interesados y que el mismo sea oponible a terceros sancionando al acreedor privilegiado, con la pérdida de su derecho por la falta de inscripción o con la pérdida del privilegio quedando como acreedor común por falta de inscripción.

Debe así mismo, adicionarse el artículo 371 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estableciéndose en forma expresa que se inscribirán en el Registro Aeronáutico Mexicano los privilegios aeronáuticos o derechos preferentes.

Debe también adicionarse el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, estableciéndose en el mismo que se inscribirán y registrarán los privilegios determinando qué documentos serán los necesarios para inscribir tal derecho pudiéndose en todo caso, hacer una inscripción provisional que será definitiva cuando el crédito privilegiado sea reconocido judicialmente.

En la situación actual el acreedor privilegiado debe ejercitar la acción correspondiente demandando ante el juez competente el pago de su crédito, juicio en el que se decretará la medida precautoria que puede ser el embargo de la aeronave, el que se inscribirá en el Registro Aeronáutico Mexicano y en el Registro Público de la Propiedad de la Ciudad de México.

Es necesario se determine en el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano la inscripción preventiva de los privilegios o créditos preferentes a los hipotecarios y prendarios ya que actualmente un acreedor privilegiado, puede verse privado de ser pagado con el precio de la aeronave si no ha hecho uso del derecho de retención que le otorga la Ley de Vías Generales de Comunicación en el artículo 365 y no ha ejercitado

la acción correspondiente demandando el pago de su crédito, en el supuesto caso de que la aeronave salga a remate a iniciativa del acreedor hipotecario, con motivo del incumplimiento de la obligación principal y por no tener inscrito su crédito preferente, no se le cite a juicio y pueda hacer valer su derecho. Así mismo, el deudor de crédito privilegiado puede vender la aeronave y el privilegio a crédito preferente no podrá su titular oponerle, a un tercero, por no estar inscrito en el Registro Aeronáutico Mexicano y Registro Público de la Propiedad.

4. Embargo de Aeronaves.

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

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

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

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

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

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

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

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

En el Código de Comercio también se reglamenta el juicio ejecutivo, en el Título Tercero del libro Quinto, el que también ordena en el artículo 1392 que presentada por el actor, su demanda acompañada del título ejecutivo se proveerá auto con efectos de mandamiento en forma para que el deudor sea requerido de pago y no haciéndolo se le embarguen bienes de su propiedad, bastantes para cubrir la deuda y costas, poniendo dichos bienes en depósito bajo la responsabilidad del acreedor, y habiendo

hecho el embargo se emplazará al demandado en los términos del artículo 1396 del citado Código. La procedencia del juicio ejecutivo está determinada por la naturaleza del título en que el actor funde su acción, siendo limitado el número o clase de documentos.

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

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

Lo establecido en el artículo anterior es muy importante para el Derecho Aéreo, toda vez que si el embargo recae sobre una aeronave destinada al servicio público, el juez o autoridad que decretó la medida deberá tomar las medidas necesarias a fin de que no se interrumpa la prestación del servicio público de transporte de conformidad a lo ordenado en el artículo 366 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

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

la Ley de Vías Generales de Comunicación no establece medidas especiales a tomar por parte de la autoridad que decreta el embargo.

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

El Código de Comercio también regula el embargo en ejecución de sentencia en el capítulo 27 del Libro Quinto, estableciendo en el artículo 1347 que cuando se pida la ejecución de las sentencias o convenios, si no hay bienes embargados se procederá al embargo, observándose lo dispuesto en los artículos 1397, 1400 y 1410 al 1413 del Libro Quinto, mismos que regulan el procedimiento de los juicios ejecutivos mercantiles.

Los embargos recaídos sobre aeronaves, motores, accesorios o las instalaciones a que se refiere el artículo 371 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación, deberán inscribirse en el Registro Aeronáutico

Mexicano para que surta efectos contra terceros de conformidad a lo establecido en el artículo 372 de la citada Ley, debiéndose enviar copia autorizada de tal inscripción al Registro Público de la Propiedad y del Comercio de la Ciudad de México, como lo ordena el artículo 363 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

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

El documento en el que conste el embargo, además de estar certificado legalmente, deberá contener conforme al artículo 31 del Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, los nombres, edades, domicilios y profesiones de las personas que por sí mismas o por

medio de representantes hubieran ejecutado el acto sujeto a inscripción, la fecha del título, el nombre de la autoridad que lo haya autorizado, el día y la hora de la presentación del documento en Registro. Contendrá así mismo, las características de la aeronave con las anotaciones de nacionalidad y matrícula, con sus modificaciones y cancelaciones, los certificados de aeronavegabilidad con sus renovaciones y cancelaciones. Tratándose de motores de aeronaves, se expresará el número de serie y demás características que lo identifiquen claramente.

Habiendo tratado el embargo como último gravamen susceptible de recaer sobre las aeronaves, sus partes o la unidad de una empresa de transporte aéreo conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación en el capítulo Décimo Quinto y siendo el tema de este trabajo los Gravámenes sobre Aeronaves, sólo queda exponer las siguientes conclusiones.

