

REVISTA CRITICA DE DERECHO INMOBILIARIO

DEDICADA, EN GENERAL, AL ESTUDIO DEL ORDENAMIENTO
CIVIL Y ESPECIALMENTE AL REGIMEN HIPOTECARIO

Año XXXIII

Septiembre - Octubre 1957

Núms. 352-353

La aeronave y su situación registral (*)

(Continuación)

EL REGISTRO

La distinción entre estática y dinámica, dice CARNELUTTI (115), ampliamente utilizada para el estudio de los objetos físicos, rinde análogos beneficios cuando se aplica al análisis de los objetos sociales. Se trata de considerar al objeto del derecho quieto o en movimiento, o lo que es igual, como situación o como hecho jurídico.

Hasta aquí, y desde nuestra posición autolimitada, hemos tratado del primer aspecto, señalando los caracteres jurídicos de este nuevo producto de la técnica, porque el Derecho no podía estar de espaldas a él («ex facto oritur ius»). Pero el derecho es vida y orden, es decir, relación, y partiendo de estas premisas nos situamos en el plano dinámico que, referido a la aeronave, constituirá el objeto de las siguientes páginas.

Cuando la aeronave actúa como sustrato real de las relaciones jurídicas, éstas incluyen en su esfera un elemento que en la me-

(*) Véase el número anterior de nuestra Revista.

(115) CARNELUTTI, Francisco. Ob. cit., págs. 142 y 143.

cánica normal interviene sólo en ocasiones excepcionales. Ese elemento es el Registro, y «la peculiar finalidad organizadora que se trata de conseguir con la relación jurídica dentro del plan del Estado» (116), sólo puede lograrse a través suyo. Unas veces interviendrá inmediatamente, legitimando determinadas situaciones; otras de modo mediato, sirviendo de base a situaciones sobreordenadas a otras previas registralmente legitimadas.

Las coordenadas registrales del Derecho Aeronáutico son distintas, aunque no dispares. Una de carácter público, privado la otra. Poco importa que en muchas ocasiones ambas estén materializadas en una sola institución, pues siempre podrán distinguirse en sí mismas y en sus efectos. La mejor claridad en la exposición impone establecer la dualidad, Registro público y Registro privado, que es, por otra parte, el régimen positivo vigente en nuestra patria. Adoptaremos este criterio.

Registro de Matrícula.

I. NACIONAL.

Tiene carácter eminentemente administrativo, aunque sus efectos trasciendan, a veces, a otras ramas del Derecho. La finalidad de esta institución es clara y se concreta en la necesidad de que el Estado conozca en todo momento la flota aérea de que puede disponer si las circunstancias, no sólo bélicas, aconsejasen su utilización. Por otra parte, y teniendo en cuenta la extraordinaria movilidad de las aeronaves y los riesgos que la navegación aérea lleva consigo, se precisa su adscripción a un ente político soberano ante el cual puedan exigirse las posibles responsabilidades. No se puede desconocer, finalmente, que la inscripción de una aeronave en el Registro, con la serie de requisitos anejos a la misma, constituye una limitación al libre ejercicio de la navegación aérea, como subraya MEYER acertadamente (117)

(116) CASTRO Y BRAVO, Federico: «Derecho Civil de España.» 1949, página 59.

(117) MEYER, Alex: «Compendio de Derecho Aeronáutico», 1947, página 223.

En la terminología universalmente aceptada, de claros precedentes en el derecho del mar, se denomina a este Registro «de Matrícula» y, en consecuencia, la inscripción de una aeronave en el mismo, matriculación o inmatriculación.

1. *Naturaleza y carácter de la matrícula.*—A nuestro juicio, la inmatriculación de una aeronave constituye un acto de carácter administrativo (acto administrativo). No es este el momento de entrar en el estudio de la naturaleza jurídica de tales actos. Existen una diversidad de conceptos, que van desde los que le atribuyen un significado amplio a los que le confieren un sentido restrictivo y desde los que ponen el acento en el aspecto subjetivo a los que destacan la nota de objetividad. En nuestra patria predominan las definiciones de carácter mixto. Para ROYO VILLANOVA es «un hecho jurídico que, por su procedencia, emana de un funcionario administrativo; por su naturaleza, se concreta en una declaración especial, y por su alcance, afecta, positiva o negativamente, a los derechos administrativos de las personas individuales o colectivas que se relacionan con la Administración pública» (118).

Son muchas las formas que revisten tales actos y que la doctrina encuadra en diversas clasificaciones. A nuestro objeto interesa aquella que atiende a los efectos jurídicos que producen. Reduciendo al máximo las diversas opiniones, pueden señalarse los siguientes tipos: concesión, autorización, admisión y aprobación. No tratamos de hacer un estudio de los mismos, sino de destacar aquellos rasgos que juzgamos más pertinentes para nuestro fin.

