



Para ver aviso legal de clic en el siguiente Hipervínculo
(NECESITA CONEXIÓN A INTERNET)

<http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

TEMA:

LA AERONAVE

RESUMEN: Se hace un breve análisis sobre la Aeronave, importante medio de transporte del que se desconoce (así por la mayoría) su concepto, régimen jurídico o incluso las características que hacen que éste aparato deba ser objeto del Derecho. En éste informe se analizan estos puntos incluyéndose varias definiciones, característica y régimen jurídico, además de alguna jurisprudencia.

SUMARIO:

1. DOCTRINA.

- I. El Concepto de la Aeronave
- II. Definiciones
- III. Características que dan a la Aeronave trascendencia Jurídica.
- IV. Régimen Jurídico de la Aeronave como objeto de Derecho.

2. JURISPRUDENCIA.

- I. Retención legal de la aeronave en cuestión por orden judicial para efectos de investigación.
- II. Las aeronaves comerciales extranjeras estando en vuelo se aplica disposiciones legales del país cuya bandera representan en tierra la del país de llegada.



DESARROLLO:

1. DOCTRINA.

I. El Concepto de la Aeronave

"La aeronave constituye el instrumento de la navegación aérea. La expresión de su concepto corresponde, pues, a la técnica aeronáutica, no a la técnica jurídica. La noción de aeronave se alcanzará delimitando aquellas características que de su género próximo, como medio de locomoción, conduzcan a la determinación de su diferencia específica, como vehículo destinado a moverse en el medio aéreo. Su concepto no es de orden jurídico o legal, sino de orden físico o material. No obstante, como tantos otros conceptos de carácter técnico o mecánico, preocupa en su configuración al campo del derecho. La aeronave es, en sí, el elemento objetivo del derecho aéreo y el jurista, al estudiar los problemas de esta rama del derecho debe recoger el concepto técnico-mecánico y dotarlo de virtualidad jurídica. Para el desarrollo de una doctrina sobre el régimen jurídico de la aeronave es imprescindible conocer, con carácter previo, qué se debe entender por tal y, en consecuencia, a qué realidad objetiva se extiende o puede extenderse la teoría o la norma de derecho.

Toda definición, sin embargo, es siempre difícil. En cuanto al vehículo aéreo, surgió, en primer lugar, un problema de carácter terminológico. Aún antes de aparecer los primeros artefactos destinados al vuelo, ya preocupó su denominación a los literatos y a los temperamentos imaginativos, que concebían sus ingenios en el laboratorio o, incluso, los ponían en práctica en campos abiertos. Se llamaron máquinas o artefactos aéreos, murciélagos, barquillas aladas, planóforos, globos, aeróstatos, aeroplanos, aviones, etc.

Hoy la denominación más generalizada y amplia es la de aeronave. No obstante, algunos autores creen que este término ha quedado anticuado por no comprender en su significado, limitado a vehículos de navegación por el aire, los modernos aparatos de navegación supraatmosférica. Sin embargo, es una realidad, que hasta hoy no se ha propuesto denominación más adecuada y, en consecuencia es la que cuenta con mayor número de adeptos.

En Francia se usa el término equivalente "aéronef". En Inglaterra "aircraft" y "airship", con análoga significación al término español, ya que las palabras terminales "craft" y "ship" encierran la idea de buque o navio aéreo. La palabra alemana "Luft-fahrzeug"



expresa el mismo concepto ("Luft", aire y "fahrzeug", nave o embarcación) y la italiana "aeromobile", con su idea dinámica, tiene un alcance semejante.

En general, se ha adoptado este término como de contenido más genérico y amplio, pues otras palabras empleadas también para denominarla parecen referirse de modo más concreto, tan sólo a los aparatos más pesados que el aire (español: aeroplano o avión; francés: "aeroplano" o "avión"; inglés: "airplane" y alemán: "flugzeug".)

Aceptando el término aeronave, puede extenderse a la idea de todo vehículo aéreo, eliminando con ello los muchos inconvenientes que podían surgir consecuencia de una expresión demasiado concreta. WEGERDT, refiriéndose a lo que él llama "superconcepto" "Luftfahrzeug", dice que "cabén en él los aviones (Flugzeuge), aeróstatos y dirigibles (Luftschiffe), veleros (Segelflugzeuge), planeadores (Gleitfliegen), globos libres y cautivos (Frei uncí Fesselballone), paracaídas (Pallschirme), cometas (Drachen), aerodelos (Flugmodelle) e instrumentos similares con destino a moverse en el espacio aéreo.

La noción de la aeronave no ha alcanzado una precisión que haga ver claramente sus límites conceptuales. Unas veces, al intentar los tratadistas o las legislaciones dar una idea definida de la aeronave, han mantenido la preocupación de evitar la limitación del concepto y con ello incurrir en el peligro de dejar fuera de él vehículos o instrumentos que, o existentes o futuros, debieran incluirse en su ámbito. Y así se han empleado, a veces, fórmulas demasiado amplias que carecen de precisión y obligan a concebir en ellas artefactos que no deben poseer tal carácter.

En otros casos por el contrario, se reduce el concepto y corre el riesgo de la fórmula incompleta.

