

254
2Ej.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



FACULTAD DE DERECHO
SECRETARIA AUXILIAR DE
EXAMENES PROFESIONALES

" EL CONTROL INTERNACIONAL DE LA
PROPIEDAD DE LAS AERONAVES "



DERECHO

T E S I S
Que para optar el Título de :
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
EDILBERTO GARCES OAXACA



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.

"EL CONTROL INTERNACIONAL DE LA
PROPIEDAD DE LAS AERONAVES"

INDICE GENERAL

Págs.

CAPITULO PRIMERO

EVOLUCION JURIDICA DE LA HIPOTECA

I.-	DERECHO ROMANO - - - - -	1
II.-	DERECHO FRANCES- - - - -	12
III.-	DERECHO ESPANOL- - - - -	15
IV.-	CODIGOS MEXICANOS- - - - -	19
V.-	ANTECEDENTES DE LA HIPOTECA DE AERONAVES - -	22

CAPITULO SEGUNDO

CONSIDERACIONES DOCTRINALES RELACIONADAS
CON LOS BIENES

VI.-	CLASIFICACION DE BIENES- - - - -	27
VII.-	BIENES SUSCEPTIBLES DE SER HIPOTECADOS- - -	35

CAPITULO TERCERO

NATURALEZA JURIDICA DE LAS AERONAVES

VIII.-	ASPECTOS TEORICOS Y JURIDICOS DE LAS AERONAVES--	44
IX.-	DE LA HIPOTECA AERONAUTICA- - - - -	50

CAPITULO CUATRO
PRINCIPALES CARACTERISTICAS DEL
CONTRATO DE HIPOTECA

X.-	DEFINICION - - - - -	63
XI.-	CARACTERISTICAS- - - - -	68
XII.-	CLASIFICACION- - - - -	85
XIII.	CONSTITUCION- - - - -	88
XIV.-	EFFECTOS- - - - -	94
XV.-	EXTINCION - - - - -	96

CAPITULO QUINTO
REGULACION DEL CONTRATO DE HIPOTECA
EN MEXICO

XVI.-	EL CONTRATO DE HIPOTECA AERONAUTICA- - - - -	100
XVII.-	REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO- - - - -	110

CAPITULO SEXTO
REGIMEN LEGAL INTERNACIONAL APLICABLE
A LA HIPOTECA AERONAUTICA

XVIII.-	REGISTRO AERONAUTICO INTERNACIONAL- - - - -	126
XIX.-	CONVENIO DE GINEBRA DE 1948- - - - -	137
XX.-	LAS RESERVAS DE MEXICO- - - - -	143
CONCLUSIONES - - - - -		146
BIBLIOGRAFIA - - - - -		148

CAPITULO PRIMERO

EVOLUCION JURIDICA DE LA HIPOTECA

I.- Derecho Romano. II.- Derecho Francés. III.- Derecho Español. IV.- Códigos Mexicanos. V.- Antecedentes de la Hipoteca de Aeronaves.

I. - DERECHO ROMANO

En el Derecho Romano, cuando aún no se conocían las disposiciones relativas al crédito, las relaciones entre acreedores y deudores se regían por la costumbre, por lo que la sanción "Manus Iniectio", que la Ley de las XII Tablas imponía al deudor insolvente, es de suponerse que no es sino la consignación de la costumbre, imperante en esos días. Al deudor se le concedía un término de treinta días para hacer el pago de su deuda y, en caso de no realizarlo, en ese término lo llevaba el acreedor ante el Magistrado, - el cual, enterado de la causa, el importe del adeudo lo declaraba "adictus", dando con esto el derecho al acreedor de tratarlo como esclavo, pasando el patrimonio del deudor a poder de su acreedor o de sus acreedores, en caso de ser varios.

En la evolución constante que sufrió el pueblo romano, van desapareciendo las instituciones que denigran la dignidad humana, substituyendo la garantía personal que daba al deudor con su persona, por las aceptaciones de sus bienes, surgiendo de esta situación dos clases de garantías: la personal y la real.

La Garantía Personal consistía en la obligación - que contraían una o varias personas, junto con el deudor principal, hacía el acreedor, de modo que éste podía dirigirse al más solvente para hacerse pago del crédito.

La Garantía Real consistía en la afectación de un bien mueble o inmueble al pago de la deuda, dando origen, este tipo de garantía, primero, a la enajenación con fiducia y, posteriormente, al pignus y a la hipoteca.

La enajenación con fiducia es la primera garantía real que se conoció entre los romanos y era la transmisión de la propiedad de la cosa que hacía el deudor al acreedor con un pacto de fiducia, el cual consistía en el compromiso del acreedor de devolver al deudor la propiedad de la cosa cuando éste hiciera pago del crédito y, en tanto que esto sucedía, el acreedor consentía en dejar al deudor el uso de la cosa a título de arrendamiento precario, pero, a su vez, el acreedor podía vender la propiedad dada en garantía, teniendo como obligación, la de dar al deudor el remanente del precio obtenido, en caso de que éste resultase mayor al crédito concedido.

Para el acreedor, este sistema ofrecía la ventaja de tener la propiedad de la cosa y la "Rei Vindicatio"; pero, para el deudor, tenía los siguientes inconvenientes:

a) El acreedor podía no esperar el tiempo necesario para que el deudor pudiera hacer el pago y vender la propiedad indebidamente, con lo que el deudor, a pesar de hacer el pago de su deuda, no estaba seguro de recuperar su propiedad, pues él carecía de una acción real en contra del tercer adquirente, sino sólo la acción personal en contra del acreedor y la "usureceptio";

b) El acreedor no siempre consentía, ni había forma de obligarlo a consentir, en dejar el uso de la cosa al deudor, a título de arrendamiento o precario;

c) El deudor, al no tener la posesión de la cosa, carecía de la facultad de dar una nueva garantía, sin importar que el valor del bien dado en garantía fuera superior al crédito que le concedieran; y

d) Sólo podía tener lugar entre ciudadanos.

Esta venta con pacto de fiducia, que obligaba al comprador a volver a vender al vendedor la cosa, contradecía el principio romano de que la transferencia de la propiedad era perpetua.

De la Prenda:

Buscando un procedimiento crediticio más sencillo y favorable al deudor, el Derecho Romano evolucionó hacia una nueva forma de garantía, que fue el contrato de Prenda.

En este contrato, el deudor entrega al acreedor la posesión de una cosa y el acreedor, a su vez, se obliga a devolverla al recibir el pago de la deuda, no siendo necesario, en este contrato, que el deudor sea propietario de la cosa dada en prenda, pues lo que se trasmite es sólo la posesión y no la propiedad.

El acreedor, al tener la posesión de la cosa, tiene la protección de los interdictos de retener y recuperar la posesión y puede oponer su acción en contra de cualquiera que le arrebate la tenencia de la cosa, aún en contra del mismo deudor, pudiendo, por lo tanto, retener el bien dado en garantía, hasta que sea pagado su crédito.

El acreedor debía abonar, de los frutos de la cosa, los intereses del capital y, si había algún sobrante, abonarlo a la deuda y aún estaba obligado a rendir cuentas por negligencia al percibir.

Hipoteca:

En el Derecho Romano la Hipoteca se inicia y se desarrolla bajo la influencia del Derecho Pretoriano.

Un Pretor concedió al acreedor una acción "In Rem", la acción serviana, por la cual, en defecto de pago a su vencimiento pudo hacer valer en contra del colono y contra de cualquier otro detentador un verdadero derecho real sobre las cosas sujetas al pago y hacerse poner en posesión, a menos que el demandado quisiera pagar la deuda.

Desde entonces, fue suficiente una convención entre acreedor y deudor en que, sin abandonar la propiedad ni la posesión de los bienes, se afectaba una o varias cosas al pago de la deuda, procurando al acreedor un derecho real, el derecho de Hipoteca, que no es más que una acción serviana extendida y que se llamó cuasi-serviana o hipotecaria, en la que el acreedor hipotecario no adquiría ni la propiedad, ni la posesión de la cosa, sino un derecho especial

que le permitía, en caso de que el deudor no pagare, hacerse poner en posesión de la cosa y obtener una situación igual a la de la prenda y por su parte, el deudor, mientras la deuda no estuviere extinguida, conservarla la propiedad y la posesión, pudiendo utilizarla para seguridad de los demás.

En esta clase de Hipotecas, el acreedor sólo tenía la acción para reclamar la posesión de la cosa y guardarla hasta que fuera pagado y de ahí, la necesidad de celebrar pactos accesorios para la solución rápida del conflicto:

a) La Lex Comisoria, en la que las partes convenían en que el acreedor se hacía propietario de la cosa en caso de no ser pagado a su tiempo, lo que originó el abuso del acreedor al deudor necesitado en el momento del préstamo, por lo cual fue prohibida por Constantino;

b) Otra convención mas equitativa fue la que permitía vender la cosa en caso de falta de pago y, con el producto de la venta, pagarse su crédito, dando al deudor lo que excediera de la deuda.

Caracteres del Derecho de Hipoteca:

1.- Es un derecho real accesorio, supone una deuda cuyo pago se asegura, sin importar el origen de la deuda.

2.- Es un derecho indivisible, lo cual significa que la Hipoteca subsiste sobre todo el bien gravado, aun cuando una parte de la deuda haya sido pagada.

Eran susceptibles de ser hipotecadas todas las cosas que pueden ser vendidas, muebles o inmuebles, las cosas corporales y las incorporales.

Se podía hipotecar el usufructo, el derecho de superficie, el derecho de Hipoteca, a un acreedor personal -- del acreedor hipotecario. También se podía comprometer el total del patrimonio con una hipoteca general sobre todos los bienes presentes y aún sobre los futuros.

De la Constitución de la Hipoteca:

La Hipoteca, puede ser convencional, testamentaria y tácita:

a) El pacto, el acuerdo establecido entre las partes, basta para crear el derecho real de hipoteca, sin que ha ya habido ninguna tradición.

b) La Hipoteca establecida por un testamento se - limitaba al caso en que el testador quería dar una garantía - de renta vitalicia o de alimentos.

c) La Hipoteca Tácita se establecía en provecho - de ciertos acreedores, bien sea consagrada por el uso, la voluntad de las partes o por la Ley.

Derechos del Acreedor Hipotecario:

Los derechos del acreedor que no ha sido pagado - son los siguientes:

a) Derecho de ejercitar contra cualquier detentador de la cosa hipoteca la acción "in rem" hipotecaria, para hacerse poner en posesión;

b) Derecho de vender la cosa hipotecada;

c) Derecho preferente de pagarse con el precio de la venta, restituyendo al deudor el exceso del valor, en caso de que lo hubiera.

A.- Ejercicio de la acción hipotecaria o derecho de persecución.

El acreedor no pagado a su vencimiento, puede ejercitar la acción hipotecaria contra cualquier detentador de la cosa, aunque éste no sea el deudor; su derecho se opone a todos y puede perseguir la cosa en cualquier lugar que se encuentre. El tercero poseedor de la cosa hipotecada, puede forzar al acreedor a cederle sus derechos mediante el pago de la deuda que motivó la Hipoteca.

B.- Derecho de Venta:

El acreedor hipotecario que tiene la posesión de la cosa o que la ha obtenido después de ejercitar la acción hipotecaria, tiene el derecho de vender la casa hipotecada, siendo esto no una obligación, sino una facultad del acreedor. El acreedor hipotecario transfiere la propiedad, no como propietario, sino como mandatario del deudor, bien por una convención expresa, o por cláusula tácita.

C.- Derecho de Preferencia:

El acreedor hipotecario tiene el derecho de hacerse pago con el precio de la venta, con preferencia a todos los

demás acreedores. Si el precio de venta es inferior a la deuda, el acreedor conserva una acción personal en contra del deudor, si, por el contrario, es mayor, el exceso deberá entregarse al deudor.

Conflicto Entre Varios Acreedores Hipotecarios:

En principio, los derechos de Hipoteca son preferentes según las fechas de las mismas, pero el Derecho Romano da al primer acreedor una situación especialmente favorable:

1) Únicamente el primer acreedor puede desposeer del bien hipotecado a cualquier poseedor del mismo, sin poder ser despojado por nadie;

2) El primer acreedor, cuando posee el bien hipotecado, puede vender éste sin tomar en cuenta a los demás acreedores;

3) El primer acreedor, al vender, es el único que puede procurar al comprador una seguridad absoluta de que no será despojado;

4) El comprador que compra al primer acreedor, adquiere la propiedad libre de hipotecas posteriores, desapareciendo la Garantía Real para los demás acreedores. Estos -

inconvenientes se hubieran podido evitar con la publicidad de las hipotecas, pero en el Derecho Romano la hipoteca se mantenía oculta, por lo que los demás acreedores ignoraban si el bien ya estaba aravado, debiendo el deudor declarar si el bien está hipotecado en el momento de celebrar el convenio y si miente, se le persigue criminalmente si causa perjuicio al nuevo acreedor hipotecario.

Los acreedores interiores tenían el recurso "jus offerendal pecunial, que consiste en desinteresarse a un acreedor preferente y tomar el puesto de su crédito; no es la hipoteca del primer acreedor lo que se quiere, porque ésta se extingue al pagarla, es la suya la que pasa a primer lugar sin modificar la situación de los demás acreedores, que era una ventaja que se podía aprovechar sólo cuando se tenía dinero a disposición.

Hipotecas Privilegiadas:

La preferencia en Derecho por la fecha de las hipotecas, tenía dos excepciones:

1°.- La del acreedor cuyo dinero había servido para la conservación o mejora del bien hipotecado;

2°.- La de la mujer sobre los bienes del marido para la restitución de su dote.

Extinción de las Hipotecas:

La Hipoteca se extingue cuando se extingue el derecho que garantiza. También se extingue:

1°.- Por pérdida de la cosa hipotecada;

2°.- Por confusión; es decir, la adquisición de la propiedad por el acreedor hipotecario;

3°.- Por renuncia del acreedor;

4°.- Por la prescripción extintiva de cuarenta años; y

5°.- Por la "proscriptio" longi temporis", que es cuando un tercer adquirente del bien hipotecado ha poseído con justo título u buena fe durante diez años entre presentes o veinte entre ausentes.

II.- DERECHO FRANCÉS

En Francia, en las provincias del Mediodía, regía la hipoteca con las características del Derecho Romano, es decir, la clandestinidad u generalidad, en tanto que las provincias nórdicas se aplicaban las características de publicidad y especialidad.

En este país, como en Roma, la Hipoteca tiene su origen en la necesidad de obtener satisfacciones mediante el crédito.

El acreedor tiene derecho de apoderarse de la persona de su deudor y vender sus bienes muebles, pero los inmuebles no pueden ser enajenados sin el consentimiento del deudor.

Con la oposición de la "Obligatio Rei" se distingue la obligación general de la especial.

En la primera, se afectan todos los bienes del -- deudor al cumplimiento de la obligación, en tanto que en la segunda sólo se afecta a bienes especialmente determinados.

En la obligación general el acreedor sólo puede -- ejercitar el derecho de persecución sobre los adquirentes a -- título gratuito, en tanto que en la obligación especial el -- acreedor tiene derecho de persecución de acuerdo con la prioridad en la adquisición.

Con posterioridad, el acreedor adquiere la preferencia en el pago, sin embargo, para que esto suceda es necesario que el acreedor tenga la posesión material del inmueble, pues la sola voluntad de las partes no crea derechos reales.

En el Siglo XVIII la Jurisprudencia Francesa establece que sólo los bienes inmuebles son susceptibles de ser hipotecados. Jurisprudencia que no fue aceptada por todas las poblaciones francesas, sólo que en estas no existía el derecho de persecución cuando el bien se encontraba en poder de terceros.

Primero la Hipoteca no estaba sujeta a ningún requisito de publicidad, sin embargo, debía constar en un contrato y registrarse en la justicia del lugar; es hasta marzo de 1673, que Luis XIV manda registrar las Hipotecas sobre los bienes inmuebles en la Escribanía destinada para tal objeto en cada Villa o Distrito; el registro debía realizarse dentro de los cuatro meses de su constitución estableciéndose la preferencia, por la fecha de su registro.

El Código de Napoleón define la Hipoteca como un derecho real sobre inmuebles sujetos al cumplimiento de una obligación.

La Hipoteca de bienes muebles resurge sólo en --
dos casos:

1°.- Cuando la clasificación administrativa del -- mueble asegure su individualización; y

2°.- Cuando el mueble es bastante importante y difícil de vender y la dificultad de ocultarlo es tal, que facilita al acreedor el poder localizarlo sin gran dificultad.

III.- DERECHO ESPAÑOL

En el Derecho Español, igual que en el Romano, no se distingue la prenda de la Hipoteca y se designaban a las dos con el nombre de "penos" o "peño".

En el Fuero Juzgo ya se habla del pago de la deuda y la devolución de la prenda; más tarde, en el Fuero Real, se encuentra que, al lado de la garantía que pasa a poder del acreedor, está la que permanece en poder del deudor, aunque aún no se habla de Hipoteca. También en este fuero se encuentra un principio de publicidad, al establecer que el que poseyere los peños y lo escondiere o negare, sufrirá las penas que mande la Ley.

Las Siete Partidas define al Peño como aquella cosa que un Ome empeñó a otro apoderándose de ella y mayormente cuando es mueble.