La concesión, dice SAYAGUES LASO (119), transfiere al particular un derecho o el ejercicio de un poder propio de la Administración y que aquél no tenía anteriormente

En los restantes actos enumerados no hay transmisión de derechos, puesto que existen ya en el particular. La Administración interviene, previamente, para remover los obstáculos establecidos por el derecho objetivo (autorización y admisión), o, posteriormente, para sancionar su eficacia (aprobación). Entre los actos de autorización y admisión es posible establecer una última diferencia.

(118) ROYO VILLANOVA, Antonio: «Elementos de Derecho Administrativo», 1946, tomo I, pág. 92.

(119) SAYAGUES LASO, Enrique: «Tratado de Derecho Administrativo», 1953, pág. 421.

En los primeros, el órgano del cual emanan obra movido por resortes de oportunidad y conveniencia, es decir, pertenecen a la esfera de lo discrecional; en los segundos, cuando se han cumplido las condiciones previstas por la Administración, ésta carece de libertad para negarlos.

FRAGALI (120) es uno de los tratadistas que en la esfera aeronáutica—matrícula de aeronaves—se ha planteado esta cuestión. Parte únicamente de la alternativa concesión o autorización y resuelve en este último sentido. Son tales las diferencias en la naturaleza jurídica de ambas figuras y tan acusados los caracteres de la primera, que forzosamente tenía que desechar las concesiones. No obstante, la solución apuntada por el tratadista italiano nos parece desacertada. Los actos administrativos cristalizan, como hemos visto, en una serie de formas que rebasan los estrechos límites de la distinción aludida. La matrícula de una aeronave no es una concesión (121), pero tampoco es una autorización. En la inmatriculación citamos palabras de FRAGALI: «El órgano a quien compete proveer a la inscripción debe limitarse al examen de la solicitud y de los documentos, para ver si contienen los elementos suficientes para garantizar las necesidades del orden público, a las cuales atiende el Instituto del Registro Aeronáutico»; es decir, la Administración carece de facultades para negar la eficacia del derecho del particular, siempre que reúna los requisitos que la Ley establece. El acto no es discrecional y encaja en lo que la doctrina administrativa denomina actos de admisión.

Su carácter. Ofrece interés determinar el carácter voluntario o forzoso de la matrícula. Hay un principio claro, consagrado unánimemente, y es que, con arreglo a la ley, sólo pueden navegar aquellas aeronaves que estén matriculadas. Sin embargo, existe una cuestión previa. El titular de una aeronave navegable, ¿tiene obligación de matricularla en todo caso, aun cuando no piense destinarla a la navegación? ¿Puede obligar el Estado al titular remiso a que efectúe la matrícula, si es que no lo hace voluntariamente? Siendo la navegación el destino normal de la aeronave y no pudiendo realizarse ésta sin la matrícula anterior, parece que no habrá necesidad de excitar o sustituir la diligencia del titular; pero piénsese en aque-

(120) FRAGALI: Ob. cit., pág. 67.

(121) La intervención del órgano administrativo no es posterior, sino previa.

llos casos excepcionales en que el poseedor de una aeronave no la desee utilizar durante un tiempo determinado. El problema no existe en los supuestos de Registro único (de efectos públicos y privados) cuando la inscripción es constitutiva a los efectos de adquisición de la propiedad. Pero como la mayor parte de las veces la inscripción no tiene ese valor, la cuestión sigue en pie.

Las legislaciones se producen con cierta confusión en los términos, incluso dentro de un mismo ordenamiento, lo que dificulta todavía más el problema. En síntesis, podemos establecer los dos siguientes grupos :

1.º Lo integran aquellos textos en los que la matrícula parece tener carácter forzoso. En este sentido se pronuncian : la Ley francesa de 1924 (art. 3.º) y el Decreto de 3 de noviembre de 1955 (artículo 2.º) ; el Reglamento suizo de ejecución, de 5 de junio de 1950 (art. 4.º) ; el Código Aeronáutico argentino, de 15 de julio de 1954 (art. 37) ; la Ley sobre navegación aérea civil de la República Dominicana, de 28 de enero de 1949 (art. 17), y el Código italiano de navegación, de 30 de marzo de 1942 (art. 49). En ellos se emplean las palabras «deberán inscribirse», «deberán ser registradas», etc. En Venezuela, si bien el artículo 20 emplea el verbo «poder», el artículo 62 dice que «deben matricularse o inscribirse en el Registro».

2.º Es el grupo más generalizado y lo integran todas aquellas legislaciones que regulan el procedimiento de matrícula, requisitos, etcétera..., sin hacer referencia a si es una obligación o una facultad. La única exigencia que imponen es la de haber obtenido de la autoridad pública la inscripción de la aeronave en el Registro, antes de ponerla en circulación.