El mismo problema que presenta hoy la idea de aeronave presentó en el campo del derecho marítimo el alcance y la palabra buque. Para unos debía entenderse en un sentido amplio como comprensiva de toda clase de embarcación cualquiera que fueran sus características: así se entendió en el Derecho Romano, con la concepción de ULPIANO de que "nave es todo lo que navega en el mar o en el río o en cualquier estanque, aunque sea mero barquichuelo" ("navem accipere debemus sive marinan sive fluvia-tilem, sive in aliquo stagno naviget, sive schedia si't".) Y, en este sentido, se cita igualmente la concepción de STYPMANUS: "Sub vocabulo navios, omnia riavigationum



genera comprehenduntur". Pero, para otros, el buque ha de considerarse en un sentido más restringido, como nave destinada a la industria y comercio marítimo; este es el punto de vista más generalizado en las leyes positivas y códigos de comercio, que limitan su concepto a la idea estrictamente mercantil. Otros entienden el navio "como vehículo apto para realizar un transporte por mar". Son indiferentes sus elementos de construcción, sus dimensiones, salvo que el tamaño fuera tan pequeño que, notablemente, lo hiciera inservible para toda navegación, así como que pueda navegar por propulsión propia, o mediante elementos externos, viento, remo, etc. El buque pierde su condición de tal cuando, definitivamente, ha perdido su aptitud para navegar. BLANCO CONSTANS, al tratar de los navíos habla de una significación gramatical y una significación jurídica. En la primera significación, la palabra "nave" o "buque" comprende toda clase de embarcaciones, grandes o pequeñas, mercantes o de guerra. El sentido jurídico no difiere esencialmente del gramatical, designándose también con las palabras nave o buque toda embarcación grande o pequeña, mientras que no sea accesoria de otra, como el bote de un buque de más o menos porte. Concepto que comprende lo mismo las destinadas a la navegación de cabotaje o altura, que los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles o cualquier otro aparato flotante, destinado al ser vicio de la industria o al comercio marítimo (artículo 148 del Reglamento del Registro Mercantil"¹.

II. Definiciones

"Esta misma preocupación conceptual del derecho marítimo existe también en el derecho aeronáutico. Para mayor facilidad en el estudio de los conceptos, ensayaremos un sistema de definiciones, unas de carácter amplio, otras, que pudieran calificarse de intermedias y otras, en fin, restringidas.

a) *Amplias*.—Existen definiciones muy *amplias* que sólo exigen la mera estancia en el aire como cualidad diferencial de la aeronave. La razón de que algunas legislaciones adopten definiciones en términos amplios, puede muy bien ser la inquietud del legislador, incapaz de prever la estructura futura que el progreso haya de dar a las máquinas volantes.

Puede considerarse como definición muy amplia, en el sentido de proyección hacia el futuro, la adoptada en los Estados Unidos por la "Civil Aeronautic Act" de 1938 que, de manera muy general, habla de todos los inventos conocidos o que pueden descubrirse,



utilizarse o destinarse a la navegación o al vuelo en el aire. ("Any contrivance now known or hereafter invented, used or designed for navigation of or flight in the air.")

El artículo 1º de la Ley francesa de 31 de marzo de 1924 recogido en el artículo 1º del "Code de l'Aviation civile et comerciáis" de 30 de noviembre de 1955, adopta, igualmente, una definición muy amplia, al decir que "se consideran aeronaves para la aplicación de la presente ley, todos los aparatos capaces de elevarse o de circular por el aire". Como dice TAPIA SALINAS "es curiosa esta definición desde el momento que no se refiere para nada al fin traslativo de la aeronave, ni a la reacción del aire, ni a los medios de propulsión".

Esta concepción de la ley francesa es muy amplia: caben en ella toda clase de aparatos aéreos, aviones, planeadores, globos libres y cautivos, hidroaviones, autogiros, helicópteros, aviones conducidos por radio, etc. JUGLART entiende que, sin embargo, ciertos aparatos no pueden entrar en la categoría de aeronaves: el pingüino, aparato que corre en todos los sentidos, sin volar nunca, y que está destinado a que los alumnos aprendan a mantener su línea de vuelo y a conducir un avión en el suelo. De igual modo el paracaídas y el artefacto del "hombre pájaro", ese viejo sueño que de LEONARDO DA VINCI, a CLEM SOHM, ha costado la vida a tantos temerarios. CLEM SOHM, que se mató en el certamen de Vicennes, en 1937, parecía hacer círculos en el cielo, pero, en realidad, descendía casi tan velozmente como en caída libre; no circulaba. Más recientemente se presentó la misma cuestión a propósito del "adjutant" Valentín, cuyo aparato consistía en dos membranas de tela guarnecidas con ballenas débiles que se abren; en tiempo bueno y viento inferior a 40 kilómetros por hora, el hombre, con el cuerpo horizontal, puede planear o, más exactamente, nadar en caída libre durante tres o cuatro segundos, cerrando en seguida los brazos y abriendo su paracaídas aproximadamente a 500 metros del suelo.

CHAVEAU califica también la noción francesa de demasiado amplia, pues en ella caben hasta proyectiles, obuses, cohetes y ciervos volantes u otros juegos de niños.

LEMOINE estima igualmente muy amplia esta definición pues con exigir tan sólo que el aparato se eleve en el aire, están incluidos plenamente los globos cautivos.

En el sentido de la ley francesa, para la calificación de aeronave



basta una sola de estas dos condiciones: 1. Poder elevarse por sus propios medios (globos); 2. Poder circular en la atmósfera (veleros). El Tribunal francés de Vitry-le-Francois, el 20 de octubre de 1932, decidió que un planeador, aunque no sea capaz de elevarse por sí mismo, permite, sin embargo, efectuar vuelos de más o menos importancia y circula libremente por los aires. Cumple así una de las condiciones, suficiente por sí misma, en virtud de la Ley de 1924, para constituir una aeronave y someterse a la legislación sobre navegación aérea.