La práctica distingue dejando el nombre de prenda al empeño de cosas muebles y aplicando el de Hipoteca para -- los inmuebles.

En la Ley 63 de Foro ya se empleó la palabra "Hipoteca" y se estableció el tiempo para que prescriban las acciones a que daban nacimiento y es hasta la Carta de Madrid, de 1528, que aparece la publicidad.

Carlos V, por Real Cédula de 1539, manda que se registren los libros de las Hipotecas como requisito probatorio y sin el cual no podrían existir.

En 1767 se procedió a reglamentar "El Registro de Hipotecas", ordenando que dicho Registro deberá estar a cargo de escribanos del Ayuntamiento y que deberían haber tantos libros como pueblos hubieran en la jurisdicción del mismo.

Las leyes de 1861 y 1869 prescriben las Hipotecas generales y establecen definitivamente su publicidad, estas leyes sólo consignan las Hipotecas voluntarias y la legal, desapareciendo la judicial, pero las Hipotecas sólo pueden constituirse sobre inmuebles ciertos y determinados, no podían recaer sobre bienes futuros y en forma expresa limita las Hipotecas sólo a bienes inmuebles. En las Hipotecas legales era

requisito indispensable su inscripción en Registro de la Propiedad inmueble, en tanto que en las hipotecas voluntarias es te requisito sólo se exigía para que surtiera efectos en contra de terceros, pero la falta de este requisito no las declaraba nulas.

La Hipoteca se entiende un derecho real que tiene el acreedor sobre los bienes del deudor que se hallan sujetos por la Ley o el hombre, al pago o cumplimiento de la deuda de obligación contraída.

De acuerdo con su etimología, Hipoteca viene a -- ser lo mismo que "cosa puesta para apoyar, contener, asegurar una obligación", es un derecho real que da al acreedor facultad para hacer vender, en defecto del pago, la cosa hipotecada.

La Hipoteca es indivisible y subsiste por entero en cada uno de los bienes, aravados sin embargo, no es esencial en el contrato y se sujeta a las modificaciones que las partes pacten.

La Hipoteca es un contrato accesorio que ha de unirse a otro principal al que garantiza; de aquí, que antes

de que exista una obligación no puede constituirse la Hipoteca y, si por cualquier causa la obligación se rescinde, la Hipoteca se extingue.

Los defectos de que adolezca la Hipoteca no afectan la obligación principal, pues ésta tiene existencia independiente de lo accesorio.

La ley Romana había establecido el principio de que podía hipotecarse todo lo que podía venderse.

En el Derecho Español, tanto los bienes muebles como los inmuebles pueden servir de Garantía de una obligación, pero siendo distinta su naturaleza, necesario era que la forma de hacer contar esos gravámenes obedeciese a distintos sistemas.

La Ley Hipotecaria, en su Artículo 196 dispuso -- que sólo podían ser hipotecados:

- 1º.- Los bienes inmuebles; y
- 2º.- Los derechos reales, enajenables con arreglo a las Leyes, impuestos sobre los bienes inmuebles.

Solo los gravámenes sobre los bienes inmuebles -- pueden constar en el Registro, en tanto que la posesión que se tiene de la prenda es suficiente para impedir que sin su conocimiento, se graven a un nuevo acreedor los bienes que en su poder tenga empeñados.

No todas las Hipotecas pueden realizarse libremente, pues hay muchas que sólo pueden verificarse con ciertas limitaciones, como, por ejemplo la del usufructo, que sólo puede realizarse mientras éste dure y, cuando el usufructo cese, cesará la Hipoteca.

La Hipoteca, una vez constituida, subsiste siempre hasta la extinción de la deuda, aunque la cosa hipotecada mude de estado, ya sea empeorando o mejorando.

IV.- CODIGOS MEXICANOS

En México, la Hipoteca tiene como antecedentes -- los mismos que los del Derecho Español, pues éste sigue rigiendo durante nuestra vida independiente hasta que entró en vigor el Código Civil de 1870, que tuvo como fuente la Ley española y el Código de Napoleón.

El Artículo 1940 del Código de 1870 define la Hipoteca como un derecho real que se constituye sobre bienes inmuebles o derechos reales, para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago.

El Artículo 1942 dice: "La Hipoteca sólo puede recaer sobre inmuebles ciertos y determinados o sobre derechos reales que en ellos esten constituidos".

Hasta el Código de 1870, las Hipotecas podían recaer sobre el patrimonio inmueble de una persona, es decir, -- eran verdaderas Hipotecas generales que exigen la determinación de los bienes gravados. Estas hipotecas se presentaban en los casos de hipotecas legales o necesarias, así como en -- Las Hipotecas Tácitas.

En el Código de 1884, el Artículo 1825 dice: "La Hipoteca sólo puede recaer sobre inmuebles ciertos y determinados o sobre los derechos reales que sobre de ellos esten constituidos"; y el Artículo 1857 especifica que "La Hipoteca nunca es tácita ni general; para subsistir necesita siempre de registro y se contrae por la voluntad en los convenios y por necesidad en los casos en que la Ley sujeta a alguna persona a prestar esa garantía sobre bienes determinados; en el primer --

caso se llama voluntaria; en el segundo, necesaria"

Actualmente no se aceptan en Hipotecas bienes que sean determinables en el futuro, sino que éstas sólo pueden constituirse sobre bienes individualmente determinados. Los bienes que se hipotecan deben estar en el comercio y no ser inalienables.

El Código de 1884, define la Hipoteca como un derecho real que se constituye sobre bienes inmuebles o derechos reales para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago.

Esta definición, como la contenida en el Código de 1870, omiten precisar que el constituyente de la hipoteca no pierde la posesión del bien dado en garantía.

El Código actual, en su Artículo 2893 dice: "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 de preferencia establecido por la Ley".

En esta definición se nota inmediatamente la modificación introducida por los legisladores, de que la Hipoteca no sólo puede recaer sobre bienes inmuebles, sino que también puede recaer sobre bienes muebles, siempre que sean determinables según lo establece el Artículo 2895.

En el Código de Comercio se admite la Hipoteca en sus Artículos 646 y 647, cuando dice que las Hipotecas y cantidades tomadas a la pueba tendran preferencia para el pago de los acreedores, cuando las embarcaciones sean ejecutadas y vendidas judicialmente, siempre esta preferencia de las Hipotecas por su orden, en vista de las escrituras respectivas y de su registro.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación también se consagra la Hipoteca, según veremos en el inciso siguiente.

V.- ANTECEDENTES DE LA HIPOTECA DE AERONAVES

No es sino hasta el Siglo XX que se conoce y empieza a estudiar el contrato de Hipoteca de las Aeronaves, pues hasta entonces es cuando se ha presentado el problema y se ha hecho necesaria su reglamentación.

No obstante, la mas antigua ordenanza que se recuerda en relación con los Reglamentos Aeronáuticos, data del 24 de abril de 1724, publicado en París, y que prohíbe fabricar y elevar globos y otras máquinas aerostáticas a las cuales se les adaptan vapores de espíritu de vino, artificios u otras materias peligrosas al fuego. Esta no era más que una medida de policía para evitar incendios.

También en París se reunió en 1910 la Primera Conferencia Internacional de Aeronavegación, que trató los siguientes puntos: La soberanía sobre el espacio aéreo, el dominio, la nacionalidad de las aeronaves y el tránsito aéreo internacional, sin haber llegado a ninguna conclusión definitiva.

La Hipoteca de las Aeronaves se creó en Francia legalmente el 31 de mayo de 1924.

Esta Ley organizó la matrícula obligatoria en el Ministerio encargado de los servicios de aeronáutica y publicidad de todas las transmisiones de propiedad de las aeronaves.

Italia fué de los países que primero legisló sobre la Hipoteca de Aeronaves y el 20 de agosto de 1923 promulgó la Legge Fondamentale Aeronáutica, la que su Artículo 9 consagra la Hipoteca Aeronáutica y los Créditos Privilegiados.

Más tarde, en el Códice de la Navigazione, de 30 de marzo de 1942, en su Capítulo II, Dell'ipoteca, regula la Hipoteca sobre la aeronave en construcción, objeto de la Hipoteca, publicidad de la Hipoteca, orden de procedencia y prevalencia de las inscripciones, grado de la Hipoteca y graduación de la Hipoteca en el concurso con otros privilegios.

Es hasta el Convenio de Ginebra en 1948, cuando se hace una reglamentación sobre las Hipotecas Aeronáuticas pues dicho Convenio, en su Artículo 1º, que trata de lo que los Estados contratantes se comprometen a reconocer, enuncia en su inciso d): "La Hipoteca Mortgage y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente, en garantía del pago de una deuda; a condición de que tal derecho haya sido: I) Conforme a la Ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviere matriculada al tiempo de su constitución; II) Debidamente inscrito en el Registro Público del Estado contratante en el cual esté matriculada la aeronave.

En México, no obstante que en la Ley de Aeronáutica Civil de 12 de julio de 1930, la Ley de Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte de 31 de agosto de 1931 y la Ley de Vías Generales de Comunicación de 28 de septiembre de 1932, ya se ordena que los gravámenes sobre aeronaves, de-

ben ser inscritos en el Registro de Aeronáutica, no tuvieron ninguna aplicación práctica, en unos casos por no existir el registro y en otros por lo raro que fueron Estos y es hasta la Ley de Vías Generales de Comunicación, de 23 de enero de 1950, que se legisló en forma definida sobre la Hipoteca Aeronáutica.

Esta Ley, no solo admite la Hipoteca sobre las Aeronaves, sino que abarca, además, todos los elementos de la empresa, y aún las concesiones expedidas por la Secretaría de Comunicaciones, al enunciar, en su Artículo 362 lo siguiente:

"Son susceptibles de Hipoteca: I.- Las Aeronaves;
II.- La unidad completa de una empresa de transporte aéreo, en cuyo caso, la Hipoteca comprenderá las concesiones o permisos respectivos y, salvo estipulación expresa, el equipo de vuelo, las instalaciones de ayuda a la navegación, los motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avíos, combustibles destinados a la explotación y considerados en su unidad.

La Hipoteca, de que se trata, en esta fracción, solo podrá constituirse previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones".

Como se ve en el último párrafo del Artículo anterior, la Hipoteca de Estos bienes es un poco precaria, especialmente, la de las concesiones, pues sin autorización de la Secretaría de Comunicaciones no pueden realizarse, además de - que, en el caso de las concesiones, la Secretaría podría cancelarlas, lesionando con eso los intereses del acreedor.

CAPITULO SEGUNDO

CONSIDERACIONES DOCTRINALES RELACIONADAS
CON LOS BIENES

VI.- *Clasificación de Bienes.* VII.- *Bienes Susceptibles de ser Hipotecados.*

VI.- CLASIFICACION DE LOS BIENES

Por "Bien", se entiende, tanto las cosas corporales como cierto número de cosas incorporeales, que son los derechos.

En un sentido jurídico las cosas son bienes, no cuando son útiles al hombre, sino cuando existe la posibilidad de que formen parte de su patrimonio.

Nuestro Código Civil, en su artículo 747 expresa que pueden ser objeto de apropiación todas las cosas que no es tan excluidas del comercio.

Para que un bien pueda ser objeto de un contrato, es requisito indispensable, que se encuentre dentro del comercio, pues sólo estos bienes son los que pueden dar origen a la existencia de relaciones jurídicas.

Es la posibilidad o imposibilidad de apropiación - lo que determina que una cosa se encuentre o no dentro del comercio y así lo considera nuestro Código cuando en su Artículo 749 manifiesta: "Estan fuera del comercio, por su naturaleza, las que no pueden ser poseídas, por algún individuo exclusiva-

mente, y por disposición de la Ley, las que ella declara irreductibles a propiedad particular".

Todos los bienes presentan características que permiten distinguirlos de otros bienes y son estas diferencias lo que permite su clasificación, y así, encontramos que existen bienes corporales o incorporales; muebles o inmuebles; los que se consumen por el primer uso y los que no se consumen por el primer uso; los bienes fungibles y los no fungibles; los privados y los de dominio público; los bienes apropiables y los vacantes y sin dueño.

A.- CORPORALES O INCORPORALES:

Se les llama Bienes Corporales a las cosas materiales y bienes incorporales, a los derechos.

Esta distinción tenía entre los romanos una gran importancia, porque las cosas corporales se adquirían por modos especiales que eran inaplicables a los derechos, para ellos -- las cosas corporales eran objeto de una posesión, en tanto que las incorporales lo son de una quasi-posesión.

La aplicación práctica de esta división ha desaparecido, y actualmente se expresa que en materia de muebles el que ejerce el poder de hecho es que tiene la posesión, lo que equivale al título y que posee un derecho el que goza de él; - regla que no es aplicable a los bienes inmobiliarios.

B.- MUEBLES O INMUEBLES:

No resulta rigurosamente exacto que la noción del bien inmueble esté ligada a la de fijeza, es decir, que una cosa no puede ser desplazada sin alterarse, en tanto que el concepto de mueble corresponde a una cosa, cuyo desplazamiento es posible sin ningún riesgo para su subsistencia.

Las distinciones entre bienes muebles o inmuebles son numerosas, sin embargo, dada la fijeza de los inmuebles, - ha sido posible establecer ciertas reglas que no serían fáciles de aplicar a los bienes muebles, como son: la publicidad de las transmisiones; las garantías reales; la competencia de los Tribunales; la prescripción positiva, los efectos de la posesión; la aplicación de la Lex Rei Sitae; además de la importancia y valor, que antiguamente se consideraba mayor en los bienes inmuebles.

Existen cuatro categorías de bienes inmuebles, a saber: por su naturaleza; por su destino; por el objeto al cual se aplican y por declaración.

Son inmuebles por naturaleza: las tierras, los vegetales adheridos al suelo y los edificios.

La tierra se ha considerado tradicionalmente el inmueble, por excelencia, los vegetales se conceptúan inmuebles en tanto están unidos al suelo y, por edificios, se entiende todo conjunto de materiales consolidados con fines de permanencia, sea en la superficie del suelo o en el subsuelo.

Cabe hacer la consideración de que debido a los adelantos en la técnica de construcción, ya es posible realizar el desplazamiento de los edificios de un lugar a otro, sin que sea necesario, que pierdan su unidad, ni sus características.

Los inmuebles, por su destino, son bienes que siendo muebles por su naturaleza, se les considera inmuebles por ser accesorios de otro inmueble al cual se anegan.

Los bienes por el objeto a que se aplican, en realidad son derechos que se han dividido según la naturaleza de su objeto, ya sea que se apliquen a bienes muebles o inmuebles.

Los inmuebles por declaración, son bienes muebles que se convierten en inmuebles por voluntad de sus propietarios, su inmovilización es puramente ficticia, como, por ejemplo, las acciones del Banco de Francia.

Los bienes muebles se clasifican en dos clases: -- por su naturaleza y por determinación de la Ley.

Los bienes muebles por su naturaleza, se definen como los cuerpos que pueden ser transportados de un lugar a otro, sea que lo hagan por sí mismos o por efectos de una fuerza extraña, como sucede con las cosas inanimadas.

Entre estos muebles, existen algunos que, a pesar de poder desplazarse, reúnen las características que se han señalado para los inmuebles, como son: los barcos, las aeronaves y algunos establecimientos comerciales, que están sujetos a una matrícula administrativa u, por lo tanto, se consideran situados en el lugar, de dicha matrícula y la inscripción en el Registro Público, vale como título para el dueño del derecho, lo que permite realizar con ellos operaciones que las equiparan con los bienes inmuebles, como el cambio de propiedad, la Hipoteca, pudiéndose hacer en esta transmisión, a través de su inscripción en el Registro, una publicidad tanto o más efectiva que la que realiza en los bienes inmuebles.

Los bienes por determinación de la Ley, en realidad son derechos a los que por lo general se les da el carácter de mobiliarios, como en el caso de los derechos de autor.

Esta clasificación de bienes en muebles o inmuebles actualmente ya se discute, pues dada la importancia y el valor que han llegado a adquirir los bienes muebles y con ello la necesidad de dar a éstos una mayor facilidad para realizar sus operaciones de crédito, al mismo tiempo que buscar una mejor garantía para los acreedores, se estudia la conveniencia de que sea substituída esta clasificación por la de bienes registrables y bienes no registrables.

C. BIENES QUE SE CONSUMEN POR EL PRIMER USO Y LOS QUE NO SE CONSUMEN POR EL PRIMER USO.

Esta clasificación es, en el fondo, siempre un acto de disposición, que el que lo realiza no puede renovar el bien, por lo que se dice que la cosa es consumible por el primer uso.

Las cosas no consumibles son las que resisten un determinado uso indefinidamente, o que resisten un uso prolongado antes de desaparecer o dejar de ser útiles.

D.- BIENES FUNGIBLES Y NO FUNGIBLES:

Los bienes, se consideran fungibles o no, según que puedan substituir a otros bienes en el pago o a la devolución de la cosa recibida, es una relación de equivalencia entre dos cosas que se determinan por el número, el peso o la medida.

Por lo general, las cosas fungibles pueden ser consumidas por el primer uso, como los alimentos, pero existen bienes que siendo fungibles no se consumen por el uso, como, por ejemplo: dos lotes de terreno de valor equivalente.