La falta de una declaración explícita en las legislaciones que integran este segundo grupo tiene su origen en el Derecho Internacional, al que interesan sólo las aeronaves cuando se dediquen a la navegación, que es su destino normal. Téngase en cuenta la nota de internacionalidad tan acusada que presenta el Derecho Aeronáutico. Todas las cuestiones que surjan en torno a una aeronave que, circunstancial o definitivamente, no esté afecta a la navegación, entrarán dentro de la competencia de cada Estado.

Los Estados, lo hemos dicho ya, tienen un interés primordial en conocer la flota aérea con que pueden contar, y siendo el Registro

15 al 23 del Reglamento anejo al Real decreto citado y de su misma fecha, que distingue entre las aeronaves tipo y las restantes. En las de pasajeros (art. 21) se exige una inspección anterior a cada partida, realizada por persona competente que no sea el propio piloto.

La Orden de 21 de septiembre de 1944 [art. 1.º, b)] atribuye a la Sección de Experimentación en Vuelo del Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica la facultad de dictar normas para las pruebas en vuelo que regirán para la concesión de los certificados de navegabilidad.

Expedición, renovación, suspensión y revocación.—La expedición y renovación del certificado competen hoy a la Dirección General de Aviación Civil, dependiente del Ministerio del Aire. Estas funciones estaban encomendadas anteriormente (Real orden de 12 de octubre de 1928, arts. 1.º y 5.º) a la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, dependiente del Ministerio de Fomento. Las circunstancias del certificado se expresan en el artículo 5.º de la mencionada disposición.

La renovación se opera en los siguientes casos, previo nuevo reconocimiento oficial (art. 6.º):

- a) Por el transcurso de seis meses.
- b) Por acuerdo de la Dirección General.
- c) Por las reparaciones o modificaciones importantes que afecten a la estructura de la aeronave.

El Ministerio de Fomento—hoy el del Aire—podrá revocar o suspender todo certificado, relativo a la seguridad de una aeronave, si entiende que hay duda racional respecto a la seguridad de la aeronave, en sí o, en general, a la del tipo al cual la misma pertenezca (Real decreto de 25 de noviembre de 1919, art. 43).

La Ley de Bases es muy poco explícita en este punto. La Base V establece la obligación de llevar a bordo, entre otros documentos, el certificado de navegabilidad. La Base XXII, al referirse a los delitos y faltas especiales, incluye los que de una manera directa afecten a la seguridad de la navegación. Entre ellos habrá que suponer incluidos todos los que se refieran al mal uso o uso inadecuado del certificado de navegabilidad.

B) Falta de matrícula previa. Los fines perseguidos con la creación del Registro de Matrícula quedarían desvirtuados y la inscripción carecería de eficacia práctica si se admitiese la matriculación simultánea de una aeronave. Por ello ha sido preocupación constante establecer una serie de garantías que impidan esta posibilidad.

En el campo internacional, la Convención de París dispuso en su artículo 8.º que una aeronave no puede ser válidamente inscrita en más de un Estado, y este principio ha sido recogido en el mismo artículo del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea y, recientemente, en el artículo 18 del Convenio de Chicago. Piénsese, verbi gracia, que teniendo las aeronaves la nacionalidad del Estado en que están matriculadas, la admisión de un sistema contrario produciría una serie de conflictos jurisdiccionales que de este modo quedan zanjados.

Las leyes nacionales consagran unánimemente este sistema. Con objeto de evitar una cita de textos, tan prolija como innecesaria, pasaremos seguidamente al estudio de la legislación española.

El Reglamento de Navegación Aérea Civil, anexo al Real decreto de 1919, establece, con carácter general (art. 2.º), que «la aeronave matriculada en España no podrá estarlo simultáneamente en otro país». Para que esta declaración no sea letra muerta, el párrafo 2.º del mismo artículo añade que cuando se trate de matricular en España una aeronave habrá de manifestarse cuál sea la situación de la misma respecto al particular, debiendo acreditarse, en su caso, la cancelación de la inscripción anterior en cualquier matrícula extranjera. Esta norma se recoge íntegramente en el artículo 8.º de la Real orden de 12 de octubre de 1928.

Teniendo en cuenta la fecha de las disposiciones que comentamos, se advierte que las posibilidades de que una aeronave fabricada en España y matriculada en el extranjero se pretenda posteriormente inscribir en el Registro español serán mínimas. Pero como tal hecho puede producirse, juzgamos acertada esa disposición de carácter general. Sin embargo, el caso más frecuente será el de aquellas aeronaves extranjeras adquiridas por españoles o sociedades españolas que pretendan ser matriculadas en nuestro país. A ellas hemos visto que se las dedicaba una atención especial, y el artículo 2.º de la Real orden de 6 de marzo, al determinar los documentos precisos para solicitar la matrícula española, especifica la necesidad de acreditar, cuando sea extranjera, «la caducidad de su matrícula

cipación de miembros directivos nacionales, que de dos tercios se elevan a tres cuartos, así como la supresión del requisito de que la sociedad tenga su principal centro de actividad en España, lo cual se compensa ahora exigiendo la residencia habitual del personal citado. Todo ello no implica novedad de alcance, pues partiendo de que la sociedad sea española las garantías para que esa nacionalidad no tenga carácter meramente ficticio dependen de las circunstancias. Esas garantías son producto de la política legislativa y no es preciso subrayar la dosis de oportunidad que ha de existir.