Concepción amplísima es también la contenida en la Ley mejicana de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940, en la que se considera aeronave cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.

En este mismo sentido se pronuncia la Ley sobre Navegación Aérea Civil de la República Dominicana de 28 de enero de 1949, en cuyo artículo 3, se define la aeronave como "cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire".

En España, el Real Decreto de 25 de noviembre de 1919, definía la aeronave, en su artículo 44, como "todo aparato de navegación aérea o de estancia en el aire (dirigible, globo libre o cautivo, aeroplano y demás aparatos análogos).

En el orden internacional predomina la concepción amplia del término aeronave. El Anexo A del Convenio de París de 1919, la definió como "todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire". En iguales términos se pronunciaron el Convenio Ibero-Americano de Navegación Aérea, firmado en Madrid en 1926, y el Convenio Panamericano sobre Aviación Comercial, celebrado en La Habana en 1928.

El Convenio de Chicago de 1944, ha conservado las fórmulas anteriores, añadiendo a ellas la palabra "dispositivo", al decir en el artículo 3º del Anexo B, que se considera aeronave "todo aparato o dispositivo que pueda sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire".

En cambio, considera la doctrina que si esta definición internacional es amplia en el sentido de exigir la mera estancia en el aire, es restringida en el requisito de la reacción aerodinámica, pues con ello pueden excluirse aparatos cuyo sostenimiento en el aire sea debido a causas distintas a estas reacciones.



b) *Intermedias*.— Otro grupo de definiciones podría formarse con aquellas que no se limitan a exigir tan sólo la estancia en el aire como determinante conceptual, sino que exigen también la "navegabilidad" del aparato, es decir, su destino específico a la navegación aérea. Esta idea está más de acuerdo con el significado etimológico de la palabra "aeronave" y supone una restricción de concepto con un alcance de mayor exactitud técnica. Se pasa ya de una amplísima idea de aeronave, idea estática, a una concepción dinámica. No basta la "estancia" o reposo del aparato en el aire. Es precisa, indispensable, su movilidad. No puede admitirse que artefactos no destinados a circular como los globos cautivos, puedan entenderse comprendidos en palabra de significación concreta etimológicamente como es "aeronave". La nave aérea tiene como destino la navegación por el aire; los aparatos cuya finalidad es estar inmóviles en el aire, retenidos por cables, no deben ser naves aéreas, aeronaves.

Dentro de este grupo podría incluirse la definición recogida en la "Luftverkehrsgesetz" alemana de 21 de agosto de 1936, en la que se consideraban aeronaves "los aviones, dirigibles, planeadores, globos, cometas y construcciones semejantes, destinadas a un movimiento en el espacio aéreo". Es ésta una concepción bastante amplia, pero ya presenta la idea de navegabilidad al exigir que "sea destinada a un movimiento en el espacio aéreo".

Caben también en este segundo apartado las definiciones contenidas en el Decreto cubano de 21 de abril de 1928 y en el Decreto-ley chileno de 14 de octubre de 1925, que definían la aeronave "como todo aparato capaz de elevarse y de circular por el aire" y la que recoge la "Loi sur l'Aviation au Liban" de 11 de enero de 1949, en su artículo 3.º, al decir que "se considerará aeronave, para la aplicación de la presente ley, todo aparato que pueda volar y navegar por el aire".

En el orden internacional, adoptó este criterio el artículo 1.º del Convenio Sanitario Internacional para la Navegación Aérea, firmado en La Haya, en 19 de diciembre de 1933 y aprobado en España por Ley de 2 de junio de 1936, en el que se entiende que la palabra "aeronave" designa todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera merced a las reacciones del aire y destinado a la navegación aérea".

c) *Restringidas*.— or último, en este ensayo de clasificación: de definiciones de "aeronave" de mayor o menor amplitud de concepto, se llega a un tercero y último grupo en que podrían incluirse



aquellas definiciones que consideran necesario e inherente a la idea de aeronave la condición de ser instrumento de transporte de personas o cosas. No basta la circulación por el aire para los defensores de este más restringido punto de vista. Los globos sonda u otros aparatos cuya finalidad es la observación meteorológica, no deben ser calificados de aeronaves, aunque "navegan" por el aire, pues no se utilizan para el transporte de cosas o personas. Para AMBROSTINI no se podrá hablar técnica y jurídicamente de aeronave o de vehículo aéreo más que cuando pueda servir al transporte de un lugar a otro de objetos o de personas, así como a usos deportivos. Sin esta aptitud, una máquina, incluso capaz de elevarse o de circular por el aire, no podrá considerarse aeronave porque no puede constituir el medio con el que se explota la navegación aérea, es decir, "la cosa que forma esencialmente el objeto del derecho aéreo". Para este autor el "aeromobile" es "todo aparato capaz de transportar por vía aérea de un lugar a otro, personas y cosas", tales como aparatos de vuelo a vela, globos dirigibles o libres, helicópteros, etc.

En este sentido el "Código della navigazione" italiano de 30 de marzo de 1942, define la aeronave en su artículo 743, como "toda máquina que sirve para el transporte por el aire de personas o cosas de un lugar a otro".

