

Algunas consideraciones sobre el registro de las aeronaves

SUMARIO: I. Introducción.—II. Clases de Registros y legislación aplicable a cada uno de ellos en nuestro país.—III. Carácter obligatorio o voluntario de la inscripción de la aeronave en los diferentes Registros.—IV. Estudio comparativo del Reglamento del Registro de matrícula de aeronaves.—V. Conclusión.

I

INTRODUCCIÓN

A primera vista pudiera extrañar que a la aeronave, cosa mueble por naturaleza ya que está destinada a su desplazamiento de un lugar a otro, se le apliquen instituciones que como el registro son propias de las cosas inmuebles.

Digamos que la aeronave es una cosa mueble, en efecto, pero una cosa mueble *sui generis* o como dice nuestra Ley de navegación aérea un bien mueble de naturaleza especial. Este carácter particularísimo se manifiesta en un régimen jurídico cercano al de las cosas inmuebles. Así, pues, tenemos que las aeronaves son objeto de inscripción en los diferentes registros que luego veremos, y son objeto también del Derecho real de garantía propio de los inmuebles como es la hipoteca. Esto, hoy día ya no tiene trascendencia al haberse admitido la figura peculiar de la hipoteca mobiliaria en virtud de la Ley de 16 de diciembre de 1954 y Reglamento de 17 de junio de 1955, pero hasta entonces las normas legales recogidas en el Código civil preceptuaban que la hipoteca se aplicara a los inmuebles y la prenda a los muebles. Ahora bien, esta

distinción tradicional, al llegar al buque y a la aeronave tropezaban con el siguiente problema: como bienes muebles requerían el Derecho de prenda, pero la naturaleza de la aeronave igual que la del buque, no se adaptaba bien al desplazamiento de la cosa de manos del deudor, pues tanto una como otra, llevaban consigo una empresa unitaria, tanto de material como de personal, que exigía unos conocimientos especiales para su explotación, conocimientos que no se daban en la persona a la cual fuera a parar en virtud del desplazamiento el buque o la aeronave. Consecuencia de todo ello, es que la situación del deudor, de admitirse la desposesión, era crítica, al no poder resarcirse con la explotación del buque o de la aeronave, de la deuda causa del derecho de garantía establecido.

Por eso, el Código de comercio, en su artículo 585, después de señalar la condición de bien mueble del buque, exceptúa de la misma todos los efectos del derecho sobre los que se hiciere modificación o restricción por los preceptos del mismo Código.

Dichas modificaciones o restricciones que prevé el artículo 585 del Código de comercio, afectan a la adquisición y gravamen de los buques. Las primeras, están recogidas en el Código de comercio y en el Reglamento del Registro mercantil, y se refiere a la exigencia de forma escrita, a la inscripción en el Registro y a la usucapión. Las segundas están recogidas tanto en el Código de comercio (créditos privilegiados sobre el buque) como en la Ley de hipoteca naval de 21 de agosto de 1893, ya que el artículo 1.º, párrafo 2.º, de esta Ley preceptúa: que para el solo efecto de la hipoteca sobre el buque se considerará éste como bien inmueble, entendiéndose modificado en este sentido el artículo 585 del vigente Código de comercio.

Hoy día, todo esto está superado como dijimos al principio, pero es interesante señalar esta evolución.

En lo referente al Registro, se desprende la importancia de la constatación registral de las aeronaves y de los derechos referentes a las mismas, tanto a los efectos puramente administrativos como a los jurídicos.

En efecto, pensemos en la trascendencia que tiene la publicidad registral de la aeronave, de sus características técnicas, de su legítimo titular, de las cargas y gravámenes que pesan sobre ella, etc.

II

CLASES DE REGISTROS Y LEGISLACIÓN APLICABLE A CADA UNO DE ELLOS
EN NUESTRO PAÍS

Sobre la aeronave inciden estos tres Registros: 1.º Registro de matrícula de aeronaves del Ministerio del Aire.

Este Registro fue establecido por la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, en su artículo 28 y el capítulo V de esta Ley se denomina del Registro de matrícula de aeronaves.

La disposición final IV de esta Ley preveía la necesidad de dictar las disposiciones pertinentes para la ejecución de la Ley, y en vista de ello se ha aprobado recientemente el Reglamento del Registro de matrícula de aeronaves por Decreto de 13 de marzo de 1969.