D.- BIENES DEL DOMINIO PÚBLICO Y BIENES PRIVADOS:

Se consideran como bienes del dominio público los que están afectos a un uso común, que por lo tanto son inalienables e imprescriptibles y los que pertenecen a la federación, a los Estados o a los Municipios u, como bienes privados, aquellos de los cuales nadie puede aprovecharse sin el consentimiento de su dueño o sin autorización legal.

La denominación de bienes de dominio público es aplicable tanto a los bienes inmuebles, como a los muebles,

pues éstos, cuando pertenecen al Estado y están afectos al uso público, también son inalienables e imprescriptibles, que es la situación en que se encuentran las aeronaves militares y las que son propiedad de las distintas Secretarías, las cuales no pueden ser objeto de ningún gravamen real.

Los bienes de dominio privado son inalienables y imprescriptibles y están regulados por las disposiciones del Código Civil.

F.- BIENES APROPIABLES Y LOS VACANTES Y SIN DUEÑO:

La regla general es que todos los bienes tengan dueño, pero puede ocurrir que haya bienes que no lo tengan mas en un momento dado puedan ser objeto de propiedad, como, por ejemplo, los animales salvajes.

Se denomina bienes mostrencos a los abandonados o perdidos cuyo dueño se ignora y bienes vacantes, a los inmuebles que no tienen dueño cierto y conocido.

VII.- BIENES SUSCEPTIBLES DE SER HIPOTECADOS:

Planiol, en su Tratado Práctico de Derecho Civil, expresa: para que un bien determinado pueda ser hipotecado, es necesario que sea alienable, puesto que la hipoteca no es otra cosa que la concesión del derecho de enajenar conferida al acreedor por el propietario del bien.

El Código Civil, en su Artículo 2906, dice que: - "Sólo puede hipotecar el que puede enajenar, y solamente pueden ser hipotecados los bienes que pueden ser enajenados.

Esto significa que no pueden ser hipotecados los bienes que se encuentren fuera del comercio y de los inmuebles, los que, aún perteneciendo a particulares, sean inalienables o inembargables, ya que la hipoteca tiene como finalidad asegurar debidamente el cumplimiento de una obligación de la cual es accesoria, objetivo que sólo se obtiene con la venta del bien sujeto al gravamen y con su producto poder hacer pago al titular del crédito garantizado.

En nuestros Códigos de 1870 y 1884, al igual que en otras legislaciones de la época, la Hipoteca era un gravamen que sólo podía recaer sobre bienes inmuebles ciertos y determinados o derechos reales constituidos sobre los mismos; -

bajo estas legislaciones, la Hipoteca de bienes muebles se -- aceptaba sólo en casos excepcionales, como era el caso de la hipoteca de las embarcaciones.

La Hipoteca de bienes muebles que existió en el Derecho Romano se admitió también, durante mucho tiempo, en las regiones de derecho escrito, hasta que chocó con el principio germánico, según el cual, los bienes muebles se adquieren por el simple hecho de la posesión, lo que trajo como consecuencia la prohibición, en los países en que la fuente de su derecho es la costumbre, de la hipoteca de bienes muebles.

El principio de que los bienes muebles no se persiguen, ponían al poseedor de buena fe al amparo de toda reivindicación y de toda acción real, asimismo, la publicidad, tan necesaria para la organización del crédito, no era posible ni aún en el domicilio del deudor, pues éste era variable.

Lo que confiere el carácter de Hipoteca, es el derecho de que la garantía existe sin que el propietario sea privado de la posesión del bien sujeto al gravamen y que incluso exista una carga de publicidad a observarse para que la relación jurídica nazca y subsista.

La principal dificultad que se esgrime en contra de la Hipoteca de bienes muebles es que, dada la naturaleza propia de los mismos, no es posible sujetarlo a un registro, lo cual es una desventaja para el acreedor hipotecario, pues siendo los bienes muebles fácilmente desplazables, el acreedor perdería su derecho de persecución y preferencia en el pago, que caracterizan al derecho real hipotecario.

Actualmente, en nuestra legislación civil es posible la hipoteca de bienes muebles y, en su Artículo 2893, define 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 operación garantizada, a ser pagado con el valor de los bienes en el grado de preferencia establecido por la Ley, sin establecer distinción ente bienes muebles o inmuebles.

Por otra parte, en su Artículo 2895, expresa que la Hipoteca sólo puede recaer sobre bienes especialmente determinados, de lo cual se deduce que, cuando los bienes muebles pueden ser determinados, son susceptibles de ser hipotecados, ya que éstos pueden ser registrados,

Analizando las características de los bienes muebles, encontramos que alguno de ellos sí llenan los requisitos

necesarios y pueden ser fácilmente identificables y registrados para que el acreedor no pierda sus derechos de persecución, venta y preferencia en el pago, además de que, este tipo de muebles, generalmente tienen un alto valor comercial y que si bien son susceptibles de deterioro por el uso, como generalmente se practican no sólo en un bien, sino inclusive en una flota completa, como en el caso de las aeronaves, que tienen un gran valor, constituyen magníficos instrumentos de crédito, no obstante que la posesión no la puede abandonar el deudor, por ser necesarias para su actividad económica.

En las Legislaciones actuales se han constituido - las Hipotecas mobiliarias cuando concurren los caracteres de - las Hipotecas de Bienes Inmuebles. Esta resurrección se ha - observado en dos casos:

1°.- Cuando el bien mueble, por una clasificación administrativa que asegure su individualización, tiene una situación fija, de suerte que la publicidad de las cargas reales puede ser organizada en el lugar en que se ejerce la vigilancia administrativa.

2°.- Cuando el bien mueble, aún quedando en posesión del deudor, es lo suficientemente importante y de venta bastante difícil, para que el acreedor tenga muchas probabili-

des de recobrarlo y para que el mismo deudor, por su situación no tenga que desaparecer.

El fin esencial de la aeronave, es estar continuamente en movimiento y cuando se encuentra, en tierra, posee todas las características de un bien mueble, ya sea cuando es remolcado o cuando carretea, por las pistas, pero los bienes muebles que, como la aeronave, alcanzan actualmente valores en muchos casos superiores a los de los bienes inmuebles, ofrecen al acreedor hipotecario una garantía suficiente para respaldar su crédito, pues a su vez llenan todos los requisitos necesarios para poder ser identificados y sujetarse a todas las ventajas que contiene el contrato de hipoteca para el acreedor.

Luis Tapia Salinas al tratar de la Hipoteca Aérea, dice que dado el carácter mueble de las aeronaves, no deben ser susceptibles de ser hipotecas pero que, dada su naturaleza especial, asimilable a la de los buques, hoy se admite la posibilidad de ser gravadas por un derecho real, dejándolas al propietario para hacer el ejercicio del tráfico aéreo, facilidad que se obtiene gracias a la obligación que hay de inscribir el contrato de Hipoteca en el Registro de Aeronaves, para que cualquier interesado pueda enterarse de la verdadera situación de la aeronave.

Se subsana el problema planteado de la pérdida de la aeronave y con ella de la garantía del acreedor, condicionando el contrato de Hipoteca a la contratación de un seguro que cubra el daño, pérdida o destrucción de la aeronave, constituido a favor del acreedor.

La característica fundamental de la Hipoteca consiste en la no desposesión del bien gravado y, al efecto, el maestro Rojina Villegas manifiesta en su obra, Derecho Civil Mexicano, que el dueño de la casa hipotecada sigue poseyendo, ésta, así como el conjunto de bienes a los cuales se extiende, por incorporación, destino o pacto expreso.

De esta suerte, el propietario puede explotar dichos bienes y obtener todos los beneficios inherentes, sin perjudicar la garantía que se ha constituido.

En el caso de las aeronaves, la no desposesión de los bienes de las empresas aeronáuticas por el contrato de Hipoteca, hace posible continuar la explotación comercial y al mismo tiempo facilita el fomento de sus créditos.

El Convenio de Ginebra de 1948, relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, reconoce el derecho que tiene cada Estado para legislar sobre los derechos de garantía sobre aeronaves, por lo que cualquier gravamen sobre una aeronave, para ser reconocida internacionalmente, exige que se haya constituido de conformidad con la Ley del Estado de la matrícula de la misma y que haya sido inscrito en su registro oficial.

Teniendo en cuenta que las aeronaves, por lo general se venden y operan, no por unidades aisladas, sino por flotas, con el fin de proteger mejor el crédito hipotecario contra pérdidas por la eventual destrucción de una de las aeronaves, se admite la posibilidad de que la deuda total con respecto a una flota, puede ser cargada a cada aeronave individualmente.

Este tipo de Hipoteca de la flota aérea, también se encuentra consagrado en nuestra legislación y así, en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su Artículo 362, vemos que declara que son susceptibles de ser hipotecadas en primer lugar las aeronaves y a continuación, incluye la unidad completa de una empresa de transporte aéreo, incluyendo las concesiones o permisos respectivos.

Ante la imposibilidad para la aeronave de transportar sus propias piezas de repuesto, se hace necesario el establecimiento de depósitos de refacciones a lo largo de su ruta de operación, incluyendo los países extranjeros en los cuales tenga derecho de volar, por lo que se hace necesario que esas piezas puedan ser gravadas junto con las aeronaves sujetas al contrato, siempre que éste se encuentre autorizado por la Ley del país en que la aeronave es registrada.

CAPITULO TERCERO

SUMARIO

"NATURALEZA JURIDICA DE LAS AERONAVES"

VIII.- Aspectos Teóricos y Jurídicos de las Aeronaves.

IX.- De la Hipoteca Aeronáutica

VIII.- ASPECTOS TEORICOS Y JURIDICOS DE LAS
AERONAVES.

Para iniciar el estudio de la naturaleza jurídica de la Aeronave, comenzaremos por enunciar lo que nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación define como Aeronave y, al efecto, vemos que en su Artículo 311, considera como tal a cualquier vehículo que puede sostenerse en el aire.

Continuando con el estudio de las Aeronaves, encontramos que encajan en todo a la definición que el Código Civil da de los bienes muebles, ya que son cuerpos que pueden desplazarse de un lugar a otro, ya sea por sí mismos o por efecto de una fuerza exterior.

La Aeronave es un bien mueble cuya finalidad es el vuelo; su desplazamiento no es potencial, sino verdadero ya se mueva por sí mismo, como los aviones que se encuentran impulsados por un motopropulsor, o bien, lo haga a consecuencia de una fuerza extraña, como los planeadores.

La legislación francesa dice que las Aeronaves son bienes muebles, pero establece que la transmisión de la propiedad debe hacerse, por escrito e inscribirse en el -

Registro de Matrícula, con el fin de que produzca efectos -
contra terceros.

El Reglamento de Navegación Aérea, italiano de-
fina la Aeronave, como el mecanismo o estructura cualquiera
que, utilizando la sustentación estática o dinámica del ai-
re, sirva para transportar cosas o personas y manifiesta --
que las aeronaves estarán sujetos a las normas que rigen a los bienes
muebles.

En término parecido se expresa el Código Aero-
náutico Argentino, que considera Aeronaves los aparatos o -
mecanismos que pueden circular en el aire y que sean aptos
para transportar personas o cosas.

La regulación jurídica, que se ha dado a las --
Aeronaves, que las acerca más a los inmuebles que a los mue-
bles, ha dado lugar a que algunos autores las consideren co
mo "cuasi inmuebles".

En el aspecto material, la aeronave es un com-
plejo de diversos elementos materiales, originariamente in-
dependientes entre sí, que al unirse originan una cosa nue-
va, de naturaleza compuesta.

Las Aeronaves, al igual que los buques, constituyen una universalidad de hecho, es decir, que deben considerarse como un conjunto de cosas reunidas para un fin y -- destino únicos.

Algunos tratadistas, califican a la Aeronave de "Universitas rerum", entendiéndola como un conjunto de bienes físicamente independientes unos de otros, pero teleológicamente ligados por un robusto vínculo funcional y orgánico, que los hace aparecer como una cosa unitaria.

En la transmisión y adquisición del dominio de las aeronaves, se advierte la tendencia a someterlas a un régimen de publicidad que se rige por una forma especial, - que consiste en la obligación de inscribirse en los registros creados al efecto y como condición de su validez.

La publicidad que se impone a dichos actos, tiene por fundamento la naturaleza misma de la aeronave que, - por su movilidad, autonomía y posibilidades de vuelo, puede ser destinada a fines diversos.

Ambrosini llama a esto "Publicidad Aeronáutica". con lo que quiere referirse a todos los actos que ha de ser público conocimiento en relación con las naves aéreas.

El tratadista español Montellá dice que se ha convenido en definir la aeronave como una cosa mueble, de naturaleza compuesta.

Es una cosa mueble en el sentido de trasladarse de un lugar a otro, cumpliendo así finalidades de naturaleza económica. Es una cosa compuesta, porque, consta de un conjunto de cosas simples, unidas mecánicamente, formando unos los elementos esenciales, otros los elementos accesorios y todos orgánicamente reunidos en conjunto, perteneciente a un todo único.

Una máquina, un automóvil, una aeronave, etc., no representan solamente un conjunto de piezas ensambladas, remachadas y unidas, sino un cuerpo único, una cosa nueva, que tiene su destino económico y su valor independiente y distinto del conjunto de sus piezas.

Esta individualidad es la base del reconocimiento con que el Estado ampara a la aeronave.

En la doctrina, las peculiaridades a que están sometidas las aeronaves, son las siguientes:

a) La aeronave posee una nacionalidad determinada.

b) Debe estar inscrita en el Registro de Matrícula;

c) La venta o donación de una aeronave debe -- constar por escrito, ya sea que la Ley exija instrumento público o simple instrumento privado;

d) La aeronave es susceptible de ser hipotecada

El Licenciado Francoz, al estudiar la naturaleza de la aeronave, señala como excepciones al principio de que a éstas se les debe aplicar el régimen de los bienes muebles, las siguientes:

a) Las aeronaves tienen una nacionalidad;

b) Las aeronaves están sujetas a una matrícula administrativa;

c) La adquisición y enajenación de las aeronaves está sometida a un régimen particular y da lugar a un Registro Aeronáutico;

d) La regla consagrada en el Código Civil, sobre que la posesión da al que la tiene la presunción de propietario para todos los efectos legales, no es aplicable a las aeronaves;

e) Las aeronaves están caracterizadas por un derecho de persecución y retención;

f) Las aeronaves son bienes susceptibles de hipotecarse;

g) El embargo precautorio y el remate judicial de las aeronaves sólo puede llevarse a cabo mediante un procedimiento en garantía real o fianza previa.

Nuestra legislación no da a las aeronaves la -- clasificación de bienes muebles, pero éstas concuerdan en -- todo con la definición que de bienes muebles por su naturaleza da el Código Civil.

No obstante, la hipoteca sobre las aeronaves es una institución crediticia que ha recibido ya consagración legal en distintos países y también en el campo internacional. Ello constituye, sin duda, el argumento más fuerte para sostener que la aeronave no es una cosa mueble común, si no de características especiales.

Estas características son las que hacen que las aeronaves, aunque sean bienes muebles, estén sometidas a un régimen distinto al de los bienes muebles. Son bienes eminentemente móviles que, en su unión del casco, motor y accesorios, constituyen una unidad natural y jurídica.

IX.- DE LA HIPOTECA AERONÁUTICA

Como las aeronaves, constituyen el patrimonio de las compañías de aviación, es lógico que para realizar su desenvolvimiento económico, sean estas unidades la mejor garantía de sus créditos.

El gran valor de este transporte, unido a la estabilidad legal que se desea dar, han sido los principales motivos para el establecimiento de la garantía hipotecaria.

En la hipoteca de aeronaves, se exige como garantía que el pacto se haga constar en escritura pública y esta se inscriba en el Registro Aeronáutico correspondiente.

No requiere este contrato que la aeronave pase a poder de acreedor, lo que originaría, en la mayoría de las veces, que ésta permaneciera inmóvil, en perjuicio del deudor.

El tratadista Rodríguez Jurado define la hipoteca aeronáutica como un derecho real de garantía sobre una cosa mueble, sin desplazamiento de la cosa del deudor al acreedor como sucede con la prenda ordinaria, lo cual se logra a través de la inscripción del gravamen en los Registros Aeronáuticos.

Las características principales de la hipoteca aeronáutica son las siguientes:

a) Responde siempre a una deuda pecuniaria y, excepcionalmente, a una obligación personal;

b) Es un derecho formal y unilateral, o sea, que ésta no queda en poder del acreedor, sino que puede seguir realizando sus vuelos rutinarios, siendo explotada por el deudor y el acreedor sólo tiene el derecho de provocar la venta de la aeronave cuando no es pagado a su tiempo;

c) El dueño de la aeronave sólo puede disponer de ésta a través de la declaración del gravamen;

d) Es un derecho sujeto a una condición impropia en su objetividad;

e) Es un derecho en el cual la prelación o grado en el juicio universal, desempeña un papel relevante;

Eduardo Halmíton, en su tratado "Manual de Derecho Aereo", amplía estas características, que considero son convenientes para acabar de precisar el concepto aeronáutica y son las siguientes:

a) Debe constar por escrito en instrumento público o privado autorizado ante un ministro de fe pública;

b) Debe ser inscrita en el Registro de Matrícula de Aeronaves;

c) Como se trata de hipoteca sobre un bien mueble; regirán las reglas relativas a la mujer casada u otras personas que no sean capaces, cuando intervienen en enajenaciones o transacción sobre bienes muebles;

d) Está condicionada a la contratación de un seguro que cubra el daño, pérdida o destrucción de la aeronave, constituido en favor del acreedor.

e) Es indispensable su reconocimiento internacional, para su seguridad de los derechos del acreedor;

f) Es de corto plazo, considerando la vida -- útil de una aeronave;

g) Generalmente cauciona, un alto crédito, dado el valor subido de los objetos hipotecados, la tasación de la aeronave debe ser practicada por una autoridad técnica;

h) Tiene cláusulas especiales de caducidad, como el cambio de destino o de ruta habitual de la aeronave, o la modificación de sus características esenciales, ya que estas condiciones pueden hacer variar la seguridad de la garantía;

i) No puede hipotecarse una aeronave no matriculada;

j) Está prohibida la venta de una aeronave hipotecada, salvo el consentimiento del acreedor o venta en ejecución;

k) La hipoteca se extingue especialmente por pérdida o destrucción total de la aeronave o por remate judicial, con citación del acreedor hipotecario y en conformidad a los trámites que fija la Ley.

l) La hipoteca cubre los intereses del crédito sólo hasta ciertos límites o plazo determinado, en que son devengados.