Dentro de este grupo de conceptos, pueden citarse como más importantes, las legislaciones siguientes: la Ley japonesa de 8 de abril de 1921, que habla del transporte de personas; el "Código brasileiro do ar" de 8 de junio de 1938 que, en su artículo 18, define la aeronave como todo aparato que, apto para efectuar transportes, pueda ser elevado y dirigido en el espacio"; el "Código de Legislación Aeronáutica" del Uruguay, de 3 de diciembre de 1942 que, en su artículo 13, dice que "aeronave es cualquier aparato destinado al transporte aéreo de personas o cosas"; el Código Aeronáutico argentino, "de 15 de julio de 1954 que, en su artículo 35 dice que "se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular por el aire y que sean aptos para transportar personas o cosas"; la "Ley de Aviación Civil Venezolana" en cuyo art. 17 se consideran aeronaves "todos los vehículos capaces de elevarse, sostenerse, y transitar en el aire, destinados al transporte de personas o cosas, a exhibiciones, propaganda, turismo, instrucción, deporte o a otros fines comerciales, agrícolas, sanitarios o científicos".²



III. Características que dan a la Aeronave trascendencia Jurídica

"Pueden citarse, como caracteres de la aeronave que, principalmente, originan su singularidad jurídica los siguientes: A) Movilidad, B) Internacionalidad, C) Peligrosidad, D) Fragilidad, y E) Complejidad.

A) *Movilidad*.- La aeronave es el instrumento de transporte de mayor rapidez y movilidad. Las velocidades conseguidas con el avión son extraordinarias y continuamente se acusan nuevos "records" que aseguran un porvenir ilimitado.

Esta movilidad incesante de la aeronave tiene unas consecuencias jurídicas evidentes. De un lado, su cambio constante de lugar provoca la continua sumisión a legislaciones diferentes y, con ello, la necesidad de resolver los múltiples problemas que presentan los conflictos de leyes. Por otra parte, su rapidez de movimientos obliga a normas especiales para salvaguardar los intereses de los que posean créditos sobre ella; a una buena y eficaz organización de la publicidad y los registros, etc...

B) *Internacionalidad*.- Es una consecuencia de la movilidad. Por su rapidez traslaticia, la aeronave es un instrumento de transporte esencialmente internacional. Es un medio para el tráfico de largas distancias y sus ventajas son mayores cuanto mayor sea la extensión que deba recorrer. Aparte de los países de gran territorio, como Estados Unidos o la Unión Soviética, o aquellos que por la configuración del terreno o por las malas comunicaciones terrestres, requieran un tráfico aéreo interno, lo cierto es que donde la navegación aérea tiene más aplicación es en el comercio entre países. Por las posibilidades del avión, el transporte interior es insuficiente. Es, pues, un elemento fundamentalmente internacional e intercontinental.

De aquí se deriva, como consecuencia jurídica importante, la necesidad de que las aeronaves ostenten una nacionalidad, es decir, que conserven una vinculación a su país para obtener su protección en caso preciso y para, a su vez, que éste responda de su actuación ante los estados extranjeros.

C) *Peligrosidad*.- El síntoma de la peligrosidad ha rodeado a la aeronave desde sus orígenes. Tanto en las primeras normas reguladoras de la navegación aérea como en los modernos Convenios internacionales y leyes internas, se observa un ambiente de des-



confianza que viene plasmado, más o menos directamente, en reglas positivas. Para JUGLART, el particularismo del derecho aéreo es el carácter peligroso. "Nuestro derecho ha conservado este espíritu de desconfianza, esta reglamentación policíaca, que, en los diferentes países, caracterizan los primeros textos aplicables a las aeronaves". "La explotación aérea encierra una aventura insólita, anormal, que interesa vigilar muy estrechamente". Hoy, con el progreso técnico, tanto en la construcción de aviones como en el sistema de ayudas a la navegación, ha disminuido notablemente el riesgo y peligro de la navegación aérea. Pero, aún así, la frecuente imprevisión de los fenómenos atmosféricos, la gran precisión y sensibilidad mecánica de la aeronave y los factores imponderables, siguen obligando a mantener esa sensación de riesgo.

Al seguir constituyendo la aeronave el instrumento peligroso para los individuos y para los Estados, deben éstos emplear los medios jurídicos a su alcance para prevenir la eventualidad del peligro y remediar la realidad de un daño. La norma jurídica aeronáutica persigue el control y regula la responsabilidad, sometiendo y encauzando a ella - el tráfico con fines de seguridad pública. Al mismo tiempo, la peligrosidad de este instrumento, obliga a una regulación jurídica especial de los seguros aéreos sometidos a mayores riesgos y a una organización especial de las primas y de las indemnizaciones, tanto en cuanto a los daños a aeronaves, tripulantes y pasajeros, como a terceros en la superficie. Todo el sistema especial de la responsabilidad aeronáutica, tanto contractual como extracontractual, no es más que una consecuencia jurídica del factor de la peligrosidad inherente a la aeronave.

D) *Fragilidad*.— El accidente aéreo suele producir la destrucción de la aeronave. En cualquier otro elemento de transporte, un accidente, normalmente, produce daños parciales que permiten la reparación del vehículo, pero, la especial característica del medio en que la aeronave se desenvuelve, ordinariamente, ocasiona aquella destrucción total o casi total.

Esta fragilidad produce, evidentemente, consecuencias jurídicas. Por esta circunstancia, al igual que por la peligrosidad, los seguros aéreos han de ser especiales. De igual modo, los derechos reales sobre la aeronave, presentan menos garantía en cuanto el objeto es susceptible de fácil destrucción, lo cual obliga, a su vez, a una regulación jurídica especial.