La disposición adicional primera del Reglamento señala: «en lo no regulado expresamente por este Reglamento se aplicarán como supletorias y por este orden las disposiciones de carácter general y sobre organización y funcionamiento del Reglamento del Registro Mercantil de 14 de diciembre de 1956, del Reglamento hipotecario de 14 de febrero de 1947 y, finalmente, del Reglamento de Registro de hipoteca mobiliaria y prendas y sin desplazamiento de 17 de junio de 1955.

2.º Registro Mercantil. Se rige por su reglamento aprobado en 14 de diciembre de 1956. Subsidiariamente por las normas del mismo Reglamento aplicable a los buques, en cuanto su naturaleza lo permita, y, finalmente, por el Reglamento hipotecario con carácter general. El artículo 190 del Reglamento del Registro Mercantil señala otro orden, pero el indicado es el lógico y procedente. Sin perjuicio, claro está de aplicar, con carácter subsidiario, el Reglamento de la Ley de Hipoteca Mobiliaria en el caso de que así proceda, según preceptúa el propio artículo 190.

3.º Registro de hipoteca mobiliaria y prendas sin desplazamiento.

Se rige por su legislación especial, constituida por la Ley de 16 de diciembre de 1954 y Reglamento de 17 de junio de 1955. En

su defecto y, con carácter subsidiario, por la Legislación hipotecaria en cuanto sean compatibles (disposición final del Reglamento de 1955).

III

CARÁCTER OBLIGATORIO O VOLUNTARIO DE LA INSCRIPCIÓN DE LA AERONAVE EN LOS DIFERENTES REGISTROS

Punto importantísimo es el que antes hemos enunciado, y por ello lo hacemos objeto de una consideración aparte y especial.

El Reglamento del Registro del Ministerio del Aire, considera dicha inscripción obligatoria (art. 4.º). También el artículo 29 de la Ley de Navegación aérea le da este mismo carácter.

El Reglamento del Registro Mercantil en su artículo 179 señala lo siguiente en este punto: «se inscribirán obligatoriamente en el Registro Mercantil las aeronaves de nacionalidad española y de propiedad privada que se destinen o puedan destinarse a fines industriales o mercantiles».

Es decir, preceptúa la inscripción obligatoria para las aeronaves que reúnan ciertos requisitos. Por su parte, el artículo 187 del Reglamento del Registro Mercantil, señala que sólo podrán ser objeto de hipoteca mobiliaria las aeronaves inscritas en el Registro Mercantil.

Pero el artículo 33 de la Ley de Navegación Aérea señala: «en los Registros Mercantiles donde exista sección destinada a la inscripción de las aeronaves y de los actos jurídicos referentes a las mismas, la inscripción será voluntaria, salvo en los casos en que las leyes dispongan expresamente lo contrario». Sobre esta cuestión volveremos en el último punto de este trabajo.

Registro de Hipoteca mobiliaria. El artículo 38 de la Ley de Hipoteca Mobiliaria, preceptúa que: «podrán ser hipotecadas las aeronaves de nacionalidad española siempre que se hallaren inscritas en la sección correspondiente del Registro Mercantil de la provincia donde estén matriculadas».

Y cabe preguntarse ¿es necesaria la inscripción de la hipoteca mobiliaria de la aeronave en este Registro especial? El artículo 3.º, párrafo 4.º, de la Ley de 16 de diciembre de 1954, señala: «que la falta de inscripción de la hipoteca en el Registro privará al acreedor hipotecario de los derechos que le concede esta Ley». Este artículo ha sido interpretado de distinta forma por la doctrina, así VALLET DE GOYTISOLO estima que es una simple *conditio iuris* para la efectividad de la garantía. Nosotros en cambio creemos que la inscripción en este caso es constitutiva, esto es, que el derecho nace por su inscripción en el Registro. Este carácter resulta de los párrafos 3.º y 4.º, de este artículo 3.º, que preceptúan que la escritura o póliza de constitución de la hipoteca deberán ser inscritas, y que la falta de inscripción priva al acreedor hipotecario de los derechos concedidos por la Ley.

IV

ESTUDIO COMPARATIVO DEL REGLAMENTO DEL REGISTRO DE MATRÍCULA DE AERONAVES

Vamos a ir examinando el contenido de este Reglamento, comparándolo con el Reglamento del Registro Mercantil en sus puntos fundamentales.