En las aeronaves, como en los buques, el objeto de la garantía real se extiende a los accesorios de las mismas, en cuanto se hallen en forma permanente al servicio de las aeronaves, aun cuando la unión se verifique con fecha posterior a la hipoteca.

Las piezas de repuesto que se encuentran situadas a lo largo de la ruta de la aeronave, sólo están en el contrato de hipoteca si expresamente se ha pactado, consta en la escritura pública y se haga anotar en el registro respectivo. A este respecto, la Convención de Ginebra de 1948, manifiesta en su Artículo Primero que se entiende por efectos de repuesto, las partes que componen la aeronave, como motores, hélices, aparato de radio, instrumentos,

equipos, adornos, partes de estos diversos elementos y, en general, todos los objetos de cualquier naturaleza que -- sean conservados con el fin de reemplazar las piezas que componen la aeronave.

La hipoteca puede ser constituida también sobre el aparato en construcción.

En la hipoteca de la aeronave en construcción, dada la dificultad, que hay para especificar la garantía, no podrá recaer sobre un conjunto de materiales dispersos listos para ser ensamblados, sino que se debe partir de la denuncia que haga el constructor ante el Registro de Matrícula, en que se den las características del prototipo elegido, serie a que pertenece, número de serie, dimensiones y envergaduras, fuerza de los motores, radio de acción probable y características del tráfico a que va a destinarse, así como si la construcción se efectuara en nombre propio o por cuenta ajena.

Siendo los norteamericanos los que tienen una mayor producción aérea, con el fin de facilitar sus operaciones comerciales, han incluido en su derecho el "Fleet -

Mortgage", que es la hipoteca sobre una flota aérea, en -- que un conjunto de aeronaves garantiza un crédito que recae sobre las unidades que componen la flota de una empresa y en la que cada una de ellas, responde por la totalidad del crédito.

Cuando el Crédito es reducido, éste se puede distribuir entre los elementos de la flota, señalando la parte de crédito que corresponde a cada uno de los aparatos.

Si el crédito comprende el total de la flota, se pueden plantear dos situaciones: la hipoteca es global y abarca todos los elementos de la flota aérea, en que cada aeronave responde solidariamente sobre la totalidad del crédito y que se conoce con el principio de solidaridad, o la hipoteca puede ser repartida entre los distintos elementos de la flota, asignándose a cada aparato la responsabilidad que le corresponde en la totalidad del crédito; este segundo caso se denomina principio de la especialidad y cuando se plantea esta situación, el Registro no puede admitir los títulos hipotecarios en que no se precisen claramente la responsabilidad de cada uno de los elementos de la flota.

El Convenio de Ginebra de 1948, relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, incluye la hipoteca "Mortgage" y todo derecho similar creado sobre las aeronaves a condición de que haya sido -- constituido en determinadas condiciones.

De acuerdo con el Artículo 2º, todas las inscripciones relativas a una aeronave, deben ser efectuadas en el mismo registro.

En nuestra legislación se acepta la hipoteca de aeronaves, así como la de flota y la de empresa y así, encontramos que la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su Artículo 92, expresa que podrán constituirse hipotecas u otro gravámenes reales sobre todas las líneas y vehículos, embarcaciones y demás bienes que formen el sistema de la empresa, o sobre una parte solamente de sus sistemas, por un término que en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el, que se haya otorgado la concesión, cuando se trate de empresas sujetas a revisión.

En su afán de ser exhaustivos nuestros legis-
ladores, en su Artículo 93 de la misma Ley, siguen enun-
ciando los bienes que comprende la hipoteca, salvo pacto -
en contrario:

I.- La concesión;

II.- La vía de comunicación, o medio de --
transporte, con todas sus dependencias, accesorios y, en -
general, todo lo que le pertenezca;

III.- El material fijo y móvil empleado, con
la construcción y explotación, reparación, renovación y --
conservación de la vía de comunicación o del medio de ---
transporte y sus dependencias;

IV.- Los capitales enterados por la empresa
para la explotación y administración de la vía de comunica-
ción o medio de transporte, el dinero en caja de la explo-
tación corriente, los créditos nacidos directamente de la
explotación y los derechos otorgados a la empresa por ter-
ceros.

Estos Artículos están íntimamente relacionados con lo expresado en el Capítulo XV de esta Ley, titulado "De los gravámenes", que en su Artículo 362 expresa - que son susceptibles de hipoteca:

I.- Las aeronaves;

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

La hipoteca de que se trata en esta fracción sólo podrá constituirse previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones.

Como se ve, nuestra Ley, admite, inclusive - la posibilidad de hipotecar las concesiones y los permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones para su ex-

plotación, lo cual constituye una facilidad para conseguir el Crédito entre los particulares, para incrementar el desarrollo económico de la empresa, pero, al mismo tiempo, presenta el inconveniente de que para realizar esta hipoteca, se necesita el consentimiento de la propia Secretaria, además, de que ésta puede, en cualquier momento cancelar la concesión y así, el valor de la empresa sin el permiso correspondiente, disminuye sensiblemente de valor lesionando con ello los intereses del acreedor hipotecario.

Por otra parte, en el Artículo 94 dice que en las escrituras de la hipoteca se hará constar, que al cumplirse el plazo de la concesión o en caso de caducidad, los bienes de la empresa pasarán a poder de la nación, con todas sus dependencias y accesorios, libres de todo gravamen y responsabilidad, aún con motivo de las obligaciones contraídas con anterioridad.

Asimismo, en su Artículo 94, se aclara que los acreedores hipotecarios no pueden obstaculizar la explotación de la vía de comunicación o medio de transporte, pero sí pueden oponerse a la venta, de la línea, o a la

enajenación de parte del material de explotación y a la --
fusión con otras empresas, si consideran que estas opera--
ciones son lesivas para su crédito.

CAPITULO CUARTO
SUMARIO

"PRINCIPALES CARACTERISTICAS DEL CONTRATO
DE HIPOTECA

X.- Definición. XI.- Características. XII.- Clasificación.
XIII.- Constitución. XIV. Efectos. XV.- Extinción.

X.- DEFINICION

La hipoteca se ha considerado siempre como el tipo del derecho real de garantía por excelencia y así, vemos que el Código Civil Francés define la hipoteca como un derecho real sobre los inmuebles afectados al cumplimiento de una obligación que es, por naturaleza, indivisible y subsiste totalmente sobre los inmuebles afectados, - sobre cada uno y sobre cada parte de los mismos y continúa pesando sobre ellos cualquiera que sea su poseedor.

Para Planiol, la hipoteca es una garantía real que, sin desposeer al propietario del bien gravado, - permite al acreedor embargado al vencimiento, hacerlo vender a pesar de que se halle en poder de terceros y cobrar con cargo al precio, con preferencia a los demás acreedores.

De acuerdo con estas definiciones, las características de la hipoteca son las de ser un derecho real de garantía que recae, en principio, sobre un inmueble, - aunque existen verdaderas hipotecas muebles.

Como todas las garantías reales, la hipoteca concede al titular de su crédito las ventajas del derecho de preferencia, que se refuerza con el derecho de persecución que se ejerce contra todos los poseedores del inmueble.

Lo que se hipoteca y puede enajenar, es el derecho que el deudor tiene sobre la cosa.

Siendo como es la hipoteca una garantía real, considero conveniente recordar, aunque sólo sea en forma somera, lo que se considera a este derecho.

Antiguamente, se aceptaba que el derecho -- real existía cuando una cosa se encontraba sometida completa o parcialmente al poder de una persona, en virtud de -- una relación inmediata que puede ser invocada contra cualquier cosa. Esto implica como carácter esencial del derecho real, la creación de una relación entre una persona y una cosa.

La opinión que ahora se tiene de esta definición, es que esta relación no es más que un hecho, y es la posesión, ya que una relación de orden jurídico no puede existir entre una persona y una cosa.

El concepto personalista del derecho real lo define como una relación jurídica obligatoria establecida entre una persona como sujeto activo y todas las otras cosas como sujetos pasivos. Este derecho se debe concebir como una obligación en la cual el sujeto activo está representado por una sola persona, en tanto que el pasivo es ilimitado en su número y comprende a todas las personas -- que entren en relación con el sujeto activo.

De acuerdo con el concepto anterior, se define el derecho real como el que, dando a una persona un poder jurídico directo e inmediato sobre una cosa, es susceptible de ser efectuado, no solamente en contra de una persona determinada, sino en contra de todo el mundo.

Los derechos reales se denominan principales y accesorios.

Los Principales son los que confieren a una persona el poder de usar y de disfrutar de una cosa de una manera más o menos completa; como en los derechos de uso y usufructo y, los Accesorios, los que afectan un bien determinado en garantía de un crédito, como los privilegios y - las hipotecas.

El carácter de eficacia que en contra de todos tienen los derechos reales, es su contenido, representando por sus derechos de persecución y de preferencia en el pago.

El derecho de persecución permite al titular del derecho de perseguir, la cosa u objeto de su derecho - contra cualquier poseedor a que pase, en tanto que el derecho de preferencia, cuyo interés queda limitado a los derechos reales que sean accesorios a un crédito, permite al - titular excluir a todos aquellos que no tengan más que un derecho de crédito y a todos los que no tengan más que un derecho real posterior en fecha, o clasificado anterior.

Pasando al estudio de la hipoteca, en nuestro derecho encontramos que antiguamente éstas podían ser

generales, pues no se exigía para la constitución de la -- misma el requisito de la determinación en el monto de la -- obligación que se garantiza.

Es hasta el Código de 1870 que la hipoteca -- deja de ser general, pues ya en esta codificación se establece que la hipoteca sólo puede recaer sobre bienes inmuebles ciertos y determinados.

Algo que caracteriza en forma fundamental a la hipoteca y que tampoco se precisaba en la definición de la misma en los Códigos anteriores, es la no desposesión -- del bien objeto del gravamen y así, vemos que la codificación de 1884, se define la hipoteca como un derecho real -- que se constituye sobre bienes inmuebles o derechos reales sobre los mismos, para garantizar el cumplimiento de una -- obligación y su preferencia en el pago.

En el Código vigente, ya se señala como características fundamentales de la hipoteca la no desposesión -- del bien objeto del gravamen y que es una garantía --

real que otorga el derecho de preferencia en el pago y que en su Artículo 2893, la define en los siguientes términos:

"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, es el grado de preferencia establecido por la Ley".

XI.- CARACTERISTICAS

De acuerdo con la definición de hipoteca, -- que trae nuestro Código Civil, el contrato de la misma está compuesto con los siguientes elementos:

- A) Es un derecho real de garantía;
- B) Se constituye sobre bienes determinados y enajenables;
- C) Tienen un carácter accesorio, por constituirse para garantizar una obligación principal;
- D) No se desposee del bien constituyente de la misma;
- E) Concede las acciones de persecución, venta y preferencia en el pago.

A) Es un derecho real de garantía.- Es un derecho real porque es oponible a todo el mundo, por lo -- que se deduce en este derecho se comprenden los derechos -- de persecución y un derecho de preferencia en el pago, que se concede al titular.

B) Se constituye sobre bienes determinados y enajenables.- El Artículo 2893 de nuestro Código Civil manifiesta que la hipoteca sólo puede recaer sobre bienes especialmente determinados.

Como se recordará, en los Códigos anteriores la hipoteca podía recaer sobre todo el patrimonio inmueble de una persona, sin que los bienes objeto del gravamen fueran determinados, eran verdaderas hipotecas generales. En contraposición, la hipoteca actual se distingue por el -- principio de la especialidad y sólo puede constituirse sobre bienes individualmente determinados y así, el Código, en su Artículo 2919, entre otras cosas, dice: que la hipoteca nunca puede ser tácita ni general.

C) Carácter accesorio- El Carácter Accesorio consiste en que la hipoteca se constituye para garantizar una obligación principal y debe seguir todas las vicisitudes y modalidades de esta obligación, en tanto a su existencia, validez, nulidad y extinción.

D) No se desposee del bien constituyente. - En este elemento, que tiene una gran importancia en el crédito, el dueño de la cosa hipotecada sigue poseyendo ésta, en cambio, el acreedor, está en posibilidad de ejercitar las acciones de persecución, venta y preferencia en el pago.

E) Concede las acciones de persecución, venta y preferencia en el pago.- La acción persecutoria es peculiar de todo derecho real en que éste es oponible a todos. Esta acción significa que el valor de una cosa se destina a pagar un crédito u obligación principal y así lo prevé el Código en su Artículo 2894, que a letra dice: - "Los bienes hipotecados quedan sujetos al gravamen impuesto, aunque pasen a poder de terceros".

En cuanto a la preferencia en el pago, se enuncia en la parte final del Artículo 2893, en el que se define la hipoteca.

Como estudio complementario del anterior, -- ponemos á continuación las características que el Licenciado Rojina Villegas señala en la hipoteca y que son los siguientes:

- 1) Su naturaleza accesorio;
- 2) Su carácter indivisible en cuanto al crédito y divisible respecto a los bienes gravados;
- 3) Su naturaleza inseparable del bien gravado;
- 4) Carácter inmueble y excepcionalmente mueble de los bienes gravados;
- 5) Su aspecto especial y expreso;
- 6) Su constitución pública en cuanto a su inscripción en el Registro Público de la Propiedad, para que surta efectos respecto de terceros.

1.- Carácter Accesorio de la Hipoteca.

Se dice que la hipoteca es un derecho real - accesorio, porque tiene por objeto garantizar un crédito - y no se comprende sin la existencia de ese crédito. Esta

característica accesoria ha sido fundamental en el derecho romano, en el francés y en el español, de los cuales la hemos tomado, en tanto que en el derecho alemán, la hipoteca ha ido perdiendo su carácter accesorio de garantía de un crédito.

Aplicando el principio de que lo accesorio sigue la suerte de lo principal, es decir, que cuando la obligación principal es inexistente o nula, la hipoteca, también debe serlo, en resumen, ésta debe seguir a la obligación principal desde su nacimiento hasta su extinción.

Este principio tiene, sin embargo, sus excepciones, en que se separa la hipoteca de la obligación principal y esta separación se presenta en tres ocasiones:

- a) Antes de que nazca la obligación principal;
- b) Durante la vida de la misma; y
- c) En su extinción.

En el primer caso, la hipoteca puede constituirse antes de que nazca la obligación principal, cuando garantiza obligaciones futuras o sujetas a condición sus-

pensiva y así lo prevé el Código cuando en su Artículo -- 2921 expresa que la hipoteca constituida para la seguridad de una obligación futura o sujeta a condiciones suspensivas inscritas, surtirá efectos contra terceros desde su inscripción, si la obligación llega a realizarse o la condición a cumplirse. Esto significa que antes de que la obligación principal se constituya, por no haberse realizado aún las condiciones suspensivas, ya la hipoteca surte efectos contra terceros desde su inscripción en el Registro Público de La Propiedad.

Este tipo de hipoteca es la que tienen que otorgar los que administran bienes ajenos, como tutores, síndicos, albaceas, etc., y la existencia de las mismas queda sujeta a que se realicen las obligaciones futuras se deberá anotar al margen de su inscripción en el Registro como lo establece el Artículo 2923 que dice que: Cuando se contraiga la obligación futura o se cumplan las condiciones de que tratan los dos Artículos anteriores, deberán pedir los interesados que se haga constar así, por medio de una nota al margen de la inscripción hipotecaria, sin -

cuyo registro no podrá aprovechar ni perjudicar a tercero la hipoteca constituida.

En el segundo caso de excepción, la hipoteca, puede separarse del crédito que garantiza, teniendo en cuenta a los sujetos pasivos, situación que se presenta cuando concurren los extremos del Artículo 2940, que establece que la hipoteca puede constituirse tanto por el deudor, como por otro a su favor. Tal ocurre cuando un tercero constituye garantía hipotecaria por el deudor, ya que en este caso el sujeto pasivo de la obligación principal es distinto del sujeto pasivo de la garantía concedida.

El tercer caso en que existe la separación de la hipoteca del crédito es más aparente que real y se presenta en la novación de la hipoteca y se dice que es más aparente que real, porque el acreedor podría impedir que se extingan las obligaciones, al reservarse la garantía hipotecaria y hacer que éstas pasen a la nueva hipoteca, la cual deberá registrarse para que surta efectos contra terceros.