E) *Complejidad*.— La aeronave, como ya se ha visto, está integrada, como cosa compuesta, por una pluralidad de cosas simples, unidas



mecánicamente. La aeronave consta de fuselaje, motores, hélices, radio, etc., Unos elementos son esenciales a la navegación y otros son tan sólo accesorios. Esta complejidad ha de producir importantes consecuencias jurídicas, que se estudiarán con detalle en otro lugar de este trabajo. Ante ella es preciso delimitar, la extensión de los derechos que sobre la aeronave recaigan, que partes de la aeronave han de estimarse comprendidas en los derechos reales o en los contratos que se constituyan o celebren, etc. ... La aeronave, como cosa compuesta, constituye un importante capítulo del derecho aéreo, que todavía no está claramente perfilado, ni en la doctrina ni en las leyes positivas.

La aeronave presenta, pues, una singularidad muy acusada en el orden jurídico. Esta singularidad puede decirse que está en función directa del progreso aeronáutico; el perfeccionamiento técnico, la mayor velocidad, potencia, tamaño, autonomía, mayor actividad funcional, etc., originan mayor y más importante número de problemas jurídicos. Por ello, la política aérea debe impedir el anquilosamiento jurídico, mediante un sistema flexible de normas que permitan la adaptación de la técnica jurídica a la técnica aeronáutica general"³.

IV. Régimen Jurídico de la Aeronave como objeto de derecho⁴.

"La aeronave como objeto de derecho, es de los aspectos más destacados de la disciplina jurídica aeronáutica, aquí se trata la aeronave desde el punto de vista del derecho privado estudiándola como objeto de derecho, dado que se le otorga su verdadero carácter de cosa es objeto de derecho reuniendo Las características propias del ente objetivo.

El hecho de que algunos autores se refieren a los derechos y obligaciones de la aeronave, no quiere decir en modo alguno que debe ser considerada como sustratum de la relación jurídica, sino tan sólo puede ser debido a un empleo de terminología ya que lo que se pretende decir es simplemente el conjunto de derecho u obligaciones que posee el titular de la aeronave, tanto si es propietario, como poseedor, usuario, arrendatario, etc., la condición jurídica de la aeronave como objeto de derecho se reúne por la susceptibilidad jurídica de las cosas, como son la utilidad, por cuanto puede constituirse sobre su valor de uso o de cambio, cualquier derecho real, apropiabilidad, ser capaz de satisfacer un interés económico, existencia autónoma separada, susceptible de sumisión jurídica al titular; por todo ello la aeronave no puede abandonar su condición de objeto, dentro del



orden del derecho privado es de gran atención su estudio porque recaen sobre ella derechos y privilegios.

SECCIÓN I. EL REGISTRO DE AERONAVES.

El registro de aeronaves ocupa gran importancia en la regulación jurídica en relación a las aeronaves, su seguridad en las transacciones que protegen derechos, de ahí su importancia de que las aeronaves deben ser inscritas en un registro adquiriendo una particular relevancia por dos motivos principales: uno económico y otro jurídico, lo económico referido al alto costo de los aviones, utilizada en los servicios regulares de transporte internacional, en el aspecto jurídico se destaca la movilidad de las aeronaves que les otorga a éstos vehículos aéreos la aptitud para alejarse en breve tiempo de un país y poderse trasladar a otro, jurídicamente brota una dificultad que encuentra su solución en la base de un régimen de derechos seguro logrado mediante la institución registral.

Sobre la base de un registro, se da vigencia a los derechos sobre aeronaves dentro de un plano internacional, en donde las inscripciones deberán reflejar la situación jurídica del aparato y que puedan conocerse los derechos constituidos sobre éste, los gravámenes a que está sujeto, de ahí que el registro tenga reconocido su verdadero valor en sus funciones registrales, es un requisito para la matrícula que es universalmente aceptado.

En referencia a la nacionalidad, también es destacable su requisito, consistente en la inscripción de la aeronave en el registro de un Estado, todo ello dio lugar a la consagración de las normas en los convenios internacionales para la creación por Los Estados de Los registros necesarios para su matriculación de aeronaves, estructurándose sistemas registrables referidos a los derechos privados sobre las máquinas aéreas.

A. LOS DERECHOS SOBRE AERONAVES

En su condición de bien económico de cosa, la aeronave es o puede ser objeto de derechos reales, de propiedad, hipoteca, privilegios, estarán sometidos a disposiciones especiales que distinguen la aeronave de otros objetos de derecho, también debe tomarse en cuenta su naturaleza como cosa mueble registrable.

Todas las múltiples facetas que se dan en torno a las aeronaves como lo son cualidades de guerra, herramienta de trabajo, medio de



comunicación, transporte internacional, todos ellos requieren que el derecho someta a este objeto a un régimen particular de derechos; cuando se expresa derechos sobre aeronaves se alude a conceptos fundamentales del Derecho Civil como lo son la tradicional división de los derechos patrimoniales: derechos reales y creditorios o personales, los derechos sobre aeronaves son reales, descartándose los criterios ya que la investigación se centra en la aeronave como objeto de derecho.

En los derechos sobre aeronaves, ésta queda sometida a una potestad directa del respectivo titular, esto referido al propietario de la máquina, al explotador o al acreedor hipotecario, inscrito en el respectivo registro, el explotador goza de la facultad de utilizar .por cuenta propia a la aeronave sin depender de persona alguna para los efectos de ese derecho.