Digamos en primer lugar, que su estructura es la siguiente: consta de 42 artículos divididos en cinco títulos o capítulos con los siguientes epígrafes: disposiciones generales, de la matrícula de aeronaves, de los libros, asientos y documentos, del modo de llevar el Registro y de los efectos de la inscripción. Se completa este Reglamento con dos disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y una disposición final.

Este Registro es único en España, reside en el Ministerio del Aire y tiene un carácter administrativo, de aquí sus efectos más simples y la menor complejidad de su funcionamiento. Se prevén, si hiciere falta, secciones en las demarcaciones aéreas. El Registro está a cargo del personal del Cuerpo jurídico del aire; decisión justa y digna de alabanza.

Según el artículo 1.º tiene este Registro por objeto, la matrícula de las aeronaves y cuantos actos, contratos y vicisitudes afecten a las mismas.

¿Qué aeronaves comprende este Registro?, todas excepto las militares. Admite las aeronaves en construcción. La definición de la aeronave está copiada de la Ley de Navegación Aérea. Para que se inscriban las aeronaves tienen que pertenecer a personas naturales o jurídicas españolas, en propiedad o en arrendamiento.

Por su parte, el Reglamento del Registro Mercantil en estos puntos establece la inscripción del dominio y demás actos y contratos de trascendencia real. Para que se inscriban las aeronaves en este Registro han de ser privadas y españolas y dedicarse a fines industriales o mercantiles.

Pasemos ahora a examinar los libros, asientos y documentos del Registro del Ministerio del Aire.

Se llevarán los siguientes libros: presentación de documentos, de matrícula, de tasas, y de estadística y los libros auxiliares necesarios para el servicio.

Se establecen los siguientes asientos: asiento de presentación, inscripciones, cancelaciones y notas de referencia. Es decir, asientos que constatan: la recepción de un documento en el Registro, inscripción, comienzo de la vida registral, cancelación, extinción de dicha vida y notas de referencia que facilitan la mecánica y manejo del Registro al relacionar unos asientos con otros. El asiento de presentación y el de inscripción contiene toda clase de detalles.

Prevé también, el Reglamento el certificado de matrícula.

En cuanto a las causas de cancelación el Reglamento prevé la destrucción o pérdida, esto último no lo señala el Reglamento Mercantil.

El cumplimiento fiscal del pago del impuesto también queda a salvo al preceptuar el artículo 24 que no se practicará inscripción alguna, mientras no se haga constar el pago, exención o prescripción del impuesto correspondiente. Pudiendo solamente extenderse el asiento de presentación. También se refiere el Reglamento a la forma material de redactar los asientos.

El artículo 27 admite el documento público o privado para la inscripción correspondiente: para que el documento privado sea admisible es necesario que no se exija por la Ley el documento

público y que además sean ratificados por los otorgantes ante el jefe del Registro o sus firmas estuvieren legitimadas.

El Reglamento del Registro Mercantil en su artículo 182 señala: que la inscripción en el Registro Mercantil de la transmisión de las aeronaves y de los demás actos y contratos de trascendencia real relativos a las mismas, se practicarán en virtud de escritura pública o documento auténtico. De aquí vemos que no coinciden en este punto ambos Reglamentos. Es lógico por otra parte, que el Registro Mercantil que es esencialmente jurídico, exija, como el de la propiedad, el título auténtico, que junto con la calificación registral forman los dos pilares en los que se apoya el principio de legalidad, base de nuestro sistema registral.

Pasemos ahora a examinar los efectos de la inscripción en el Registro de matrícula de aeronaves: 1.º La inscripción determina la nacionalidad de la aeronave. 2.º Los asientos son documentos públicos y producirán entre las partes y frente a terceros los efectos prevenidos en las Leyes. 3.º La certificación del Registro sustituye al título de propiedad en caso de extravío o destrucción del mismo. 4.º Los asientos del Registro están bajo la salvaguardia de los Tribunales y producirán todos sus efectos mientras no se inscriban la declaración judicial de su inexactitud o nulidad (principio de legalidad). 5.º El Registro será público para quienes acrediten un interés legítimo (principio de publicidad formal). Vemos, pues, varios principios de la legislación hipotecaria general concordes con el carácter administrativo de publicidad de este Registro. Se establece también en el Reglamento la posibilidad de recurrir en vía administrativa con arreglo al procedimiento administrativo general en el Ministerio del Aire.