CONCLUSIONES

I.- Es necesaria la creación en México de un Código de Derecho Aéreo que en forma sistematizada reúna las normas de Derecho Aéreo contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación, reglamentos y demás leyes aplicables que actualmente en forma dispersa regulan la actividad aérea en México. En este código deben contemplarse materias propias de ley y no de un reglamento.

II.- Considero conveniente que en el Derecho Aéreo Mexicano, los privilegios o créditos preferentes a los hipotecarios y prendarios constituidos sobre aeronaves, establecidos en el artículo 365 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se inscriban en el Registro Aero-náutico Mexicano dentro de un plazo determinado después del hecho que le dió origen, sancionándose la no inscripción con la pérdida del privilegio, quedando sus titulares como acreedores comunes.

III.- Considero conveniente se fije término a los acreedores privilegiados para demandar el pago de su crédito, quedando sujeto a prescripción el no ejercitar la acción dentro de un plazo que para tal efecto se señale.

IV.- Es necesario se adicione el artículo 366 de la Ley de Vías Generales de Comunicación a fin de que en el mismo se establezcan específicamente las medidas que deberá tomar la autoridad que decreta un embargo sobre una aeronave destinada al transporte público, ya que conforme al artículo 447 del Código Federal de Procedimientos Civiles, trabado el embargo, el ejecutado no podrá contratar el uso del bien embargado, salvo autorización judicial, oyendo al ejecutante, el cual puede oponerse al uso de la aeronave embargada si no se le garantiza su crédito en el supuesto de que la aeronave llegara a sufrir un accidente, destruyéndose. Por ello, sería conveniente también que se estableciera la obligación de que el ejecutado contrate un seguro sobre la aeronave por el monto del crédito y gastos a favor del acreedor para poder usar la aeronave embargada.

V.- Considero conveniente establecer la inmovilización de la aeronave dedicada al servicio público en caso de embargo, si este se decreta en ejecución de sentencia a fin de que se realicen los trámites necesarios para el remate, tales como avalúo y no se deprecie más la aeronave con el uso en perjuicio del acreedor.

VI.- En el Derecho Aéreo Mexicano y conforme al Código Civil para el Distrito Federal, supletoriamente aplicado, si la aeronave estuviere asegurada y se destruyere, subsistirá la hipoteca en los restos y además el valor del seguro quedará afecto al pago. Si el crédito es de plazo cumplido, podrá el acreedor pedir la retención del seguro y si no lo fuere, podrá pedir que dicho valor se imponga a su satisfacción, para que se verifique el pago al vencimiento del plazo.

VII.- En el Derecho Aéreo Mexicano, conforme al texto del artículo 363 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se puede constituir prenda sobre una aeronave, lo que me parece acertado, ya que se inmovilizaría la aeronave en caso de que se hiciera entrega real al acreedor, lo que es contrario al interés general tratándose de aeronaves destinadas al servicio público de transporte, aclarando que es la prenda clásica, que involucra la entrega del bien, lo que no puede constituirse sobre aeronaves.

VIII.- Los privilegios o derechos preferentes a los hipotecarios y prendarios son limitados con el fin de facilitar los créditos para la compra de equipo aéreo logrando

el crecimiento y desarrollo de la actividad aérea al tener los acreedores con garantía real, la seguridad de que sus créditos siempre serán preferentes, salvo los privilegios señalados o reconocidos por la ley en forma limitada.

IX.- Los privilegios en el Derecho Aéreo tienen su origen en la ley a diferencia de los créditos hipotecarios y prendarios, los que se crean por voluntad de las partes al celebrar los contratos accesorios de garantía, ya sea la hipoteca o la prenda.

BIBLIOGRAFIA.

LIBROS

Compendio de Derecho Aeronáutico. Juan A. Lena Paz,
Ed. Bibliográfica Argentina, Buenos Aires, 1959.

Derecho Aeronáutico. Federico N. Videla Escalada,
Ed. Víctor P. de Zavalía, Buenos Aires, 1970.

Instituciones de Derecho de la Aviación. Ambrosini An-
tonio, Buenos Aires, 1949.

Legislación Aérea de México y Centro América. Jacinto
Héctor Pino Muñoz. Ed. U.N.A.M., México 1978.

Compendio de Derecho Civil. Rafael Rojino Villegas,
Ed. Porrúa, S.A. México 1973.

Manual de Derecho de la Aviación. Víctor José Delacio,
Caracas, Venezuela, 1959.

Tratado Elemental de Derecho Romano. Eugene Petit,
México, 1960.

TESIS

Hipoteca de la Aeronave, Alfonso Acuña Ongay,
U.N.A.M., México, 1966.

Gravámenes en el Derecho de la Aviación, Tomás Evanz
Tellez Girón. México, 1961, U.N.A.M.

LEYES

Ley de Vías Generales de Comunicación, 1940.

Código Civil para el Distrito Federal y Territorios Fede-
rales, 1928.

Ley Federal del Trabajo. 1982.

Código Federal de Procedimientos Civiles, 1942.

Código de Comercio, 1887.

Código Penal para el Distrito Federal, 1931.

Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.

Diario Oficial del 25 de octubre de 1951.

CONVENCIONES

Convenio de Chicago de 1944.

Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, Ginebra 1948, ratificado por el Senado, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 11 de febrero de 1950.

Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al embargo Precautorio de Aeronaves, Roma 1933.