Así también el acreedor hipotecario puede ejercer todas las acciones derivadas de su garantía o de la constitución del gravamen, también destaca la importancia de los registros como un medio de dar seguridad a los derechos reales teniendo de manera general relevancia en el campo propio de los derechos sobre aeronaves.

1) NATURALEZA

La consideración de la aeronave como objeto de derecho apunta en buena medida de sus características propias de ella, en donde ocupa lugar preponderante su naturaleza de cosa mueble registrable las situaciones que surgen en torno a su actividad, su funcionamiento, requiere que sea sometida a un régimen estructurado sobre la base de su naturaleza jurídica, ello motiva la instauración de un régimen de derechos sobre aeronaves ello da origen a los derechos reales sobre aeronaves y entre ellos los relativos a la propiedad e hipoteca, la consideración de la aeronave como objeto de derecho, reúne múltiples facetas, sus cualidades de arma de guerra, herramienta de trabajo, medio de comunicación, transporte, instrumento de desarrollo de la actividad económica, todos estos aspectos se reúnen para requerir que el derecho someta a este objeto a un régimen particular, estructurado sobre la base de su naturaleza jurídica.

2) PARTICULARIDADES DE SU RÉGIMEN JURÍDICO

Esa esencia de una naturaleza jurídica, motiva la instauración de un particular régimen de derechos el cual ejerce punto central en



la actividad aeronáutica y como tal diseña líneas básicas de los aspectos principales de ese régimen entre ellos Los derechos sobre aeronaves tomándose en consideración los derechos reales, creditorios o personales. Los derechos sobre aeronaves son reales, interesa la observancia de la condición de bien económico, de cosa es o puede ser objeto de derechos reales y que pueden ser considerados como efectos propios de los derechos reales. Son rasgos comunes que sirven para particularizarlos y ser agrupados, sobre la base de criterios jurídicos valederos, estableciéndose las particularidades del régimen general aplicable a todos ellos» Un primer aspecto es, la aeronave como objeto de derechos quedando sometida a una potestad del titular, / ejemplo: cosa del propietario de la máquina y que analizando se comprueba que ocurre también con el explotador y el acreedor hipotecario el explotador goza de la facultad de utilizar por cuenta propia a la aeronave sin dependencia de persona alguna, así como el acreedor hipotecario puede ejercer todas las acciones derivadas de su garantía, de ahí la importancia del registro como medio de dar seguridad a esos derechos reales.

3) ENUMERACIÓN

Los derechos sobre aeronaves requiere de una enumeración fundada sobre la hipoteca, destacándose la importancia del registro para la organización de un sistema hipotecario eficaz, la aeronave con sus características propias y el aspecto publicitario en la regulación referente a los vehículos aéreos. Dentro de la enumeración también se destacan las medidas precautorias, donde los embargos aparecen sometidos a un régimen que no se ajusta al referido a los inmuebles ni a los muebles y las diferencias brotan de la necesidad de decretar la inmovilización para llegar a la liquidación definitiva del conflicto de intereses que puede surgir entre el propietario de una aeronave y su acreedor embargante, dado que opera un interés en que las aeronaves continúan sus operaciones al servicio de la comunidad.

La enumeración adquiere importancia por el cumplimiento formal (la inscripción), en donde cualesquiera de las partes esté en condiciones de solicitar la inscripción pertinente y proteger plenamente sus intereses; es innegable el interés de un comprador por hacer efectiva la inscripción a su nombre de la aeronave adquirida, todo ello obedeciendo a un régimen general de las aeronaves como objeto de derecho que responde a la formulación de una enumeración de los distintos derechos sobre aquellos, la necesidad de la inscripción de todos los actos que afecten su



situación jurídica.

B) EL REGISTRO DE AERONAVES

El registro aeronáutico tiene una función para los Estados ya que éste precisa controlar todas las aeronaves de su nacionalidad, como se realiza en los barcos, en un registro jurídico en el cual se anotan e inscriben las actividades que afectan a la existencia y dependencia de la aeronave respecto a sus propietarios o personas jurídicamente relacionadas; con el objeto de la necesidad de que el Estado tenga conocimiento de cuáles son las máquinas que poseen matrícula nacional.

Encontrándose la situación jurídica de cada aeronave se encuentra reflejada en el registro de aeronaves, figurando aquí la historia de cada cosmonave, la circunstancia y detalles de su compraventa, propietarios, arrendamientos, hipoteca, seguro, todos esos caracteres permiten hacer constancia de una serie de datos que sirven para la identificación de la aeronave y de su propietario tales como: marcas de matriculación, el nombre, apellido, domicilio, nacionalidad y estado civil del propietario, el tipo de aeronave. Todos esos elementos permiten la matriculación de las naves aéreas en los respectivos registros nacionales de los países, ello es un elemento indispensable para la individualización de las mismas mediante su inscripción -en los registros.

1) IMPORTANCIA DEL REGISTRO AERONÁUTICO

La importancia del registro aeronáutico es fundamental en la necesidad de que los países tengan conocimiento de todo momento de cuáles son las aeronaves que poseen matrícula nacional y con ello se pretenden las especificaciones adecuadas para su individualización, en general para cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la nave aérea. Siendo dicho registro de carácter público, todo interesado podrá obtener copias certificadas de las anotaciones de ese registro, teniendo el registro aeronáutico dos importancias una pública y otra privada; se beneficia la actividad de esos actos jurídicos a los movimientos jurídicos sobre la máquina volante deberán ser o estar inscritos otorgándoles plena validez y fuerza al documento. Otra importancia de dicho registro es la que otorga o permite atribuirle una nacionalidad del Estado en cuyo registro se encuentran matriculadas, claro está que esta inscripción en el respectivo registro está condicionada al cumplimiento de diversos requisitos que justifique la propiedad invocada, mediante el



cual se llevaría una relación completa de dicho registro siendo su importancia mayor de la que puede suponerse.