Digamos, finalmente, que, consecuencia de su carácter obligatorio, el artículo 20 del Reglamento señala: que los encargados de cualquier otro Registro público en el que se inscriban un acto o contrato referente a la aeronave, darán traslado circunstanciado del mismo al Registro de matrícula para su constancia en éste. En relación con este punto, el artículo 76 de la Ley de Hipoteca Mobiliaria de 1954 preceptúa idéntica obligación.

V

CONCLUSIÓN

Vamos aquí a señalar la evolución de esta materia en España.

Así tenemos un primer Reglamento del Registro Mercantil de 20 de septiembre de 1919, que en atención a la época en que se dictó, no contenía ninguna referencia, como es lógico, a la aeronave.

En el año 1954 se dicta la Ley Hipotecaria mobiliaria y en 1955 el Reglamento. Ambos recogen ya, una parcela jurídica referente a la aeronave: la hipoteca mobiliaria de la misma, creándose el Registro de este nombre.

Llegamos así al Reglamento del R. M. vigente de 1956, que incluye una nueva sección dedicada a la aeronave, y que en su artículo 179 preceptúa la inscripción obligatoria de las aeronaves que reúnan ciertos requisitos.

Viene después la Ley de navegación aérea de 1960, con dos puntos fundamentales en esta cuestión: 1.º Crea el Registro administrativo del Ministerio del Aire con carácter obligatorio, y 2.º Señala en su artículo 33 la inscripción voluntaria de las aeronaves en los R. M., salvo en casos excepcionales expresamente establecidos en las Leyes.

Después se dicta el Reglamento del Registro del Ministerio del Aire, que lleva fecha de 13 de marzo de 1969, y que ya hemos estudiado en este trabajo.

Vemos, pues, que la Ley de Navegación aérea en su artículo 33 deja sin efecto lo establecido en el artículo 179 del Reglamento del R. M.

Por tanto, en el intervalo comprendido entre 1956 y 1960, la inscripción en el Registro Mercantil era obligatoria, a partir de esta Ley de 1960 es voluntaria con carácter general en virtud de la disposición ya citada. ¿Qué razones tendrían los promulgadores de la Ley de 1960 para adoptar esta decisión? Quizá el crear esta Ley un nuevo Registro de aeronaves con carácter obligatorio.

No obstante, creemos aconsejable que se llegue a la obligatoriedad de la inscripción en el Registro Mercantil por las siguientes razones:

1.ª El artículo 179 del Reglamento del Registro Mercantil debe seguir subsistiendo, pues al ser registros diferentes el administrativo del Ministerio del Aire no puede suplir al Mercantil.

2.ª La disposición adicional segunda del nuevo Reglamento de 1969, que preceptúa que mientras no se disponga la obligatoriedad de la inscripción en el Registro Mercantil..., para confirmar esta tendencia.

3.ª Creemos que unificar en este punto ambos registros evitaría toda clase de confusiones.

4.ª Al ser voluntaria la inscripción en el Registro Mercantil no se producen los efectos y principios del mismo, de carácter mucho más trascendental que el registro administrativo.

5.ª La semejanza con la inscripción del buque que es obligatoria.

6.ª Importancia de la aeronave que aconseja que todos sus cambios y su vida jurídica consten en el Registro Mercantil.

7.ª Al ser obligatorio el Registro Mercantil se cumpliría mejor la inscripción en el registro administrativo.

Consecuencia, pues, de la tendencia a unificar el carácter obligatorio en ambos registros, es la reciente Ley de 30 de diciembre de 1969, que da nueva redacción a los artículos 33 y 130 de la Ley de Navegación aérea. Culminando, por otra parte, la evolución señalada en esta materia.

Esta Ley consta de un único artículo y una disposición adicional, y como motivo de la misma se señalan textualmente: «que el artículo 28 de la Ley de 21 de julio de 1960 sobre Navegación aérea estableció, bajo la jurisdicción del Ministerio del Aire, un Registro de matrícula de aeronaves, el cual tendrá carácter administrativo.