2. - Su Carácter Indivisible en Cuanto al Crédito y Divisible respecto a los Bienes Gravados.

Con relación a la característica de la hipoteca, se encuentra que existen diferencias fundamentales - entre nuestras legislaciones anteriores con la de 1928, -- pues en tanto que en las primeras se sostuvo la indivisibilidad, tanto del crédito como de los bienes gravados, en - el Código vigente la hipoteca sólo es indivisible en cuanto al crédito.

En las legislaciones anteriores, la hipoteca era indivisible en lo que se refiere a los bienes gravados sólo cuando no había acuerdo de las partes al respecto, en tanto que en la actual legislación, la división de los bienes hipotecados opera por disposición de la Ley.

Visto lo anterior, se encuentra que el Código Civil de 1884, en su Artículo 1336, establece que -- cuando se hipotequen varias fincas conjuntamente por un sólo crédito el acreedor puede hacer efectiva la obligación sobre cualquiera de ellas o sobre todas, simultánea o sucesivamente, hasta obtener el pago total, a no ser que en la

escritura se haya determinado la cantidad o parte del gravamen que cada una de las fincas debe responder.

En el Artículo 1838, se dice que si una finca hipotecada se dividiera en dos o más partes, no se distribuirá entre ellas el crédito hipotecario, sino cuando voluntariamente lo acordaran el acreedor y el deudor y, en su Artículo 1839 expresa: que al no verificarse la distribución en los términos establecidos en el Artículo anterior, podrá repetir el acreedor por la totalidad de la suma garantizada contra cualquiera de las nuevas fincas en que se haya dividido la primera o contra todas simultánea o sucesivamente.

Por los Artículos anteriores, se ve que la divisibilidad de los bienes gravados, en las legislaciones anteriores, sólo era posible cuando previamente se establecía por las partes.

Como ya se ha dicho, en el Código vigente se deroga el principio de la indivisibilidad y, por el contrario, se establece que la división de los bienes gravados es obligatoria cuando se hipotequen varias fincas y así lo

establece en su Artículo 2912, que dice que cuando se hipotecuen varias fincas, para la seguridad de un crédito es forzoso determinar por qué porción del crédito responde cada finca y puede cada una de ellas ser redimida del gravamen pagándose la parte del crédito que garantiza.

Por otra parte, en su Artículo 2913, manifiesta que cuando una finca hipotecada, susceptible de ser fraccionada convenientemente, se divida, se repartirá equitativamente el gravamen hipotecario entre las fracciones. Al efecto se pondrán de acuerdo el dueño de la finca y el acreedor hipotecario y si no se consiguiere ese acuerdo, la distribución del gravamen se hará por decisión judicial, previa audiencia de peritos.

Con esto, queda claramente establecido que la divisibilidad de los bienes gravados ya no dependen de la voluntad de las partes, sino que se establece en forma obligatoria por disposición de la Ley.

En lo relativo al crédito, éste sigue siendo indivisible, aun cuando se reduzca por pagos parciales, según se deduce de lo establecido por el Artículo 2911, que

expresa que la hipoteca subsistirá íntegra, aunque se reduzca la obligación garantizada y, gravará cualquier parte de los bienes hipotecados que se conserven, aunque el restante hubiese desaparecido.

Es decir, que aunque el crédito disminuya por haberse pagado una parte, el saldo continúa afectando la totalidad del bien gravado.

3.- Naturaleza Inseparable de la Hipoteca Respecto del Bien Gravado.

La hipoteca constituye un gravamen inseparable del bien objeto de la misma, es una obligación real que sigue a la cosa por ser oponible a todo adquirente o poseedor y depende de ésta en cuanto a su duración o extinción.

En los derechos reales de garantía, el sujeto pasivo, poseedor o propietario de la cosa gravada, no puede ejecutar actos materiales que impliquen un demérito en la garantía para hacerla insuficiente, pero puede --

extinguir su obligación por el abandono de la cosa a manos del sujeto activo.

El sujeto pasivo en las obligaciones reales es sólo el medio jurídico para que el sujeto pasivo pueda ejercer su derecho parcial sobre la cosa y esa es la razón de que, cuando el propietario deja de serlo por transmitir la cosa, es el nuevo adquirente el que reporta las obligaciones como sujeto pasivo en su calidad de propietario.

En las obligaciones, personales, el deudor puede ser substituido cuando hay consentimiento del acreedor, pero en las obligaciones reales no se puede substituir el sujeto pasivo si no hay un cambio de propiedad o posesión de la cosa objeto del gravamen, en este caso no bastará el consentimiento del sujeto activo para que cambie el sujeto pasivo y la obligación real pase a una persona distinta, lo que es una consecuencia de las obligaciones reales, que no pueden existir sin referirse a otra cosa.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

A este respecto, el Código de Procedimientos Civiles, en su Artículo número 3, parte final, manifiesta que las acciones reales se dan y ejercitan contra el que tiene en su poder la cosa y tiene obligación real y, en su Artículo número 12, dice que se intentará la acción hipotecaria para constituir, ampliar y registrar una hipoteca o bien, para obtener pago o prelación del crédito que la hipoteca garantiza, procederá contra el poseedor a título de dueño del fondo hipotecado y su caso, contra los otros acreedores. Cuando después de fijada y contestada la demanda cambiare de dueño o poseedor jurídico el predio, con éste continuará el juicio.

Este carácter inseparable de la obligación hipotecaria es una consecuencia de la naturaleza real del gravamen hipotecario.

4.- Carácter Mueble e Inmueble de los Bienes Hipotecados

Este carácter mueble o inmueble de la hipoteca es el requisito que la diferenciaba de la prenda, la cual sólo puede recaer sobre bienes muebles en tanto que -

la hipoteca sólo podía constituirse sobre bienes inmuebles.

Esta característica que distingue a la hipoteca desde la Edad Media ya se encuentra modificada en nuestro Código Civil vigente, que sólo habla sobre hipoteca de bienes sin distinguir entre muebles o inmuebles y sólo exige como requisito, que recaiga sobre bienes especialmente determinados, además de que sólo pueden ser objeto de hipoteca los bienes enajenables e inscribibles en el Registro Público.

Como esta característica de la hipoteca ya ha sido estudiada en el Capítulo de Bienes Susceptibles de ser Hipotecados, no considero ampliar más sobre este punto.

5.- Aspecto Especial y Expreso de la Hipoteca.

La especialidad en nuestros Códigos aparece en la Legislación Civil de 1870, en que desaparece el principio de la generalidad en cuanto a los bienes, al manifestarse que la hipoteca sólo puede recaer sobre inmuebles -

ciertos y determinados y en el Código de 1884 ya se expresa que la hipoteca nunca es tácita ni general o sea, que ya desde entonces se sostiene el criterio de que una hipoteca puede garantizar varios créditos o gravar varios inmuebles, sin cesar por esto de ser especial, si cada uno de estos créditos o cada uno de estos bienes es objeto de una designación particular. Así como ya se ha visto en el Artículo 2912 del Código Vigente se ordena que se deberá determinar el crédito que corresponde a cada finca, cuando el objeto de la hipoteca lo sean varias fincas.

En este principio de la especialidad del Crédito y de los bienes objeto del gravamen, descansa el régimen de publicidad indispensable para la hipoteca en lo relativo a su registro, así como en cuanto a sus efectos en contra de terceros.

Cuando una hipoteca no satisface el principio de la especialidad, es nula y esta nulidad es absoluta, no pudiéndose subsanar esta irregularidad por una designación posterior.

6. - Su constitución Pública en Cuanto a su Inscripción en el Registro Público de la Propiedad para que surta efectos respecto de terceros.

La necesidad de inscribir las hipotecas es - el Registro Público de la Propiedad se establece a partir del Código de 1870, que prohíbe las hipotecas tácitas y generales y la establece sobre bienes expresos y determinados.

Durante el período de 1870 a 1917, la hipoteca no surtía efecto legal alguno mientras no estuviera registrada y, por otra parte, no se podía registrar si no era otorgada en escritura pública, es decir, el registro resultaba un elemento de existencia de la hipoteca, no sólo con relación a terceros, sino también para entre las partes.

El 3 de abril de 1917 se reformó el Artículo respectivo y se estableció que la hipoteca no surtía efectos en contra de terceros, sino a partir de la fecha de su inscripción y ya en el Código vigente se establece claramente que la hipoteca nunca es tácita ni general y para producir efectos contra terceros necesita siempre de registro.

Como se ve aquí, el registro deja de ser un elemento de existencia de la hipoteca, sólo se hace necesario para que surta efectos en contra de terceros, pero no es indispensable para que surta efecto entre las partes que intervienen en la constitución de la misma.

Por otra parte, el Código establece que la escritura pública sólo es necesaria cuando el contrato exceda de cinco mil pesos, o sea, que de ser un contrato solemne, pasa a ser un contrato formal, cuya diferencia consiste en que la inobservancia de la forma en el contrato solemne origina la inexistencia del acto, en tanto que en los contratos formales sólo produce nulidad relativa, lo que se soluciona si se observa la forma omitida.

Ahora bien, como terceros se consideran a todos los que tienen un interés jurídico concreto y legalmente oponible a los demás por virtud del registro, bien sea que este interés se origine por un derecho real o por un embargo.

La publicidad como característica fundamental de la hipoteca consiste en que por medio del registro se protege de una manera directa a todos los terceros que

lleguen a tener algún interés en el bien objeto del gravamen. Tiene un significado tan importante que la hipoteca no inscrita puede no valer ni aún entre los interesados o, cuando produzca efectos entre ellos, por no estar inscrita, no valga contra terceros.

XII.- CLASIFICACION DE HIPOTECAS

Fundamentalmente, las hipotecas se clasifican en Voluntarias y en Necesarias o Legales y se pueden constituir por contrato, testamento o acto unilateral, estas tres primeras constituyen las Voluntarias y las Legales son las que se constituyen por medio de la ley.

Las hipotecas voluntarias son las que se contraen por voluntad de las partes, en los convenios y así, el Código, en su Artículo 2920, las define diciendo que son hipotecas Voluntarias las convenidas entre partes o impuestas por disposición del dueño de los bienes sobre que se constituyen.

Como se ve en este Artículo se comprende tanto las hipotecas que se efectúan por acuerdo de las par

tes, como las que se realizan por testamento o por un acto unilateral, ya que sólo es el dueño del bien el que dispone la constitución del gravamen.

A las hipotecas necesarias se les define como la hipoteca especial y expresa que por disposición de la ley están obligados a constituir ciertas personas para garantizar los créditos de determinados acreedores.

En esta clase de hipotecas se puede exigir su constitución en cualquier tiempo, mientras esté pendiente el cumplimiento de la obligación que garantizan, además de que su duración será el mismo tiempo que dure esta obligación, a diferencia de la hipoteca voluntaria que dura generalmente mientras subsiste la obligación, pero es susceptible de que los contratantes le señalen una duración menor que la de la obligación principal y, por otra parte, no podrá durar más de diez años cuando no se fije tiempo para su vencimiento.

Teniendo en cuenta que estas hipotecas se otorgan para asegurar la administración de bienes o para garantizar el crédito de determinados acreedores, el Código Civil hace una enumeración de las personas que tienen derecho a pedir la hipoteca necesaria para seguridad de --

sus créditos y son las siguientes:

A.- El coheredero o partícipe, sobre los muebles repartidos, en cuanto imparten los respectivos saneamientos o el exceso de los bienes que hayan recibido; -

B.- Los descendientes de cuyos bienes fueran meras administradores los ascendientes, sobre los bienes de éstos por garantizar la conservación y devolución de aquellos;

C.- Los menores y demás incapacitados, sobre los bienes de sus tutores, por lo que éstos administran;

D.- Los legatarios, por el importe de sus legados, si no hubiera hipoteca especial designada por el mismo testador;

E.- El Estado, los pueblos y los establecimientos públicos, sobre los bienes de sus administradores o recaudadores, para asegurar las rentas de sus respectivos cargos.

Existen otros tipos de hipotecas, además -- de las voluntarias y legales, como las hipotecas de propie- tario, las amortizables, las que garantizan créditos públi- cos, las que están sujetas a condición suspensiva o resolu- toria y las mancomunadas, solidarias e indivisibles.

XIII.- CONSTITUCION DE LA HIPOTECA

Para poder constituir las hipotecas, es necesario que éstas reúnan los elementos esenciales de la mis- ma y los elementos de validez.

Los elementos esenciales de la hipoteca -- son: La manifestación de la voluntad, que el objeto motivo del contrato sea posible y que se encuentre en el comercio, todos los cuales los encontramos enumerados en el Código - cuando, en su Artículo 1825 dice que la cosa objeto del -- contrato debe:

- A.- Existir en la naturaleza;
- B.- Ser determinada o determinable en cuanto a su especie; y
- C.- Estar en el comercio

Cuando la garantía objeto del contrato no existe, la hipoteca físicamente será imposible, en tanto que si está en la naturaleza, pero no se encuentra en el comercio, o no puede ser determinada, es inexistente por imposibilidad jurídica, como se manifiesta en el Artículo 2224 que establece que el acto jurídico es inexistente por falta de objeto que puede ser materia de él.

Los elementos de validez de la hipoteca son principalmente, la forma y la capacidad.

Desde el punto de vista de la forma, la hipoteca requiere el consentimiento de las partes, ya sea mediante documento público o por medio de un escrito privado y así se manifiesta en el Artículo 2912, que dice que cuando la hipoteca exceda de quinientos pesos, deberá otorgarse en escritura pública. Cuando no exceda de esa cantidad, podrá otorgarse en escritura privada, ante dos testigos, - de la cual se harán tantos ejemplares como sean las partes contratantes.

La inobservancia de la forma produce una nulidad relativa, que puede desaparecer con la confirmación

del acto, cumpliendo con la forma omitida, pero esta confirmación no podrá surtir efectos contra terceros, sino desde el día en que se realiza, pues no se retrotraen los efectos de la ratificación a la fecha del registro en que se encontraba afectada de nulidad, es decir, en caso de -- que algún tercero hubiera registrado un gravamen con posterioridad al otorgamiento informal de la hipoteca, pero antes de su ratificación, ésta no producirá efectos en su -- contra y así lo manifiesta el Código en su Artículo 2235, al decir que la confirmación se retrotrae al día en que se verificó el acto nulo, pero ese, efecto retroactivo no perjudicará los derechos de terceros.

Siendo el registro un elemento de forma para la validez de la hipoteca, se hace necesario enumerar los requisitos que debe tener toda escritura, de acuerdo con el Artículo 3015 del Código, que a la letra dice:

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

I.- La naturaleza, situación y linderos de los inmuebles objeto de la inscripción o a los cuales afece el derecho que debe inscribirse; su medida superficial, nombre y número, si constare en el título, la referencia al registro anterior en donde consten estos datos; asimismo, constará de mención de haberse agregado el plano o croquis al legajo respectivo.

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

III.- El valor de los bienes o derecho a -- que se refieren las fracciones anteriores. Si el derecho no fuere de cantidad determinada, los interesados fijaran en el título la estimación que le den.

IV.- Tratándose de hipotecas, 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 deban de correr.

V.- 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. Las personas morales se designarán por el nombre oficial que lleven y las sociedades, - por su razón o denominación.

VI.- La naturaleza del acto o contrato.

VII.- La fecha del título y el funcionario - que lo haya autorizado.

VIII.- El día y hora de la presentación del título en el Registro.

CAPACIDAD PARA HIPOTECAR

La capacidad para ejercitar actos de dominio es distinta de la capacidad para celebrar contratos y así, tenemos que los emancipados no pueden ejercer actos de dominio sobre los inmuebles y, por consecuencia, tampoco hipotecar. De aquí, el principio general de que sólo pueden hipotecar los que enajenan y sólo pueden enajenar los que tengan el dominio de los bienes o derechos a la autori

zación legal para ejercer actos de dominio.

El Artículo 2906 dice que sólo puede hipotecar el que puede enajenar y solamente pueden ser hipotecados los bienes que pueden ser enajenados y como la hipoteca supone una enajenación parcial, se le pueden relacionar a este Artículo, por analogía, los relativos a la propiedad, ya que el 2229 dice que ninguno puede vender sino lo que es de su propiedad y el 2270 manifiesta que la venta de cosa ajena es nula y el vendedor es responsable de los daños y perjuicios si procede con dolo o mala fe, debiendo tenerse en cuenta lo que dispone en el título relativo al Registro Público, para con los adquirentes de buena fe.

Aquí, como en la clasificación de hipotecas, hay varios casos de hipotecas, que sólo enunciamos y que son los siguientes:

- a.- Hipoteca de cosa ajena;
- b.- Hipoteca constituida por el propietario aparente;
- c.- Hipoteca constituida por el propietario cuyo título es declarado nulo;

d.- Hipoteca constituida por el donatario, -- cuando sobreviene la revocación de la donación;

e.- Hipoteca constituida por el propietario -- cuyo dominio es revocable o está sujeto a término o condición.

XIV.- EFECTOS DE LA HIPOTECA

Desde luego, el principal efecto de la hipoteca es que los bienes hipotecados quedan sujetos al gravamen sin importar si pasan o no a poder de terceros, así lo manifiesta el Código en el Artículo 2894.