A nuestro juicio, la novedad de auténtica trascendencia que ahora se introduce se encuentra en la posibilidad de inmatricular en el Registro español a las aeronaves pertenecientes a personas jurídicas extranjeras. La matrícula en el Registro español determina la adquisición de la nacionalidad española, cuyos efectos son de gran envergadura. La necesidad de que el capital sea español en sus tres cuartas partes supone una limitación considerable a una posible actividad de la sociedad contraria a los intereses nacionales.

c) Aeronave perteneciente en proindivisión a nacionales y extranjeros. Para que la matrícula pueda efectuarse será preciso que las condiciones de nacionalidad y residencia se refieran a más de la mitad del valor de la aeronave. Esto implica también una novedad, puesto que el Real decreto de 1919 exige que la aeronave pertenezca por completo a súbditos españoles.

En esta regulación de la matrícula falta un precepto que resuelva los casos en que, perteneciendo la aeronave a una persona española, esté arrendada a extranjeros.

D) Solicitud del interesado. No basta para la inscripción de la aeronave en el Registro de Matrícula el hecho de que se encuentre en condiciones de navegabilidad satisfactorias. Es preciso, además, una declaración de voluntad del interesado, de carácter recepticio y en forma adecuada, dirigida al encargado del Registro para que la matriculación se opere.

Al hablar anteriormente del carácter del acto de matrícula, concluíamos que éste debía tener carácter forzoso. Pero esta conclusión, inspirada en motivaciones de índole práctica, tiene escasa virtualidad si no está acompañada de un acto voluntario de los interesados, pues en aquellos textos legales en los que se declara que la matrícula es obligatoria, tal declaración carece de eficacia al no ir

acompañada de la posibilidad de que el Estado se subroque en las obligaciones del titular moroso (130).

En la legislación española se produjo una cierta confusión, producto de algunas expresiones gramaticales poco felices. El Real decreto de 25 de noviembre de 1919 dice, en su artículo 3.º, que «podrá matricularse en España la aeronave...», y el Reglamento anexo al Real decreto se manifiesta en los mismos términos. Relacionando estos preceptos con el artículo 4.º de la primera de las citadas disposiciones, que prohíbe el vuelo de las aeronaves españolas

(130) La mejor comprensión de este punto exige un estudio conjunto, aunque muy somero, de los principios de inscripción e instancia, ya que en la órbita aeronáutica su disociación conduce a visiones fragmentarias de la realidad. No pueden ser confundidos, pero conviene tener presente que la actitud del titular ante el Registro está mediatizada, en gran parte, por la eficacia atribuida a los asientos. Si esto es ya cierto en el Registro por antonomasia, el de inmuebles, donde se olvida con demasiada frecuencia la faceta administrativa de la institución registral, lo es mucho más en el Registro Aeronáutico de extraordinaria fuerza integradora de situaciones civiles y administrativas.

La posición del titular difiere según la eficacia de las distintas inscripciones :

Constitutiva.—Configurada la matrícula como un acto de admisión, nunca podrá tener carácter constitutivo. Sólo en los casos en que la adquisición del dominio de la aeronave exija la constatación tabular y estén unificados los Registros de derecho público y privado, la inscripción tendrá ese carácter. Pero ello no será por los efectos de derecho público, sino de derecho privado atribuidos al Registro, los cuales serán objeto de estudio posterior. Aun en estos casos se precisará la solicitud del interesado.

Forzosa.—El derecho privado nace con prioridad a cualquier contacto registral. Si el particular no acude al Registro, el Estado puede obligarle a que lo haga, sustituyéndole, incluso, si es negligente. Lo normal será que el titular manifieste formalmente su voluntad de inscribir, pero en su defecto la matrícula se hará de oficio.

Necesaria.—La situación jurídico-privada de la aeronave se desenvuelve al margen del Registro, pero la navegación sólo es posible después de efectuada la matrícula. Si ésta no tiene lugar, se impondrán al titular determinadas sanciones, fundamentalmente la prohibición de navegar, pero no se le podrá obligar a que realice la matrícula. Pese a la confusa terminología reinante, creemos que este es el régimen que existe en la mayoría de las legislaciones. El Código del Aire (art. 10) se expresa con una claridad meridiana. «Todo propietario de una aeronave deberá, antes de ponerla en circulación..., haber obtenido de la autoridad pública la inscripción.» En el mismo sentido se manifiesta *CONSENTINI* en el art. 38 de su «Código internacional de la Aviación». Se precisará igualmente la solicitud del interesado.