2) CARACTERES DEL REGISTRO AERONÁUTICO

La caracterización del Registro Aeronáutico es de gran utilidad en el aspecto privado que corresponde al registro para apreciar su función específica; este medio de inscripción es el que propicia la necesaria seguridad en las transacciones y protección de derechos de los terceros. Los caracteres reflejan la situación jurídica en que se encuentra la aeronave en donde apreciarán inscritos los derechos, gravámenes, medidas precautorias y privilegios que tengan como objeto a las aeronaves.

Se tiene en cuenta la movilidad, cualidad característica de las aeronaves que conlleva a la necesidad de solucionar problemas más complejos, como el lograr organizar los registros de manera abierta para posibilitar a cualquier interesado el conocimiento de la situación jurídica de los bienes inscritos de esas máquinas el control internacional de todas las aeronaves que estén afectadas a los servicios aéreos internacionales, es una actividad caracterizante y a la vez eficaz, con un buen principio de colaboración en el contenido del Artículo 21, apéndice 2º del Convenio de Chicago(D cuando establece la obligación de los Estados de transmitir a otros los informes relativos a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave.

3) FUNCIONES DEL REGISTRO AERONÁUTICO

Dentro de las funciones del registro aeronáutico se habla del cumplimiento de una doble finalidad por una lado en fin público de determinar la nacionalidad de las aeronaves, en él se inscriben de facilitar al Estado el conocimiento de su flota aérea, finalidades que tienden a cumplir con las exigencias de la navegación aérea en orden a la seguridad pública, el interés general y la defensa nacional

Hacia un fin privado en lo parecido a los registros de inmuebles, protección a terceros, publicidad de derechos para salvaguardar los intereses privados en el tráfico jurídico, es incuestionable la necesidad de la conveniencia de los registros de aeronaves deban cumplir ambos fines, el público y el privado, en algunas legislaciones recogen en una sola organización registral ambas finalidades, se recogen los dos fines el público y el privado en un sólo registro.



Otras legislaciones cumplen los dos fines, con dos registros diferentes como lo es la Ley de Bases Española Base 5ta y por último algunos países conceden el registro exclusivamente una finalidad de carácter público como es el caso de Suiza estando el registro aeronáutico destinado a asegurar el control por la autoridad de supervisión y seguridad pública. Las finalidades que inspiran la creación de los registros dentro del ordenamiento jurídico ha llevado a los Estados a organizar dichos registros; conformes las contribuciones y facultades reconocidas en Convenios Internacionales.

C. DERECHOS QUE DEBEN SER REGISTRADOS

Entre los derechos que deben ser registrados, se ha de considerar el aspecto dinámico de los registros y los derechos que deben ser inscritos, el valor de la inscripción, figurando en los registros los derechos-y preferencias sobre aeronaves: dominio, condominio-derechos del explotador-privilegios y embargos así como todo acto que pueda incidir en la situación jurídica de la inscripción de derechos sobre motores de aviación. El registro de aeronaves es el reflejo de la situación jurídica de cada aeronave, existe la obligación de inscribir todo acto o hecho que modifica de la aeronave, que también se hará figurar en el certificado de matrícula, para lo cual deberá ser cumplidos los requisitos y efectuar trámites atinentes ante la dirección de Aeronáutica de cada país.

Se destaca la historia jurídica de cada aeronave en los respectivos registros, anotándose entre otros los siguientes derechos, los actos, contratos o resoluciones que acrediten la propiedad de la aeronave que la transfieran, modifiquen o extingan, hipotecas sobre aeronaves y los motores, embargos medidas precautorias que pesen sobre ellas o sean decretados contra ellos; matrículas con descripciones detalladas a efecto de individualizar los certificados de navegabilidad, cesación de actividades y en general cualquier hecho o acto jurídico que transforme la situación jurídica de la nave aérea.

Igualmente se registra la nacionalidad, dominio imperfecto, aeronaves en construcción y motores de aviación-, también Lo referente a certificados de aeronavegabilidad, con esas variadas inscripciones, tienen particular relevancia, la publicidad que ayuda a hacer efectiva la información a los terceros; en referencia a los particulares se mantiene informado a los interesados sobre



los valores que representa una máquina y que pueden variar o modificar la situación jurídica de la aeronave. La mayoría de los registros comprenden: propiedad, hipoteca arrendamientos y embargos de aeronaves en el cual se inscriben: documentos que acrediten la propiedad de las- aeronaves nacionales, hipotecas constituidas sobre aeronaves inscritas y sobre las extranjeras así constituidas, arrendamiento de aeronaves, los embargos trabados y el levantamiento respectivo, en cuanto a la matrícula se consignan una serie de datos tales como: modelo, peso, modelo, número, cantidad modelo de hélices, etc.

1) VALOR JURÍDICO DE LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO

Enunciados los actos que deben ser registrables , se aborda el valor jurídico de la inscripción en el respectivo registro, un aspecto destacable es la necesidad de conocer el titular de la aeronave asegurándose la responsabilidad, no producen efectos contra terceros si no van acompañados de la inscripción en el registro de aeronaves; apunta a la finalidad del registro, la publicidad en pro de proteger los intereses de terceros y salvaguardar legítimos intereses privados en actos jurídicos que se celebren con relación a las cosmonaves.