Otro de los efectos de la hipoteca es de que, cuando está constituida sobre derechos reales, sólo dura -- mientras estos subsistan.

Cuando el bien hipotecado está asegurado y se destruyera por incendio o caso fortuito, subsistirá la hipoteca en los restos de la finca y el valor del seguro que dará efecto al pago de la misma y así expresamente lo manifiesta el Código en su Artículo 2910, cuando dice que, si la finca estuviere asegurada y se destruyere por incendio

u otro caso fortuito, subsistirá la hipoteca en los costos de la finca, y además el valor del seguro quedará afecto 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 con el precio que se obtuviere en el caso de ocupación por causa de utilidad pública o venta ju dicial.

Aunque el propietario del bien gravado no -- pierde la posesión del bien dado en hipoteca, queda sujeto a las limitaciones que le impone el Artículo 2104, en que se manifiesta que sin consentimiento del acreedor, el propietario del predio hipotecario no puede darlo en arrendamiento, ni pactar pago anticipado de rentas por un término que exceda a la duración de la hipoteca, bajo la pena de nulidad del contrato en la parte que exceda de la expresada duración.

Los efectos del contrato de hipoteca en relación con el acreedor, fundamentalmente, consisten en el de recho que éste tiene en el momento del incumplimiento de --

la obligación garantizada, de provocar la venta del bien o bienes hipotecados para ser pagados con el valor de los mismos, en el grado de preferencia establecido por la Ley.

Por otra parte, el acreedor puede impedir que el deudor fije un valor inferior al que le corresponde y exigir que se mejore el bien cuando se hiciera insuficiente para la seguridad de la deuda.

Puede, además, adquirir la cosa hipotecada, en remate judicial o por adjudicación o convenio con el deudor, que se adjudique en el precio que se fije al ser exigible la deuda siempre que con esto no se lesione los intereses de terceros, como lo manifiesta en su Artículo 2916 del Código vigente.

XV. - EXTINCION DE LA HIPOTECA

Las causas que originan la extinción de la obligación principal, son las mismas, que ocasionan la extinción de la hipoteca.

Los tratadistas distinguen entre la extinción por vía de consecuencia, o sea, de la obligación garantizada y la extinción por la vía directa, como la prescripción, anulación del acto constitutivo, etc., pero nuestro Código, sólo hace una enumeración de las causas, sin distinción alguna entre ellas y, así, encontramos, en su Artículo 2940, que la extinción de la hipoteca podrá pedirse y deberá ordenarse, en su caso:

I.- Cuando se extinga el bien hipotecado;

II.- Cuando se extinga la obligación a la cual sirvió de garantía;

III.- Cuando se resuelva o extinga el derecho del deudor sobre el bien hipotecado;

IV.- Cuando se expropie por causa de utilidad pública el bien hipotecado, observándose lo dispuesto en el Artículo 2910 del Código Civil, quedando, en consecuencia, el precio de la ocupación afecto al pago del crédito garantizado con la hipoteca;

V.- Cuando se remate judicialmente la finca hipotecada, teniendo aplicación, en este caso, lo prevenido en el Artículo 2325 del Código de referencia, relativo a las llamadas Ventas Judiciales;

VI.- Por remisión expresa del acreedor;

VII.- Por declaración de estar prescrita la acción hipotecaria.

Cuando la hipoteca se extinga por dación en pago, se revivirá si éste queda sin efecto.

Para que la extinción sea eficaz, se requiere la cancelación de su registro, dando así idéntica publicidad que la que tuvo a su constitución y así se manifiesta en el Artículo 3029, que dice que las inscripciones no se extinguen en cuanto a terceros, sino por su cancelación o por el registro de la transmisión del dominio o derecho real inscrito, a otra persona.

CAPITULO QUINTO
REGULACION DEL CONTRATO DE HIPOTECA
EN MEXICO

XVI.- El Contrato de Hipoteca Aeronáutica. XVII.- Regis
tro Aeronáutico Mexicano.

XVI.- EL CONTRATO DE HIPOTECA AERONAUTICA

Hecho el estudio de las características, que la Doctrina concede a la Hipoteca Aeronáutica, y las características y elementos que constituyen la Hipoteca Civil, vamos a realizar un pequeño estudio comparativo entre ambos, con el fin de poder precisar sus afinidades y diferencias.

Para comensar y para tener una idea del concepto que en nuestro derecho se tiene de "aeronave", diremos que la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su libro IV, denominado "Comunicaciones Aeronáuticas" considera como aeronave, para los efectos de dicha Ley, cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

Esta definición de la Ley, no coincide con la que dan algunos tratadistas, que consideran como esencial en toda aeronave que sea capaz de transportar personas o cosas y nuestra Ley, al respecto, simplemente omite este dato.

Ahora bien, analizando las características de la Hipoteca Aeronáutica, hemos visto que es un derecho real de garantía, ya que queda afectado un bien determinado al cumplimiento de una obligación que garantiza.

Se constituyen sobre bienes determinados y de terminables; en este caso la Hipoteca Aeronáutica se constituye sobre las aeronaves, flotas aéreas, aeronaves en construcción, accesorios de la mismas, es decir, la unidad completa de una empresa aérea incluyendo, en nuestro derecho, las concesiones y permisos respectivos, según lo establece el Artículo 362 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que expresa que son susceptibles de Hipoteca:

I.- Las aeronaves;

II.- La unidad completa de una empresa de transporte aéreo...

La citada Ley, en su Artículo 364, dice 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 y

pignorados, la mención de la marca, de nacionalidad y matrícula, el nombre del fabricante y el número de la serie, o, en su defecto, los datos que de manera indubitable identifiquen a la aeronave y, en su caso, los demás bienes comprendidos en la hipoteca o la prenda.

Con el cumplimiento de éste Artículo, se encuentra en las aeronaves la fundamental característica de especialidad que se requiere para que un bien pueda ser hipotecado y sirva de base para su registro.

Las aeronaves, al igual que los bienes que son susceptibles de hipoteca en el Derecho Civil, son bienes muebles por naturaleza, perfectamente determinables, o sea, reúnen el requisito de especialidad que permite su inscripción en el Registro Público Aeronáutico.

Es de carácter accesorio, ya que garantiza el cumplimiento de una obligación principal, a la cual está unida y, por lo tanto, sigue todas las vicisitudes y modalidades de la obligación principal, en cuanto a su existencia, validez, nulidad, transmisión, duración y extinción.

No implica la desposesión para el dueño del bien gravado ya que, según se ha visto por los estudios realizados, el fin de la hipoteca aeronáutica es el de fo mentar el crédito de las empresas aéreas, para así aumentar el desarrollo y el acrecentamiento de las mismas.

Cuando se trate de aeronaves de servicio público, el servicio no se deberá interrumpir por un aseguramiento judicial, debiendo la autoridad que lo decreta, proveer lo necesario para no interrumpirlo, poniendo el hecho en conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 366 de la ci da Ley.

Concede los derechos de persecución, venta y preferencia en el pago, ya que, como todo derecho real, lleva implícito el derecho de persecución y así está es blecido en el Código Civil.

La preferencia en el pago es peculiar de los derechos reales de garantía, ya que supone que el valor de una cosa se destina a pagar un crédito u obligación -- principal, sin embargo, en relación a esta preferencia en

el pago de los créditos sobre aeronave, la Ley de Vías Generales de Comunicación establece algunos créditos que -- son preferentes a los hipotecarios y así, en su Artículo 365 establece que son preferentes al hipotecario, los créditos fiscales, los derivados del salvamento de las aeronaves y los que provengan de erogaciones extraordinarias indispensables para la conservación de las aeronaves.

Además de la preferencia que se establece, -- los acreedores por los dos últimos conceptos indicados, -- gozaran del derecho de retención.

El contenido de este Artículo es una de las -- causas de las reservas que presentó México en la ratificación del Convenio de Ginebra de 1948 o, dicho de otro modo, una de las causas por las que no ratificó tal como -- fue formulado el citado Convenio y, que estudiaremos en -- el capítulo siguiente.

Vistas las características enumeradas de la -- hipoteca aeronáutica y adaptándola a la definición que de hipoteca da el Código Civil, diremos que la hipoteca aeronáutica es una garantía real constituida sobre aeronaves,

flotas aéreas, sus accesorios, sus concesiones o permisos en fin, la unidad completa de una empresa aeronáutica, -- sin desposeer al dueño de los bienes gravados, 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 es tablecido por la ley.

Tratando de la clasificación de las hipotecas aeronáuticas, habiéndose creado este tipo de hipoteca con el solo objeto de favorecer el crédito, basta la hipoteca convencional, ya que las hipotecas judicial y legal, lejos de favorecer, podrian ser contraproducentes para los efectos del crédito.

Desde luego, la hipoteca aeronáutica sólo se puede constituir sobre aeronaves Civiles.

Las aeronaves mexicanas se clasifican en Aeronaves del Estado y Aeronaves Civiles.

Son aeronaves del Estado las de propiedad de la Federación, de los Estados, de los Municipios o de los organismos públicos descentralizados.

Todas las demás se consideran aeronaves civiles, ya sean de servicio público o privado.

Las aeronaves destinadas permanentemente a un servicio del Estado, se consideran aeronaves del Estado.

La hipoteca aeronáutica presenta, además, las características de que se debe realizar en instrumento público o legalizado, debe estar condicionada a la contratación de un seguro que cubra el daño, pérdida o destrucción total de la aeronave, es de un plazo relativamente corto, considerándolo algunos autores como de tres años; necesita estar matriculada.

En relación con su extinción, la hipoteca aeronáutica se hace en forma directa e indirecta.

La indirecta es de acuerdo con el Artículo - 2491 del Código Civil.

La extinción directa ocurre de acuerdo con la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuando:

a).- Se destruya, pierda o abandone una aeronave.

Según el Artículo 360 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, una aeronave se considera perdida en los siguientes casos:

I.- Por declaración del propietario o poseedor bajo protesta de decir verdad, sujeto a comprobación por parte de la Secretaría de Comunicaciones.

II.- Cuando transcurridos tres meses de la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignora su paradero.

En ambos casos, la Secretaría de Comunicaciones declarará la pérdida y cancelará las inscripciones correspondientes.

En el Artículo 361 de la citada Ley, también se manifiesta en que casos se considerará abandonada una aeronave y que son los siguientes:

I.- Cuando así lo declare el propietario o poseedor ante la Secretaría de Comunicaciones;

II.- Cuando, por un término de noventa días - permanezca en un aeródromo sin efectuar operaciones y no se halle bajo el cuidado, directa o indirectamente, de su propietario o poseedor;

III.- Cuando carezca de matrícula y se ignore el nombre del propietario y el lugar de procedencia.

b).- Cuando se resuelva o extinga el derecho del deudor sobre la aeronave hipotecada;

c).- Cuando se expropie por causa de utilidad pública o se requise, en uso de los derechos de la Nación;

d).- Cuando se remate judicialmente;

e).- Por la aclaración de estar prescrita la acción hipotecaria.

En relación con la publicidad de la hipoteca aeronáutica, la existencia y obligatoriedad del registro de aeronaves, ha facilitado el establecimiento de la hipoteca, ya que queda inscrita en la anotación respectiva y a disposición de todo el que tenga interés en conocer la situación legal de las aeronaves.

El Artículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dice que la Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano y que estudiaremos en el siguiente título.

Finalmente, todas las acciones que se derivan del incumplimiento del contrato de hipoteca aeronáutica, se registrarán por lo previsto en los artículos respectivos del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, en virtud de que el Código Federal de Procedimientos Civiles no establece ningún procedimiento para el ejercicio de estas acciones.

XVII.- EL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

Desde luego, los antecedentes del Registro Aeronáutico, los encontramos en el Registro Naval, el cual se remonta, en Inglaterra, el año de 1760, el que, como es de suponerse, era un registro imperfecto, pues sólo clasificaba a los buques por su edad. En 1824 se acogió un nuevo sistema que se perfeccionó en 1834, en el que determinaban las cualidades y dimensiones de los maderos a emplearse, se indicaban los métodos de construcción y se establecían las normas para su inscripción en el Lloyd Register, el cual adquirió una celebridad mundial.

Francia instituyó, en 1828, su Bureau Veritas, modelado sobre el Lloyd Register.

En Roma, en el año de 1861, surgió el Registro Italiano, que ya era entonces una necesidad, este Registro no tiene socios, ni acciones, ni capital y los gastos se cubren en el producto de las tasas de clasificación y ya en 1923 pasó a llamarse "Registro Italiano Navale et Aeronáutico".

Nuestro país no tuvo ninguna reglamentación seria y mucho menos un Registro y es hasta el mes de julio de 1928 que se crea el Departamento de Aeronáutica Civil, en que se habla de registro de títulos y exámenes de pilotos civiles y de registro de matrículas, pero sin que estos se encuentren reglamentados.

La primera Ley Aeronáutica que tuvimos en México, fue la Ley de Aeronáutica Civil de 12 de julio de 1930, la cual, el año de existencia, fue derogada por la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1931, que en realidad contenía las mismas disposiciones de la Ley anterior.

En esta Ley, sólo el registro de aeronaves dependía de la Secretaría de Comunicaciones, pues los actos y contratos sujetos a registro, entre los que se encontraban los gravámenes, tenían que ser inscritos en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio de la Ciudad de México.

Esta Ley tuvo vigencia hasta el 28 de sep---
tiembre de 1932, en que entró en vigor una nueva Ley de -
Vías Generales de Comunicación, que se concretó a reprodu-
cir los preceptos legales de la anterior, en materia de -
aviación.

Posteriormente, entró en vigencia la Ley de
Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940,
la cual fue reformada por Decreto de 1949 y en cuya refor-
ma, por medio de su Artículo 371 se dieron las bases para
la constitución del Registro Aeronáutico Mexicano.

En esta reglamentación ya se habla del Regis-
tro Aeronáutico como de un organismo establecido, con vi-
da jurídica propia desligada ya, en forma total, del Re-
gistro Público de la Propiedad.

Esta reglamentación del Registro Aeronáutico
tiene una importancia decisiva en el desarrollo de la --
aviación en nuestro país, pues gracias a él se ha podido
conseguir el crédito para incrementarla, además de que -
con esto el Estado ha podido ejercer un mejor control tég-
nico y económico sobre las aeronaves y los terceros estan

en posibilidad de ver que sus intereses queden debidamente garantizados, pues están en posibilidad de obtener todos los datos que estimen necesarios sobre las aeronaves que deseen adquirir o gravar y, además, inscribir estos cambios de dominio para garantía de sus créditos y el conocimiento de terceros.

Al efecto, el Artículo 371 de la citada Ley dice que la Secretaría de Comunicaciones llevará un registro que se denominará Registro Aeronáutico Mexicano, en el cual se inscriban:

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

- a).- Las aeronaves mexicanas;
- b).- Los aeródromos civiles;
- c).- Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radiogulas, estaciones radiogonometricas, radiolocalizadores y demás ayuda a la navegación aérea;

d).- Los motores de las aeronaves.

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

III.- Las licencias del personal aeronáutico mexicano, sus renovaciones, suspensiones y cancelaciones. Al margen de la anotación que corresponda, se anotarán:

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

El Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano determina: Su composición, las formalidades de las inscripciones y sus anotaciones, las certificaciones que deben expedirse, así como los derechos que se causen.

Como se puede ver, en este Artículo ya se pre-
cisan las funciones del Registro Aeronáutico y se señalan
sus características principales.

Sin embargo, en el Artículo 372 se dice que -
los documentos que no se inscriban no surtirán efecto en -
contra del tercero y éstas se podrán beneficiar en lo que
fuera favorable a sus intereses, y en su párrafo final, --
que si la inscripción debe registrarse en el Registro Pú-
blico de la Propiedad, conforme lo dispone el Artículo 6 -
de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que dispone -
que los actos y contratos sujetos a registro que tengan --
por objeto vías generales de comunicación, deberán inscri-
birse en el Registro de la Ciudad de México y su registro
bastará para producir efectos legales entre las partes y -
se regirán por las disposiciones del Código Civil.

Al efecto, la importancia que tiene este Ar-
tículo para nuestro estudio es el de la Ley de Vías Genera-
les de Comunicación en su Artículo 362, incluye entre los
bienes hipotecables las concesiones que otorgue la Secreta-
ría de Comunicaciones, por lo que la reglamentación del Ar

Artículo 6 de la Ley, le resta autonomía al Registro Aeronáutico Mexicano, ya que esta hipoteca se tiene que inscribir en el Registro Público de la Propiedad de la Ciudad de México para que tenga validez.

En el Artículo 373, se señalan los casos en que pueden cancelarse un registro y son los siguientes:

a).- Solicitud escrita del propietario de la aeronave o del titular del certificado de matrícula;

b).- Por orden de autoridad competente;

c).- En caso de destrucción o pérdida de la aeronave.

d).- Cuando la aeronave no llene las condiciones de navegabilidad reglamentaria;

e).- Por vencimiento de plazo, cuando esté sujeto a término la vigencia de la matrícula respectiva;

f).- Por abandono de la aeronave;

g).- Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos.

No podrá cancelarse el Registro de Matriculación de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor.