Declarativa.—Si se prescinde de los efectos privados de este tipo de inscripciones, en la esfera de lo público no ofrece particular interés. Por ello, los Convenios, legislaciones y la doctrina no la prestan atención.

sobre el territorio nacional o sus aguas jurisdiccionales, a menos que estuviesen debidamente matriculadas, se llegaba a la conclusión de que si bien la matrícula tenía en principio carácter facultativo, era, sin embargo, necesaria, en el sentido de que sin ella la navegación estaba prohibida. Pero no podía afirmarse que fuese forzosa.

Este régimen contradecía los fines perseguidos por el legislador al crear el Registro Aeronáutico, y como se llegó incluso a conceder permisos de vuelo a las aeronaves aun cuando no hubiesen sido matriculadas, fué precisa una reforma radical del sistema que llevó a cabo la Real orden de 14 de febrero de 1927. En síntesis, el contenido registral de esta disposición es el siguiente :

1.º Caducidad de todos los permisos de vuelo concedidos a las aeronaves españolas que no estuvieran matriculadas reglamentariamente, con la única excepción de las dedicadas a experiencias en los límites legales de los aeródromos.

2.º Concesión de un plazo, que finalizó el día 1 de mayo de 1927, para matricular y poner en situación reglamentaria a todas las aeronaves civiles, «a cuyo fin sus propietarios depositarán las instancias».

3.º Precinto de las aeronaves no matriculadas, a partir de la anterior fecha, en forma que no puedan efectuar vuelo alguno hasta la resolución en contrario del expediente que se instruya. Las autoridades y sus delegados, los encargados de los aeródromos y de las oficinas provinciales, deberían cuidar de que todas las aeronaves civiles españolas estuviesen matriculadas, dando cuenta a las autoridades locales y a la sección de Aeronáutica Civil de las infracciones comprobadas.

A partir de este momento la matrícula se ha trocado de necesaria en forzosa. Se establecen plazos para la matrícula, se imponen sanciones a los infractores, se organiza un sistema de control. Los términos «depositarán las instancias», al relacionarlos con los de «podrán matricularse», expresan claramente el cambio operado.

3. *Elementos inscribibles.*—Planteándonos este problema con una visión extraordinariamente simplista llegaríamos a la conclusión cierta de que el único elemento inscribible es la aeronave registrable. Bastaría, pues, una remisión a lo dicho en páginas anteriores para dar por resuelta esta cuestión. No obstante hay que distinguir

entre el aspecto teórico de la matrícula y la mecánica registral y por lo mismo que no podemos prescindir de ese primer aspecto correríamos grave riesgo si nos detuviésemos ahí.

La primera observación importante es la de que el concepto doctrinal de aeronave difiere en gran parte del legal, de mucha mayor amplitud que aquél. Algunas legislaciones se limitan a decir que serán inscribibles las aeronaves. La legislación española (131), dando un paso más, dice que el término «aeronave» tiene la siguiente significación: «Todo aparato de navegación aérea o de estancia en el aire (dirigibles, globo libre o cautivo, aeroplanos y demás aparatos análogos).»

Otro punto interesante es el de si pueden matricularse las aeronaves en construcción. En puridad de doctrina habría de darse una respuesta negativa, puesto que no reúnen requisitos suficientes para su perfecta individualización registral. Es más, ni siquiera puede decirse que mediante la matrícula el Estado tendrá un mayor control sobre ellas, ya que la intervención estatal en esta primera fase se desenvuelve suficientemente a través de otros procedimientos. Sin embargo, y con el fin de fomentar el crédito aeronáutico, cada día tiene mayor empuje la tendencia a la admisibilidad de la matrícula de aquellas aeronaves cuya construcción no esté concluída. Esta matrícula revestirá los caracteres de facultativa y provisoria, en tanto no se termine su construcción y se inscriba definitivamente con las garantías adecuadas. Italia ha resuelto el problema creando junto al Registro de Matrícula, pero independientemente, un Libro Registro especial de construcciones. España no hace ninguna referencia a esta cuestión ni en las disposiciones articuladas ni en la Ley de Bases, lo cual supone una laguna que debe desaparecer con urgencia. En efecto, la reciente Ley de Hipoteca Mobiliaria, al referirse en su capítulo IV a la matrícula de aeronaves, admite la de aeronaves en construcción cuando se hubiese invertido un tercio de la cantidad total presupuestada, estableciendo, con carácter general, que la escritura de hipoteca contendrá, entre otras circunstancias, el número que tuviese la aeronave en el Registro de Matrícula. En el Registro Mercantil (art. 14 del Reglamento) se llevará un libro de aeronaves en construcción, cuya inscripción se regula cumplidamente (título VI del Reglamento). Se da por supues-

(131) Real decreto de 25 de noviembre de 1919, art. 44.

ta la posibilidad de matricular las aeronaves en construcción, si bien ésta carece de regulación legal en nuestro vigente ordenamiento.

