



## ¿PUEDO VER SU LICENCIA Y REGISTRO?

Era un vuelo al que se había acostumbrado ya que se convirtió en un viaje de cuatro horas manejando en auto a uno de hora y media volando. Sin embargo, antes de la salida, se le pidió desviarse hacia la aduana para una inspección. Él siguió las instrucciones de la torre de control...

Los agentes de la Administración Federal de Aviación (FAA) y de Investigaciones de Seguridad Nacional (HSI) estuvieron allí y procedieron a inspeccionar su licencia y registro de aeronave. Registraron el avión, usando perros (K-9s) olfateando drogas y mantuvieron la búsqueda. No encontraron nada, excepto una inscripción a un extranjero. HSI le envió posteriormente un aviso de confiscación, dijeron que a un extranjero no se le permitía poseer un avión. Los agentes tomaron la custodia del C172, comenzando una odisea de siete meses para la eventual recuperación de su aeronave.

La ley de los Estados Unidos requiere que una aeronave en los Estados Unidos sea propiedad de un ciudadano o corporación estadounidense. El Señor Enríquez no cumplía con este requisito. Sin embargo, eso nunca le impidió invertir en los Estados Unidos antes y comprar propiedades, ni poseer un coche.

La confiscación es parte de la ley estadounidense que a la mayoría de los no ciudadanos e incluso a los ciudadanos les sorprende cuando se les habla sobre ella. Fue llevada al frente de la ley federal en "la ley de control integral del crimen de 1984"; esencialmente para combatir la guerra contra las drogas. Sin embargo, como se mostró en "Estados Unidos vs. Wallace", un avión puede ser confiscado por otras violaciones y no solamente por narcotráfico. Esto es un shock para la mayoría.

En este caso, el gobierno confisco un Cessna 172 con un valor aproximado de \$40,000 USD por no llenar correctamente un formulario de la FAA de \$5 USD de cuota de inscripción. El Señor Enríquez había llenado el formulario y simplemente dejó en blanco los renglones de verificación para el tipo de persona

que estaba afirmando que era. Al señor Enríquez le habían informado que esto era una ocurrencia común (el problema de la forma, no el apoderamiento del problema de la aeronave). Una nota interesante es que el formulario de registro, circular de asesoría (AC 8050-1) ha sido cambiado y clarificado sustancialmente en octubre 2018. Sin embargo, no podemos aplicarlo a esta confiscación.

Mientras que un nacional mexicano u otro extranjero no puede poseer una aeronave, un no ciudadano puede poseer una aeronave bajo un fideicomiso. Aquí es donde el no ciudadano entra en un fideicomiso y nombra a un ciudadano estadounidense como fideicomisario, que se convierte en el "propietario" en lo que concierne a la FAA. Por lo tanto, se hizo una recomendación para que Enríquez se contactara con una empresa de fideicomiso y registrara su aeronave en un fideicomiso legal. Esto le permitiría tomar posesión de la aeronave una vez que el caso se resolvió con éxito.

Después de que HSI confisco el avión, las negociaciones comenzaron con la oficina del fiscal de los Estados Unidos. No habían manejado una infracción administrativa de un avión pequeño antes y no eran excesivamente receptivos a los intentos de localizar y negociar la liberación del avión. Repetidas solicitudes cayeron en oídos sordos. Lo que fue especialmente difícil fue convencerlos que el valor de la aeronave jugaría una gran parte en las decisiones del caso. Como se puede imaginar, un caso de un Cessna 172 no puede absorber tanto en honorarios, gastos o cualquier otro costo como un Gulfstream podría.

A principios de diciembre se hizo muy claro cuán cierto era que el valor de la aeronave jugaría un papel importante en la resolución. El gobierno llamó, dijo que querían discutir las opciones de liquidación y se ofreció a devolver el avión después de una multa desconocida, el traslado y las cuotas de almacenamiento de \$7,500 USD. Habían trasladado el avión

de El Paso, Texas, a Harlingen, Texas. Esto y una cuota de almacenamiento "gubernamental" es lo que compuso la tarifa solicitada de \$7,500 USD por los seis meses. Una confiscación es como cualquier caso civil, se puede negociar. En este caso un acuerdo para devolver el avión se alcanzó por mucho menos que los \$7,500 USD más una multa. Sin embargo, era mucho más caro que la tarifa de \$5 USD que se adeudaba a la FAA por un avión correctamente registrado. Por desgracia, el Sr. Enríquez no es el único que ha tenido esta experiencia al cometer este error.

Los ciudadanos extranjeros tienden a hacer compras de manera diferente a la mayoría de los estadounidenses. Tienden a ser compradores en efectivo, especialmente para compras "pequeñas" como un C172. El problema con este enfoque en la experiencia del autor es que esto terminará funcionalmente excluyendo a los abogados, compañías de títulos y financistas necesarios. Este tipo de individuos pueden ser muy importantes en el mundo actual, ya que están muy profundamente en sintonía con las reglas que deben cumplirse para proteger el interés de la propiedad de una persona. Los compradores de efectivo corren el riesgo de no poder buscar el beneficio de este servicio y asesoramiento de bajo costo. Este artículo se centra sólo en los propietarios privados. Otros han hecho un lío de registro a través del uso indebido de los registros corporativos. Un error evidente común con los registros corporativos es el requisito de tener una cierta cantidad de uso documentada dentro de los Estados Unidos.

Enríquez mencionó que el gobierno confisco la aeronave, pero contrato a una empresa privada para el almacenamiento. El FBO le dijo que esta era la primera aeronave que habían regresado - situación que asusta. Desafortunadamente, no se pudo volar, pero fue desarmado y remolcado en un camión a El Paso. 🚫

Esta sencilla pregunta tomó todo un nuevo significado para A. Enríquez en julio 2018. Él se disponía a salir del aeropuerto internacional de El Paso, Texas en su Cessna 172 Skyhawk rumbo a Chihuahua.



[www.brockmorganbenjamin.com](http://www.brockmorganbenjamin.com)