Ahora bien, el Reglamento del Registro Aero-náutico de México, en su Artículo 2º, dice que esta oficina tendrá a su cargo el registro de:

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

a).- Las aeronaves mexicanas;

b).- Los aeródromos civiles;

c).- Las instalaciones aeronáuticas, aerofaros, radioguias, estaciones, radiogonométricas, radiolocalizadores y demás ayudas auxiliares a la navegación aérea;

d).- Los motores de las aeronaves.

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

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

Como se ve, este Artículo no es más que una copia del Artículo 371 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En el capítulo III del Reglamento, en su Artículo II, se dice que se inscribirán en la sección primera:

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

a).- Las aeronaves mexicanas; y

b).- Los motores de las aeronaves.

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

En su Artículo 12, se hace una relación de --
los libros que se deberán llevar en la sección primera.

Es para nosotros de importancia lo estipulado
en su Artículo 15, pues ahí se dice en cuáles libros se --
inscribieran las características de las aeronaves, que per-
mitan individualizarlas y así, vemos que en el citado Ar-
tículo dice que las inscripciones en los libros correspon-
dientes a las series C y D relativas a aeronaves con sigla
XA y XB, contendrán, pormenorizadamente, las característi-
cas de las aeronaves, su propietario, arrendatario o posee-
dor por cualquier título y los gravámenes, haciendo las -
anotaciones marginales ordenadas por la Ley, en el espacio
determinado al efecto.

Estas anotaciones marginales se referirán a -
las marcas de nacionalidad y matrícula, certificado de ae-
ronavegabilidad, póliza de seguros y sus modificaciones --
posteriores, conforme a los incisos a), b) y c), de la --
fracción III del Artículo 371 de la Ley de Vías Generales
de Comunicación.

Como se aprecia, en este Artículo se indica - en dónde se deberán inscribir las hipotecas aeronáuticas, - tanto nacionales como extranjeros, para que así, surta -- efecto entre todas las personas interesadas y aquí, se incluyen los gravámenes que las aeronaves puedan adquirir en el extranjero, o de las extranjeras que contraigan un gravamen en el Territorio Nacional.

También en relación con los actos jurídicos - ejecutados, en el extranjero, el Artículo 23 dice que los actos ejecutados, los contratos otorgados y las resoluciones judiciales pronunciadas en país extranjero, se inscriban en el Registro Aeronáutico Mexicano, si concurren -- las circunstancias previstas en el Artículo 3005 del Código Civil del Distrito, que a su vez dice que dichos actos se inscribirán sólo si esos actos, de haberse realizado en el Distrito Federal hubiese sido necesaria su inscripción, que estén debidamente legalizados y si fueren resoluciones judiciales cuya ejecución se ordene por la autoridad judicial nacional que corresponda.

En la parte final del Artículo 23, se aclara que los documentos en que consten dichos actos, contratos

o resoluciones, en caso de ser redactados en idioma distinto al español, deben ser traducidos por un perito autorizado legalmente.

En su Artículo 31 se hace una enumeración de los elementos que deberá tener toda inscripción y al efecto dice que se expresarán las circunstancias siguientes:

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

II.- La naturaleza del acto o contrato.

III.- Tratándose de hipotecas, la época en -- que podrá exigirse el pago del capital garantizado y si -- causare créditos, la tasa o el monto de éstos y la fecha -- desde las que deban correr.

IV.- Los nombres, edades, domicilios y profesiones de las personas que por sí mismas o por medio de representante, hubieren celebrado el contrato o ejecutado el acto sujeto a inscripción. Las personas morales se designarán por su razón social o su nombre comercial.

V.- La fecha del título y el funcionario que lo haya autorizado.

VI.- El día y la hora de la presentación del título en el Registro .

VII.- Las características de las aeronaves me
xicanas, anotaciones de las marcas de nacionalidad y matre
cula, así como sus modificaciones y cancelaciones, los ce
tificados de aeronavegabilidad y sus renovaciones y can
celaciones.

VIII.- Los motores de las aeronaves, con ex-
cepción de sus características y derechos reales que pesen
sobre ellos.

IX.- Las pólizas de seguros que se otorguen -
por los propietarios de aeronaves y concesionarios y permi
sionarios de líneas aéreas, conforme al capítulo XIII del
libro Cuatro, de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

X.- Tratándose de concesiones para la explotación de Vías de Comunicación Aérea, la fecha, término y condiciones en que fué otorgada, así como las garantías dadas por el concesionario para los efectos del Capítulo XIII del Libro Cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación. (La exhibición de la póliza de seguro respectiva).

XI.- Tratándose de concesión o permiso para operar aeropuertos y aeródromos, la fecha en que fueron otorgados, términos y demás condiciones fijadas en la concesión o permiso.

XII.- Tratándose de instalaciones aeronáuticas y demás ayudas a la navegación aérea, la fecha y condiciones contenidas en el permiso o concesión otorgados por la Secretaría de Comunicaciones a la empresa o empresas autorizadas para establecer ese servicio en el país.

XIII.- Tratándose de permisos para el transporte aéreo, la fecha de su otorgamiento, clase del permiso, plazo por el que se concede y condiciones contenidas en el mismo, así como las garantías otorgadas.

XIV.- Tratándose de licencias de personal -- aeronáutico, la fecha de su expedición, clase y demás características de las mismas.

En lo que refiere a la cancelación de la inscripción, el Artículo 47 del Reglamento dice que cuando se trate de la cancelación del registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, no podrá hacerse la anotación sin el previo consentimiento del acreedor, dado por escrito, y una vez cerciorada la Dirección de Aeronáutica Civil de la autenticidad de la firma.

Por último, en su Artículo 50, manifiesta que la cancelación de la inscripción de un embargo, secuestro, intervención de inmueble o cédula hipotecaria, sólo se hará por mandamiento escrito de la misma autoridad que lo hubiere ordenado, o de la que legalmente, la substituya en el conocimiento del negocio archivándose la orden en el Apéndice respectivo. La cancelación también podrá hacerse por el consentimiento del acreedor, hecho constar en forma auténtica.

Desde luego, el comentario que puede hacerse al respecto, es que el Registro Aeronáutico Mexicano debe gozar de absoluta independencia y no estar sujeto, como sucede en algunos casos, a que sus inscripciones carezcan de validez si a su vez no están también inscritas en el Registro Público de la Propiedad, considerando que estos ordenamientos debieran derogarse al ser creado el Registro Aeronáutico Mexicano.

A mayor abundamiento, considero que, dado el incremento que está obteniendo la aviación en México y la importancia de los capitales que se están invirtiendo en ella, las autoridades de la Dirección General de Aeronáutica Civil deberían prestar más atención a este renglón de sus funciones, dando al Registro Aeronáutico Mexicano, tal vez, la categoría de un Departamento dentro de su organización, pues eso ayudaría en forma insospechada al incremento de la aviación, ya que traería como consecuencia lógica una mayor confianza entre las personas del medio aeronáutico, que sentirían que sus intereses se encuentran perfectamente garantizados.

CAPITULO VI
REGIMEN LEGAL INTERNACIONAL APLICABLE
A LA HIPOTECA AERONAUTICA

XVIII. Registro Aeronáutico Internacional. XIX. Convenio de Ginebra de 1948. XX. Las Reservas de México.

XVIII.- EL REGISTRO AERONAUTICO
INTERNACIONAL .

Para darnos una idea de la importancia internacional que tiene el Registro Aeronáutico de cada país, vamos a realizar un somero estudio de alguno de ellos.

La inscripción en el Registro Aeronáutico de una aeronave, es prueba suficiente respecto a la propiedad de la misma y cualquier clase de transmisión, modificación y transformación de esta propiedad deberá ser inscrita en el citado Registro, no sólo para producir efectos ante terceros, sino también entre las mismas partes contratantes.

La individualización de la aeronave como elemento patrimonial nacional, es el fundamento de su reconocimiento internacional. Esta individualización ha sido sometida a las exigencias de una inscripción obligatoria reflejada en los certificados de matrícula y de navegabilidad.

La inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves a través del certificado de matrícula, hace fe de que la aeronave ha sido inscrita en el Registro Aeronáutico

de la Nación a que pertenece el propietario, determina la identidad de la aeronave y permite su vuelo sobre la nación que pertenece y sobre el espacio aéreo de aquellas naciones que hayan celebrado convenios de admisión al vuelo de aeronaves extranjeras. Este certificado tiene validez mientras la aeronave permanece inscrita en el Registro Nacional respectivo.

La publicidad en el Registro de Matrícula de las aeronaves es de carácter obligatorio por razones de seguridad pública, actos y contratos que recaen sobre ella para ser válidos y tener fuerza ejecutiva, deben ser inscritos.

En Italia, el Código de la Navegación, en su Artículo 1027, admite la hipoteca, incluso sobre la nave en construcción, pero siempre y bajo pena de nulidad, debe ser pactada en acto público o por documento privado que contenga la específica indicación de los elementos que individualizan a la aeronave y en su Artículo 1035, dispone que la graduación nace en el mismo momento de la inscripción de la hipoteca en el Registro de Matrícula o de inscripción Nacional dependiente de la aeronave. En el derecho de la Navegación italiano, el reconocimiento de la nacionalidad constituye un elemento de individualización, deberá ser inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional dependiente del Ministerio de Aeronautica.

Los propietarios están obligados a matricular, dentro de los ocho días de la fecha del certificado de navegabilidad y los constructores, tienen la obligación de solicitar la inscripción de la aeronave de su propiedad cuando deseen emplearlas en cualquier actividad aeronáutica.

Las aeronaves en construcción, pueden ser inscritas en el registro de clasificación desde su comienzo. - Ninguna aeronave puede obtener el certificado de matrícula en el Registro Nacional si ya está matriculada en un país extranjero.

El certificado de matrícula es el documento oficial que da fe de la efectuada inscripción de la aeronave y permite su admisión en la circulación aérea, además de que el certificado también da fe del dominio de la aeronave.

El acta de nacionalidad de las aeronaves se denomina certificado de matriculación, siendo otorgado en virtud y como testimonio de su inscripción en el Registro Nacional Aeronáutico.

Este certificado, en relación con la propiedad de la aeronave, da fe de la propiedad de la misma y con tiene la anotación de las transferencias de propiedad y de los actos de constitución, modificación o renuncia de los derechos reales.

Los actos jurídicos realizados en aeronaves extranjeras en viaje por Italia se rigen por la Ley Nacional de la Aeronave, con la condición de reciprocidad de tra to por parte del Estado al que pertenezcan.

Cuando la nave sea transferida definitivamente al extranjero, el certificado de matrícula deja de tener validez y se procede a la eliminación de la aeronave del Re gistro.

La publicidad de las aeronaves está organizada en forma de que su inscripción en el Registro Aeronáutico de un determinado país, al mismo tiempo que significa otorgar al apartado la nacionalidad de ese Estado, implica la adjudicación de sus características de matrícula, que van siempre unidas a las de nacionalidad.

En el certificado de matrícula de la aeronave, se deben contener:

- 1.- Las marcas de nacionalidad y matrícula;
- 2.- El nombre del fabricante y designación dada por éste a la aeronave;
- 3.- El número de serie de la aeronave;
- 4.- Nombre del propietario;
- 5.- Domicilio del propietario;
- 6.- La certificación hecha por la autoridad competente del país de la matrícula, de que la aeronave está inscrita en sus registros, de conformidad con las normas de la Convención de Chicago.

Esta es una consecuencia de la individualización y publicidad, pues ninguna aeronave puede estar matriculada en dos Estados simultáneamente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18 de la Convención de Chicago y - que se encuentra previsto en el artículo 312, fracción IV, de la Ley de Vías Generales de Comunicación que manifiesta que las aeronaves matriculadas en otro Estado podran adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.

La obtención de la matrícula mexicana queda sujeta, por supuesto, a que se llenen los extremos del artículo 313 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que expresa que sólo los ciudadanos mexicanos o las personas jurídicas mexicanas, podrán inscribir en el Registro Aeronáutico Mexicano aeronaves destinadas a servicio público de transporte aéreo, o a servicio privado de trabajos aéreos de aerofotografía, aerotopografía y otros análogos.

Dada la importancia adquirida por la actividad aeronáutica, algunos de los organismos europeos, como el Bureau Veritas francés, que se dedicaban a la clasificación de navíos, decidieron incorporar a sus actividades también la clasificación de aeronaves, labor que comenzó a realizar a partir de 1922, habiendo recibido el reconocimiento oficial de la Ley francesa el 13 de enero de 1927 y la finalidad esencial de esta organización consiste en proporcionar información, especialmente para los aseguradores y grandes transportistas, acerca de las condiciones de seguridad que ofrecen para los fines en que se emplean los aparatos clasificados en sus registros.

El registro, en algunos países, adquiere tal importancia que encontramos, por ejemplo que el Código Aeronáutico Argentino, en su Artículo 49, establece que las transferencias de dominio de las aeronaves, así como todo otro acto jurídico relacionado entre las partes, no produce efectos contra terceros si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves.

Como se ve por este Artículo, aquí la falta de registro afecta la validez no sólo ante terceros, sino incluso, entre las partes contratantes.

En el derecho español, la inscripción en el Registro Aeronáutico, de una aeronave, es prueba de la propiedad de la misma y cualquiera clase de transmisión, modificación y transformación de esta propiedad, deberá ser inscrita en el citado Registro, no sólo para producir efecto ante terceros, sino también entre las mismas partes contratantes y la inscripción es de carácter obligatorio para todos los que poseen nacionalidad española.

La existencia de esta obligatoriedad del Registro de Aeronaves, ha facilitado el establecimiento de la hipoteca de la misma, pues, la matrícula constituye la ind

vidualización e identidad de las aeronaves.

La necesidad de crear un tratado internacional conveniente para establecer gravámenes sobre las aeronaves, ha hecho que se elaboren varios trabajos; entre los que se merecen mencionar se encuentra el realizado por el Comité Jurídico Internacional de la Aviación (CIJA), que elaboró un Código Internacional del Aire que, entre otros conceptos, comprende los que establecen que las aeronaves pueden ser objeto de garantías reales establecidas conforme a preceptos de la Ley del país donde estén matriculadas. Tales garantías deben ser sometidas a la publicidad mediante la inscripción en el Registro de Matrícula del país cuya nacionalidad ostente la aeronave.

El Comité Técnico Internacional de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), también se encargó con el problema de los derechos reales sobre aeronaves, habiéndose presentado, en 1930, una ponencia sobre un anteproyecto de Convención sobre Conflicto de Leyes en Materia de Derechos Reales Aéreos, en virtud del cual, las hipotecas regularmente establecidas, conforme a la Ley del Estado a cuya jurisdic-

ción perteneciera la aeronave inscrita en el Registro Aeronáutico del mismo Estado, serían estimadas válidas y respetadas por todos los demás Estados contratantes.

La Convención de Chicago de 1944 recomendó a los gobiernos que estudiaran la posibilidad de convocar una conferencia sobre Derecho Internacional Privado Aéreo, para aprobar una Convención sobre Títulos de Aeronaves.

Después de la última reunión del CITEJA, un grupo de especialistas en Derecho Aéreo, redactó un proyecto de Convención Internacional, por el cual:

1°.- Cada contratante se obligaba a abrir en su territorio un Registro destinado a la inscripción de todos los derechos reales sobre las aeronaves que poseyesen en su nacionalidad, así como todas las transferencias, cesiones o extinciones de estos derechos.

2°.- Podrían, igualmente, inscribirse en este Registro:

a).- Los derechos reales sobre las aeronaves en construcción o aun no matriculadas, así como toda transferencia, cesión, modificación o extinción de estos derechos;

b).- Los créditos del Tesoro Público; y

c).- Los embargos y procedimientos de ejecución forzosa.

3°.- Cada Estado contratante se obligaba a -- comunicar a la Organización de la Aviación Civil Internacional una lista de los derechos reales que pueden inscribirse en su Registro; una copia de esta lista sería remitida por el Secretario de la Organización a los demás Estados contra tantes.

Este Registro sería público y, se ajustaría a las reglas previstas por las leyes y reglamentos de cada Es tado, siempre que no fueran contrarias a las disposiciones de La Convención.

En la primera Asamblea de la O.A.C.I., verifi cada en Montreal en mayo de 1947, fué presentado este ante-

proyecto, que fué estudiado por la Comisión Jurídica de esa Asamblea y por decisión de la misma, la cuestión fué enviada a la primera reunión del Comité Jurídico de la O.A.C.I., que se celebró en Bruselas en septiembre de 1947.

En Bruselas, el Comité Jurídico prepara un anteproyecto de Convenio sobre Reconocimiento de Derechos sobre Aeronaves, que fue sometida a la Asamblea de Ginebra de 1948, la que adoptó lo que se conoce con el nombre de Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, de Ginebra de 19 de julio de 1948.

Este Convenio representa un paso muy importante, que puede conducir al establecimiento de un tipo internacional de derechos reales para ser usado en todos los países.

XIX.- EL CONVENIO DE GINEBRA DE 1948

La Convención toma como punto de partida la completa libertad de todos los Estados para proyectar su propia legislación nacional de derechos de garantía sobre aeronaves. Las únicas condiciones para el reconocimiento son, primero, que el gravamen haya sido constituido con la Ley del Estado de la Matrícula de la aeronave y, segundo, que haya sido inscrita en el Registro Oficial.