Ofrece interés determinar si pueden inscribirse en el Registro de Matrícula, con independencia de la aeronave de que forman parte, los motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos de a bordo... Todos estos elementos no tienen características adecuadas para su perfecta identificación registral, siendo el número de serie de construcción el único dato positivo para individualizarlos. En los textos legales que hemos manejado no encontramos ningún precepto admitiéndoles en el Registro de Matrícula, y esto por la razón elemental de que tal Registro es de aeronaves, quedando excluido del mismo todo lo que no merezca tal concepto. En Argentina, el Código Aeronáutico (132) establece que «los motores, hélices, repuestos y accesorios podrán ser inscritos en un Registro especial». Se trata, pues, de un Registro distinto y la inscripción tiene carácter voluntario. En España, los motores quedan inscritos en el Registro de Matrícula de un modo indirecto, puesto que en la descripción que se haga de la aeronave habrán de figurar los motores con especificación de su tipo y potencia (133).

Nos resta únicamente señalar que las disposiciones sobre matrícula no afectan a aquellas aeronaves construídas para hacer experiencias, cuando éstas tengan lugar en un radio de cinco kilómetros, contados desde un aeródromo o desde el lugar de construcción (134).

4. *Procedimiento*.—Los trámites necesarios para matricular una aeronave constituyen un procedimiento breve de escasas formalidades que, en sus líneas generales, coincide en la mayor parte de las legislaciones.

A) El particular.—Se inicia el procedimiento mediante solicitud, pues aunque la matrícula tenga carácter forzoso, ya hemos visto que el Estado no se subroga en la posición del titular moroso. CONSENTINI (135) dice que la solicitud deberá ser formulada por el

(132) Código de 15 de julio de 1954.

(133) Real orden de 6 de marzo de 1920, art. 1.º

(134) Real decreto de 25 de noviembre de 1919, art. 6.º, y Real orden de 14 de febrero de 1927, II.

(135) CONSENTINI: Ob. cit., art. 39.

propietario; sin embargo, los textos positivos, más atentos a los requisitos que deben concurrir en el propietario que a la persona que puede solicitar la inscripción, suelen pasar por alto esta cuestión.

Ahora bien, del mismo modo que no se establece que sea el propietario quien deba hacer la petición, tampoco se faculta para ello a otras personas distintas, ni siquiera subsidiariamente al propio Estado, que es quien pudiera tener mayor interés, por lo que habrá que concluir que el único legitimado a los efectos de la solicitud será el propietario o quien ostente su representación. En nuestra patria el problema se ha resuelto de un modo incidental. La Orden de 12 de noviembre de 1940, al anular las matrículas concedidas con anterioridad al 18 de julio de 1936, dice que los propietarios deberán solicitar nueva matrícula (136).

La solicitud tiene carácter formal y deberá ajustarse a los formularios previamente establecidos. De aquí que las peticiones verbales carezcan de valor.

En el Derecho español se inicia el procedimiento mediante instancia (137), formulada con arreglo a los modelos oficiales (138), en la que constarán los siguientes puntos:

Tipo de fabricación, constructor (nombre y dirección), año y número de fabricación; características de la aeronave y pruebas de recepción.

Motores (tipo y potencia), año, serie y número de fabricación, fabricante (nombre y dirección), historial de la aeronave, servicios prestados y aeródromo base.

Plazas, peso, carga útil, carga de esencia y aceite.

Propietario, razón social, domicilio (139).

Declaración de no estar matriculada en otro país (140).

A la instancia se acompañarán los documentos que prueben la nacionalidad y la mayoría de edad del propietario, contratos o facturas que acrediten la compra de la aeronave y los certificados de pruebas firmados por el comprador y fabricante (141). Estimamos inaceptables las exigencias del artículo que hemos mencionado, ya

(136) Lo dicho no impide que la presentación material de la solicitud sea efectuada por cualquier otra persona.

(137) Reglamento de 25 de noviembre de 1919, art. 1.º

(138) Real orden de 6 de marzo de 1920, art. 1.º

(139) Real orden de 6 de marzo de 1920, art. 1.º

(140) Reglamento de 25 de noviembre de 1919, art. 2.º

(141) Real orden de 6 de marzo de 1920, art. 2.º

que reduce extraordinariamente el ámbito objetivo del Registro de Matrícula, al impedir la matrícula de aquellas aeronaves pertenecientes a menores de edad, así como las adquiridas por herencia, donación, permuta o cualquier otro título distinto del contrato de compraventa.