Se dan dos sistemas, la inscripción constitutiva y el otro de actos o contratos privados : en cuanto a la inscripción, la seguridad de los derechos es más sólida conociéndose la situación de las aeronaves inscritas y el de los titulares de derechos sobre ellas; preservando para los terceros toda la seguridad de sus derechos por otro lado están los actos relativos a aeronaves que no hayan sido debidamente inscritos no producen sus efectos propios pero dependen como obligación de hacer, la de proceder a anotarlos en el registro, permitiendo salvar la eficacia del acto y proteger la buena fe contractual.

Con el reconocimiento del valor jurídico del registro se hace saber exactamente la situación de las aeronaves y las personas de sus titulares ya que con esos datos se permite cumplir sus funciones, asumiendo sus responsabilidades frente a los particulares se pretender una seguridad jurídica y protección a terceros afectados, que ponen en guardia a los interesados respecto a los derechos inscritos; en donde se hace transmisión de la propiedad de toda clase de máquinas locomóviles, una transmisión de dominio mediante el valor constitutivo de la inscripción, dado que es un requisito el registro para que los actos sean oponibles a terceros y que los



mismos cuenten con la seguridad desprendida del reconocimiento pleno de la fe pública del Registro Aeronáutico.

Se dan diversas construcciones doctrinarias para acreditar el valor respectivo en el registro, pero todas tienen en mira la seguridad jurídica, la protección de terceros y dándose efectos jurídicos igualmente a los actos entre las partes; para que la finalidad y validez sea ejecutado e interpretando de buena fe y no entorpecer con las solemnidades de un derecho formalista estricto".

2. JURISPRUDENCIA.

I. Retención legal de la aeronave en cuestión por orden judicial para efectos de investigación.

"Ahora bien, partiendo de las consideraciones anteriores, si se recuerda que, en este caso, la solicitud original de la parte recurrente fue presentada ante la Administración el 23 de julio de 2003 y contestada por el recurrido el 20 de agosto siguiente, se constata que de una a otra fecha transcurrió un poco menos de un mes. Dado que en el presente caso, evidentemente, la Administración debía analizar y/o ponderar una serie de elementos en relación con la procedencia de esta solicitud, no considera este Tribunal que el lapso de tiempo transcurrido sea manifiestamente irrazonable. Por lo tanto, se impone declarar sin lugar este amparo"⁵.

II. Las aeronaves comerciales extranjeras estando en vuelo se aplica disposiciones legales del país cuya bandera representan en tierra la del país de llegada.

Acusa el recurrente que al haber sido detenida e interrogada su representada en un avión de la Compañía Norteamericana United Airlines, la prisión preventiva dictada en contra de la amparada es ilegal, razón por la que su representada se encuentra privada de libertad ilegítimamente.

En un asunto similar, al de estudio la Sala dispuso:

"...Es un principio universal de derecho internacional, tanto público como privado, que las naves comerciales se rigen por el país de la bandera a que pertenecen, cuando se encuentran en el espacio internacional o en alta mar, pero no a la inversa, por lo que resulta de aplicación la jurisdicción del Estado donde se encuentren, sobre todo en lo que se refiere a las leyes de orden público, dentro de las que se encuentran las relativas a la materia



penal (sustantivo y procesal). Bajo esta tesitura, no lleva razón el recurrente al alegar una arbitraria o ilegítima detención, circunstancia que hace al recurso de hábeas corpus improcedente, como en efecto se declara..." (Sentencia número 2001-7176 de las quince horas quince minutos del veinticuatro de julio de dos mil uno). Ante la evidente similitud fáctica existente con los hechos analizados en la sentencia parcialmente transcrita y el caso en estudio y por no existir motivos que justifiquen variar de criterio, ni razones de interés público que justifiquen reconsiderar la cuestión, lo procedente resolver el amparo de la misma manera, como en efecto se dispone⁶.



FUENTES CITADAS:

- ¹ LOUSTAU FERRAN, Francisco. La Aeronave y su Régimen Jurídico. Madrid, España: Sección de Derecho Aeronáutico, 1958. 11-14p. (Localizado en la Biblioteca de Derecho de la Universidad de Costa Rica bajo la signatura 348. 51 L892a).
- ² LOUSTAU FERRAN, Francisco. La Aeronave y su Régimen Jurídico. Madrid, España: Sección de Derecho Aeronáutico, 1958. 14-18p. (Localizado en la Biblioteca de Derecho de la Universidad de Costa Rica bajo la signatura 348. 51 L892a).
- ³ LOUSTAU FERRAN, Francisco. La Aeronave y su Régimen Jurídico. Madrid, España: Sección de Derecho Aeronáutico, 1958. 25-27p. (Localizado en la Biblioteca de Derecho de la Universidad de Costa Rica bajo la signatura 348. 51 L892a).
- ⁴ NICOLÁS ALVARADO, Xinia Patricia. El Régimen Jurídico de la Aeronave como Objeto de Derecho. Tesis (Licenciatura en Derecho). San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho. 1991, 72-87p. (Localizada en la Biblioteca de Derecho, Universidad de Costa Rica, bajo la signatura 2236)
- ⁵ SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución N° 2004-04201 de las trece horas con veintidós minutos del veintitrés de abril del dos mil cuatro.
- ⁶ SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA. Resolución N° 2001-12802 las diez horas con trece minutos del catorce de diciembre del dos mil uno.