Así, encontramos que en su Artículo Primero, se refiere al reconocimiento internacional y al efecto, dice:

I.- Los Estados contratantes se obligan a reconocer:

a).- El derecho de propiedad sobre la aeronave;

b).- El derecho para el detentador de una aeronave de poder adquirir la propiedad por título de compra;

c).- El derecho de utilizar una aeronave en ejecución de un contrato de alquiler convenido por una duración de seis meses, cuando menos;

d).- La hipoteca, "el mortgage" y todo derecho similar creado sobre una aeronave, a condición de que tales derechos hayan sido:

I.- Constituidos conforme a la Ley de los Estados contratantes, en el cual la aeronave esté matriculada desde su constitución;

II.- Regularmente inscritos en el Registro del Estado contratantes en el cual la aeronave este matriculada.

El Artículo Segundo dispone que los derechos anteriores deben inscribirse y regularse internacionalmente en la forma siguiente:

1).- Todas las inscripciones relativas a una aeronave deben efectuarse en el mismo registro;

2).- Salvo disposición contraria a la misma - Convención, los efectos respecto a terceros de los derechos enunciados en el párrafo 1° del Artículo I, se determinaran conforme a la Ley del Estado contratante en el cual este de recho se halle inscrito.

3).- Los Estados contratantes pueden prohibir la inscripción de un derecho sobre una aeronave que no pueda ser válidamente constituido, de conformidad a su respectiva Ley Nacional.

En el Artículo Tercero se demuestra que este Registro es público, pues en su inciso 2 dice: cualquier -- persona podrá obtener de la Ofician encargada de llevar el registro de certificados, copias o extractos de las inscripciones, debidamente autenticados, los cuales harán fe del - contenido del Registro, salvo prueba en contrario.

En su Artículo Cuarto, se detallan los créditos privilegiados sobre las aeronaves que producirán efectos legales, aún cuando no hayan sido objeto de inscripción y así, en el párrafo primero dice: que los Estados contratantes reconocen que los créditos relativos:

- a) A las renumeraciones debidas por el salvamento de una aeronave;
- b) A los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de una aeronave, son preferentes a todos los demás derechos y créditos que gravan una aeronave, a condición de que sean privilegiados y amparados por una acción ejecutiva respecto de la Ley y del Estado contratante, en el cual hayan tenido lugar las operaciones de salvamento y aseguramiento preventivo.

La prioridad de las hipotecas a que se refiere el inciso d) del párrafo primero del Artículo I, se establece en el Artículo V y se extiende a todas las sumas garantizadas.

Tanto en los Artículos IV y V, al tratarse de los créditos privilegiados, en ninguno de los dos se hace mención de los créditos del tesoro o Hacienda Pública de los Estados. En relación con esto parece ser que se impuso el criterio de los norteamericanos que argumentaron la imposibilidad de conocer la innúmera variedad de derechos fiscales

- a) A las remuneraciones debidas por el salvamento de una aeronave;
- b) A los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de una aeronave, son preferentes a todos los demás derechos y créditos que gravan una aeronave, a condición de que sean privilegiados y amparados por una acción ejecutiva respecto de la Ley y del Estado contratante, en el cual hayan tenido lugar las operaciones de salvamento y aseguramiento preventivo.

La prioridad de las hipotecas a que se refiere el inciso d) del párrafo primero del Artículo I, se establece en el Artículo V y se extiende a todas las sumas garantizadas.

Tanto en los Artículos IV y V, al tratarse de los créditos privilegiados, en ninguno de los dos se hace mención de los créditos del tesoro o Hacienda Pública de los Estados. En relación con esto parece ser que se impuso el criterio de los norteamericanos que argumentaron la imposibilidad de conocer la innúmera variedad de derechos fiscales

que ofrecen las distintas legislaciones.

Los Artículos VI, VII y VIII, tratan de que los embargos y las ventas forzosas estarán regulados por la Ley del Estado contratante en el cual la venta se hubiere realizado.

Ahora bien, el Artículo VIII dice que se transfiera la propiedad de la aeronave libre de todos los derechos no asumidos por el adquirente, es decir, que la venta forzosa transferirá la propiedad de la aeronave libre de toda carga, o sea, que, depositado por el rematante el precio de la subasta, este quedará a disposición de los demás acreedores, clasificados en el orden de tales, según la respectiva graduación.

El Artículo X, trata de cualquier gravamen de los descritos en el Artículo I, debidamente inscrito, sobre una aeronave y constituido en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de recambio, existentes en uno o en varios emplazamientos determinados, esta extensión será reconocida por los demás Estados contratantes, bajo condición de que dichas piezas sean conservadas en dichos emplazamien

tos y que una publicidad adecuada, efectuada en el lugar -- por anuncio fijado al público, advierta debidamente a los -- terceros, la naturaleza y alcance del derecho que grave a -- tales piezas, con indicación del registro en que se halle -- inscrito, así como el nombre y el domicilio del titular.

Las disposiciones sobre aplicación del Convenio contenidas en el Artículo XI, establecen entre otras cosas, que éste sólo se aplicará en cada Estado, contratante a las aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes, por lo tanto, quedan excluidas de su aplicación, las aeronaves nacionales.

La explicación de este Artículo es que, al -- aplicar lo estipulado en la Convención por los Estados contratantes a sus aeronaves, podría alterar el régimen de garantías aeronáuticas establecidas por cada Estado, lo que -- parece lesivo a su soberanía.

En el Artículo XVI, se expresa que, para los fines del presente convenio, la expresión aeronave comprenderá la cédula, los motores, las hélices, los aparatos de --

radio y cualesquiera otras piezas destinadas al servicio -- de la aeronave, incorporadas en ella o temporalmente separadas de la misma.

Los Artículos restantes se refieren a la firma y ratificación del Convenio y a las reservas de que puede ser objeto.

XX.- LAS RESERVAS DE MEXICO

Este Convenio fué suscrito, entre otros países, por México pero, de acuerdo con el Artículo 76, fracción I de la Constitución General de la República, es facultad del Senado aprobar los tratados y convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de la República con las potencias extranjeras.

La ratificación aprobada por el H. Senado de la República y ratificada por el Ejecutivo Federal, establece que:

"El Gobierno de México reserva, de manera expresa, los derechos que le competen para dar a los créditos

fiscales y a los que provengan de prestaciones por concepto de contratos de trabajo, las preferencias que sobre los demás créditos otorgan a aquellas las Leyes Mexicanas. En consecuencia, las relaciones a que se refiere el Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, suscrito en Ginebra, a las que de acuerdo con -- las Leyes de México, les correspondan, en relación con la -- de los créditos fiscales y las que provengan de contratos -- de trabajo".

Al hacer, el Gobierno de México, las reservas citadas, a la ratificación del Convenio, lo hizo en cumplimiento a lo establecido previamente por nuestras Leyes y -- por lo tanto, en acatamiento de las mismas, ya que el Código Civil para el Distrito Federal en su Artículo 2980, establece que, preferentemente se pagarán los adeudos fiscales provenientes de Impuestos con el valor de los bienes que -- los hayan causado.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, al tratar de los gravámenes, en su Artículo 365, también establece que serán preferentes a cualquier gravamen, los créditos fiscales.

Finalmente, la Constitución General de la República, en su Artículo 123, fracción XXIII, establece, que los créditos en favor de los trabajadores, por salarios y sueldos devengados en el último año y por indemnizaciones, tendrán preferencia sobre cualesquiera otros, en los casos de concurso o de quiebra.

Desde luego, las reservas presentadas por el Gobierno, afectan, en su esencia, el contenido del Convenio de Ginebra, pero, de no haberlas hecho, se hubiera lesionado la soberanía nacional.

Por lo demás, México no es el único Estado -- que ha puesto este tipo de reservas, sobre todo las fiscales, sino que esa ha sido, en términos generales, la conducta de casi todos los países signatarios del convenio, que es lo que ha impedido que el citado Convenio tenga aplicación internacional que se pensó y creyó, que le daría.

Desde luego, este Convenio es el estudio más avanzado que se ha hecho sobre los gravámenes y registro de los mismos sobre las aeronaves, y puede servir de base para un estudio más detenido y la solución de este problema.

Finalmente, la Constitución General de la República, en su Artículo 123, fracción XXIII, establece, que los créditos en favor de los trabajadores, por salarios y sueldos devengados en el último año y por indemnizaciones, tendrán preferencia sobre cualesquiera otros, en los casos de concurso o de quiebra.

Desde luego, las reservas presentadas por el Gobierno, afectan, en su esencia, el contenido del Convenio de Ginebra, pero, de no haberlas hecho, se hubiera lesionado la soberanía nacional.

Por lo demás, México no es el único Estado -- que ha puesto este tipo de reservas, sobre todo las fiscales, sino que esa ha sido, en términos generales, la conducta de casi todos los países signatarios del convenio, que es lo que ha impedido que el citado Convenio tenga aplicación internacional que se pensó y creyó, que le daría.

Desde luego, este Convenio es el estudio más avanzado que se ha hecho sobre los gravámenes y registro de los mismos sobre las aeronaves, y puede servir de base para un estudio más detenido y la solución de este problema.

CONCLUSIONES

1a.- La aeronave es un bien mueble por su naturaleza, no considerada como una serie de partes mecánicamente unidas, sino como una unidad.

2a.- Las características fundamentales de la hipoteca son: que el bien objeto de la misma sea determinable, que no sea necesaria la desposesión del bien al deudor y de que dicho bien sea registrable, para que el acreedor pueda ejercer su derecho de persecución y preferencia en el pago.

3a.- Las aeronaves son bienes perfectamente individualizables, en los que no es necesaria la desposesión del bien para garantizar el crédito y, además, llenan el requisito del Registro, que permite al acreedor conservar su derecho de persecución y preferencia en el pago.

4a.- Dadas las características anteriores, -- las aeronaves y con ellas las empresas aéreas, son susceptibles de ser hipotecadas, ya que reúnen los requisitos necesarios para la celebración de este contrato, independiente-

mente de su clasificación de bienes muebles o inmuebles.

5a.- Sería aconsejable una revisión al Artículo 362 de la Ley de Vías Generales de Comunicación en lo relativo a la hipoteca de la empresa, pues en el estado actual le reste garantía al crédito, quizá la solución sería el que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debiera notificar al acreedor hipotecario cualquier acto que afecte la garantía a fin de que éste tome las providencias que estime pertinentes.

6a.- En relación con el Registro Aeronáutico considero necesario tratar de lograr una independencia absoluta de éste del Registro Público de la Propiedad, aunque sus funciones sean parecidas y al objeto, las autoridades de aeronáutica deberían prestarle más importancia a este renglón de sus funciones, para que éste cumpla debidamente con su cometido.

7a.- Se hace indispensable buscar una fórmula, que compagine los intereses de los países, a fin de poder tener una legislación única para el reconocimiento de los gravámenes sobre aeronaves, teniendo en cuenta el poco éxito que ha tenido el Convenio de Ginebra, en su aplicación.

B I B L I O G R A F I A

- AGUILAR NAVARRO MARIANO LECCIONES DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO. VOL. 1. TOMO II, MADRID, V. DE MADRID FACULTAD DE DERECHO, SECCION DE PUBLICACIONES 1975
- ASCOLI DEL COMERCIO MARITIMO Y DE LA NAVEGACION TOMO I.
- ARCE, ALBERTO G. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO GUADALAJARA, IMPRENTA UNIVERSITARIA, 1974 REIMPRESION DE LA 5a. EDICION
- ARELLANO GARCIA, CARLOS DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1980
- ARELLANO GARCIA, CARLOS DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO (2 TOMOS) MEXICO, EDITORIAL PORRUA, 1a. EDICION, 1983
- BONNECASE JULIEN ELEMENTOS DE DERECHO CIVIL
- CAICEDO CASTILLO, JOSE J. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO 5a. EDICION, EDITORIAL TEMIS 1960
- DUNKER BIGGS, FEDERICO DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO EDITORIAL JURIDICA DE CHILE, 1956
- D'STEFANO, MIGUEL A. DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO EDIT. UNIVERSITARIA. HABANA, 1965
- DIAZ CISNEROS, CESAR DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO EDIT. ARGENTINA
- DELASCIO, VICTOR JOSE MANUAL DE DERECHO DE LA AVIACION
- DE PINA, RAFAEL DERECHO CIVIL MEXICANO EDIT. PORRUA
- ESCRICHE, JOAQUIN DICCIONARIO RAZONADO DE LEGISLACION Y JURIS PRUDENCIA. NUEVA EDICION, S.E.P. ENSENADA B.C., 1974
- FRANCOZ RIGALT, ANTONIO PROPIEDAD Y DERECHO SOBRE AERONAVES EDICION DE LA S.C. Y T., 1961
- FRANCOZ RIGALT, ANTONIO DERECHO AERO ESPACIAL 1a. EDICION, EDIT. PORRUA 1981

GAY DE MONTELLA, RAFAEL	PRINCIPIOS DE DERECHO AERONAUTICO
HAMILTON, EDUARDO	MANUAL DE DERECHO AEREO
LENA PAZ, A. JUAN	COMPENDIO DE DERECHO AERONAUTICO 4a. EDICION, EDIT. PLUS ULTRA BUENOS AIRES, 1975
LLANES TORRES, OSCAR B.	DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 1a. EDICION, EDITORIAL ORLANDO CARDENAS EDITOR Y DISTRIBUIDOR MEXICO, D.F., 1978
LLANOS MANSILLA, HUGO	TEORIA Y PRACTICA DEL DERECHO INTERNA- CIONAL PUBLICO. 1a. EDICION, EDITORIAL JURIDICO DE CHILE 1977
MAURY, J.	DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO PUEBLA, EDIT. CAJICA, 1949
MIAJA DE LA MUELA, A	DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO MADRID 1971, EDIT. ATLAS, 2 VOLS.
MIAJA DE LA MUELA A.	DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 7a. EDICION, EDIT. CARDENAS, MADRID, 1979
NIBOYET, J.P.	PRINCIPIOS DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO MEXICO, EDIT. NACIONAL, 1974
O. WILBERFORCE, RICHARD	DERECHO DE GARANTIA SOBRE AERONAVAS (CONVENCION PARA EL RECONOCIMIENTO INTERNA- CIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES
PEREZ VERA, ELISA	DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO (PARTE ESPECIAL) MADRID, EDIT. TECNOS, 1980
PEREZNIETO CASTRO, LEONEL	DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO 3a. EDICION. EDIT. HARLA, 1967
PETIT EUGENE	TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO ROMANO
PLANIOL Y RIPERT	TRATADO PRACTICO DE DERECHO CIVIL TOMOS III y XII

RODRIGUEZ JURADO, AGUSTIN	TEORIA Y PRACTICA DEL DERECHO AERONAU TICO. EDICION DE PALMA BUENOS AIRES, 1963
ROJINA VILLEGAS, RAFAEL	DERECHO HIPOTECARIO MEXICANO EDIT. PORRUA
SANCHEZ DE BUSTAMANTE Y SIRVEN	MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 1a. EDICION. EDIT. CARASA Y CIA HABANA, 1919
SCIALOJA, ANTONIO	SISTEMA DEL DERECHO DE LA NAVEGACION
SEPULVEDA, CESAR	DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 12a. EDICION. EDIT. PORRUA, MEXICO, 1981
SEARA VAZQUEZ, MODESTO	DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 8a. EDICION, EDIT. PORRUA, MEXICO, 1982
SIERRA, MANUEL J.	TRATADO DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 4a. EDICION, EDIT. PRIVADA, MEXICO, 1963
SORENSEN, MAX	MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 2a. REIMPRESION, EDIT. F.C.E., MEXICO, 1981
STADMULLER, GEORGE (PARTE I)	HISTORIA DEL DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 1a. EDICION, EDIT. AGUILAR, MADRID, 1961
SIQUEIROS, JOSE LUIS	SINTESIS DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO MEXICANO. MEXICO, UNAM, 1971, 2a. EDICION
TAPIA SALINAS, LUIS	MANUAL DE DERECHO AERONAUTICO EDIT. BOSCH, BARCELONA, 1944
TRIGUEROS EDUARDO	APUNTES DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO CONFLICTO DE LEYES. MEXICO
TRUYOL, SERRA ANTONIO	FUNDAMENTOS DE DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 3a. Y 4a. EDICION. EDIT. TECNOS, MADRID, 1977
VERDROSS, ALFRED	DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO 6a. EDICION, EDIT. AGUILAR MADRID, 1980
WOLFF, MARTIN	DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO TRADUCCION DE JOSE ROVIRA, EDIT. LABOR, S.A. BARCELONA, 1936

CODIGO CIVIL DE 1870

CODIGO CIVIL DE 1884

CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL

56a. EDICION. COLECCION PORRUA

EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1986

CODIGO DE COMERCIO

43a. EDICION. COLECCION PORRUA

EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1987

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

83a. EDICION. COLECCION PORRUA.

EDITORIAL PORRUA, MEXICO, 1987

LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

17a. EDICION COLECCION PORRUA

EDITORIAL PORRUA, MEXICO 1987

REGLAMENTO DEL REGISTRO AERONAUTICO MEXICANO

(S.C. y T.)

CONVENIO DE GINEBRA DE 19 DE JUNIO DE 1948

DE RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS

SOBRE AERONAVES

ROJINA VILLEGAS RAFAEL

COMPENDIO DE DERECHOCIVIL. TOMO IV:

CONTRATOS.

18a. EDICION. EDIT. PORRUA

MEXICO, 1987