Si la aeronave que se pretende matricular es de procedencia extranjera, además del cumplimiento de los anteriores requisitos, será preciso acreditar documentalmente la cancelación de su matrícula en la nación de origen, y si hubiese prestado servicio será preciso presentar los libros de a bordo correspondientes (142).

No hay en nuestro Derecho un precepto que, con carácter general, determine el plazo en el cual debe ser solicitada la matrícula por el propietario. La Real orden de 14 de febrero de 1927 señaló una fecha límite, 1 de mayo del propio año, para que fuesen matriculadas y puestas en situación reglamentaria todas las aeronaves civiles, pero esa era una disposición con un ámbito de aplicación limitado a la circunstancia temporal en que fué dictada. El Código italiano de la Navegación (art. 754) establece un plazo de ocho días a partir de la expedición del certificado de navegabilidad para pedir la inscripción de la aeronave, norma que contrasta con el criterio de la mayor parte de las legislaciones que silencian esta cuestión, pero que cuidan, sin embargo, de establecer plazos cuando la aeronave matriculada cambie de dueño. En la República Dominicana el término es de cinco días (143) y de quince en Uruguay (144). Quince son también los días establecidos en nuestra legislación (145) cuando la aeronave pase a la propiedad de otra persona o entidad por venta (146).

Presentada en el Registro de Matrícula la solicitud, con la documentación aneja y en plazo hábil, cuando exista, la actividad del particular queda agotada y el procedimiento entra en su fase decisoria.

B) La Administración. Es este el momento en que la Admi-

(142) Real orden de 6 de marzo de 1920, art. 2.º

(143) Ley de 28 de enero de 1949, art. 25.

(144) Código de 3 de diciembre de 1942, art. 18.

(145) Real orden de 6 de marzo de 1920, art. 8.

(146) Repetimos nuestra extrañeza ante la inadmisión de los demás títulos de adquisición.

nistración interviene, a través de los funcionarios encargados del Registro de Matrícula, los cuales, previa calificación de los documentos aportados, deberán efectuar la matrícula o denegarla. No se trata de una actividad discrecional y, por ello, dado el carácter de admisión del acto administrativo, las facultades están muy limitadas.

El Registro de Matrícula de aeronaves, inspirado en el de buques, tuvo en sus orígenes, como aquél, carácter privado, si bien hoy día depende de la Administración del Estado. En Suiza lo lleva el Oficio Federal del Aire; en Francia está bajo la autoridad del Ministro de Trabajos Públicos, Transporte y Turismo; en Italia se encuentra en el Ministerio de Aeronáutica; en la República Dominicana, en la Secretaría de Estado de Guerra y Marina. En España fué creado por el Real decreto de 25 de noviembre de 1919, sujetándole a la jurisdicción del Ministerio de Fomento, pero al constituirse el Ministerio del Aire pasó a depender de la Dirección General de Aviación Civil, integrada en dicho Departamento. Anuladas las matrículas anteriores al 18 de julio de 1936, todas las aeronaves españolas deben estar inscritas en el Registro que se lleva en la mencionada Dirección General.

La Base V de nuestra Ley establece que «bajo la jurisdicción del Ministerio del Aire se creará un Registro de Matrícula de aeronaves». Interpretando literalmente esta Base se llegaría a la conclusión de que se desconoce que existe ya un Registro de Matrícula dependiente del propio Ministerio, pero tal vez lo que se quiere indicar es que el actual Registro experimentará una fuerte transformación, pues su régimen jurídico ha envejecido prematuramente. Nada se dice en la Ley sobre el personal a quien se encomendará el Registro. Dado el incesante crecimiento de la aviación y la convergencia de los problemas jurídicos que la matrícula lleva consigo, es imprescindible que, junto a los técnicos aeronáuticos, existan personas con especiales conocimientos jurídicos. En España es obligado atribuir una gran intervención al Cuerpo Jurídico del Aire. Conviene tener presente que la vida jurídica de la aeronave se desenvuelve, además, a través del Registro Mercantil. Ambos Registros unificados en gran parte de las legislaciones, aparecen separados en nuestro sistema, lo cual, lejos de ser censurable, merece un comentario de favor, por cuanto deslinda perfectamente los campos público y privado. Pero esta separación institucional no debe significar desconocimiento mutuo, y, por ello, sería conveniente arbitrar

una fórmula que, respetando las distintas competencias, garantice el funcionamiento armónico de ambos.

Respecto al sistema de Registro único o plural estimamos más beneficioso el primero, cuyas ventajas no es preciso ponderar. La centralización unifica criterios, permite una mayor especialización y, dada la movilidad de la aeronave, facilita su localización registral y evita el tener que repetir consultas innecesarias con los consiguientes gastos y pérdida de tiempo. En España existe un solo Registro de Matrícula, y abogamos por su mantenimiento en la próxima reforma de nuestra legislación aeronáutica.