No es misión de dicho Registro de matrícula la constitución y señalamiento de efectos en cuanto a terceros de los actos o contratos de carácter jurídico privado, sino la de reflejar su exis-

tencia, una vez constituidos válidamente en su esfera propia, y por ello, es aconsejable modificar aquellos artículos de la Ley que ponen de manifiesto aparentes contradicciones de nuestra Legislación, a la vez que se ordena la concordancia que debe existir entre el Registro Mercantil y el de Matrícula.

A continuación da nueva redacción a los artículos 33 y 130 de la Ley de Navegación aérea en la siguiente forma: artículo 33: «La inscripción en el Registro Mercantil de los actos y contratos que afecten a la aeronave se regirán por las Leyes y Reglamentos vigentes en la materia.

Para el otorgamiento, calificación e inscripción en el Registro Mercantil, los Notarios y los Registradores, podrán, bajo su responsabilidad, prescindir de la traducción oficial, cuando conociere el idioma en que estén redactados los documentos.»

Artículo 130: «En su condición de bienes muebles de naturaleza especial, las aeronaves pueden ser objeto de hipoteca, usufructo, arrendamiento y demás derechos que las Leyes autoricen.

Para la plena eficacia administrativa de la transferencia de propiedad de la aeronave, así como de los actos a que se refiere el párrafo anterior, será necesario que se haga asiento de los mismos en el Registro de matrícula, lo que se efectuará mediante certificado o comunicación del Registro Mercantil correspondiente».

Hasta aquí textualmente la Ley, luego expondremos la disposición adicional de la misma. Comentemos ahora lo expuesto anteriormente.

En cuanto a los motivos que originan esta disposición legal, bien claro son expuestos y sobra cualquier comentario.

En lo referente a los artículos modificados, el primitivo artículo 33 de la Ley de Navegación aérea, ya sabemos que se refería al carácter voluntario de la inscripción en el Registro Mercantil, salvo excepciones.

Ahora se le da nueva redacción y se señala que la inscripción en el Registro Mercantil se regulará por las Leyes y Reglamentos vigentes en la materia, luego el artículo 179 del Reglamento del Registro Mercantil recobra su primitivo significado, es decir, inscripción obligatoria.

Después se señala una precisión respecto a los documentos redactados en idioma extranjero.

Por su parte el primitivo artículo 130 de la Ley de Navegación aérea, señalaba que las aeronaves podrán ser objeto de los derechos de usufructo, arrendamiento, hipoteca y demás derechos autorizados por las Leyes. Y precisaba a continuación que para la validez de dichos actos será necesario que se haga constar en el Registro de Matriculas de aeronaves, y que además se inscriban en el Registro Mercantil pero sólo cuando lo exijan la Ley reguladora del acto de que se trate.

Comparando este texto del artículo 130 con el nuevo que da la Ley de 1969, se advierte que ahora no se habla de «validez de dichos actos», sino de «plena eficacia administrativa». Consecuencia obligada del cambio operado por esta Ley.

En efecto, al ser la inscripción en el Registro Mercantil voluntaria, tales actos para ser válidos habrían de inscribirse en el Registro de Matricula de aeronaves, único obligatorio. En cambio, al establecerse con carácter obligatorio la inscripción en el R. M., basta con unir a la inscripción en el Registro de Matricula de aeronaves la plena eficacia administrativa y dejar la validez de tales actos unida a la inscripción en el R. M. Al mismo tiempo, se señala, con esta terminología los efectos y el valor de la inscripción en uno u otro Registro.

Por otra parte se presupone el carácter obligatorio de la inscripción en el Registro Mercantil al señalar este nuevo artículo 130, que el asiento en el Registro de Matriculas de aeronaves se efectuará mediante certificado o comunicación del Registro Mercantil correspondiente.

Pasemos ahora a examinar la disposición adicional de esta Ley que dice así: «El Gobierno en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, modificará el título VI del Reglamento del Registro Mercantil, y en su caso, el Reglamento del Registro de Matricula de aeronaves, a los efectos de su coordinación con lo establecido en la presente Ley».

Precepto muy conveniente ya que habrán de armonizarse ambos Registros en sus relaciones recíprocas que serán frecuentes en la

práctica. Dicha armonía y concordancia entre ambos, evitará, sin duda alguna, muchos problemas.

Esperemos, pues, a que el Gobierno cumpla lo establecido en esta Ley para poner punto final, por ahora, al tema del Registro de las Aeronaves en España.

JOSÉ VELLOSO JIMÉNEZ

Registrador de la Propiedad.