El Registro de Matrícula será público, pudiendo los interesados solicitar manifestaciones o certificaciones del contenido de los asientos.

5. *Efectos.*—A) Individualización. «Los elementos de individualización del aeromóvil, dice SCIALOJA (147), son la marca de nacionalidad y la marca de inmatriculación.» Ambos tienen decidida importancia, tanto por lo que respecta al Derecho internacional como al Derecho interno, y son consecuencia de la inscripción de la aeronave en el Registro (148). Su estudio puede realizarse separadamente.

a) Identidad. Hasta aquí hemos tratado de la naturaleza de la matrícula, sus presupuestos, los elementos inscribibles y el procedimiento. Por todo ello seremos forzosamente breves, dedicando la atención a un último aspecto que justifique el estudio de los anteriores: la matrícula como medio de individualización de la aeronave.

La identificación sólo puede lograrse partiendo de ingredientes puramente formales, y presenta en la esfera aeronáutica una doble faceta. La primera tiene carácter descriptivo y se traduce en la práctica del asiento de matrícula, en cuyo encasillado se consignarán una serie de datos relativos a la aeronave y los concernientes a la persona del propietario. Su trascendencia es tal, que la mutación o alteración de alguno de ellos, si es fundamental, invalida la matrícula practicada, debiendo efectuarse otra nueva o rectificarse la existente, según el criterio de cada legislación. De este modo quedan las aero-

(147) SCIALOJA: Ob. cit., pág. 209.

(148) «La inmatriculación de la aeronave, por su inscripción en el Registro, determina la identidad de la aeronave, establece su nacionalidad...» LE GOFF: Ob. cit., pág. 258.

naves suficientemente descritas, pudiendo afirmarse con GAY DE MONTELLA (149) que el Registro de Matrícula cumple la misión de ser «el público catastro de la aeronáutica de una nación». El segundo momento de este proceso identificador tiene lugar mediante la asignación a la aeronave de una marca de matrícula, que la distinguirá de cualquier otra, y que deberá constar en el asiento practicado en el certificado de matrícula, y, de un modo visible, sobre la propia aeronave. Esta cuestión ha sido objeto de estudio especial en el plano internacional, y así el Anexo 7 a la Convención de Chicago, se ocupa de la nacionalidad juntamente con ella. La identificación se realiza a base de datos extrarregistrales y registrales.

En nuestra legislación no encontramos ningún precepto que determine las circunstancias que habrán de figurar en el asiento de matrícula, pero pueden deducirse fácilmente de los artículos 1.º y 2.º de la Real orden de 6 de marzo de 1920, relativos a las instancias y documentación que habrán de presentar los interesados y que fueron anteriormente objeto de estudio, y del artículo 3.º de la Real orden de 12 de octubre de 1928, sobre certificados de matrícula.

b) Nacionalidad. Aunque de un modo incidental, señalamos anteriormente que el concepto de nacionalidad no convenía a las aeronaves. En efecto, se ha entendido tradicionalmente por nacionalidad el vínculo jurídico y político que liga a un individuo con un determinado Estado. Pues bien, se pregunta NIBOYET (150): «¿Cómo es posible concebir una relación de orden político entre una persona moral u otra formación equivalente y un Estado?... Un Estado se forma mediante sus nacionales, los cuales constituyen la sustancia del mismo. Las formas con que los nacionales manifiestan su actividad no aumentan el número de ellos.» Y refiriéndose a las aeronaves, dice que «su nacionalidad no es más que la confirmación de la Ley del pabellón..., que es cosa distinta de la nacionalidad..., vocablo inexacto, pero de cómodo empleo». VLADIMIR MANDL (151) hace un estudio muy completo dedicado a demostrar el error que supone pretender que las aeronaves tienen nacionalidad. No podemos

(149) GAY DE MONTELLA, Rafael: «Las leyes de la Aeronáutica», 1929, página 28.

(150) NIBOYET, J. P.: «Principios de Derecho Internacional Privado», 1930, pág. 141.

(151) MANDL, Vladimir: «La nacionalidad de las aeronaves no es más que una denominación errónea.» *Revista francesa de Derecho Aéreo*. 1931.

entrar en el examen de la tesis expuesta, que rebasa los límites de este trabajo y que admitimos como incuestionable. Afirmamos la necesidad de que cada aeronave tenga una estrecha dependencia con un determinado Estado. Rechazamos el término nacionalidad como medio de expresión de tal dependencia, y sólo una razón instrumental, impuesta por el uso constante de la voz que criticamos, nos permite utilizarla.

Hasta los primeros años del siglo actual, la nacionalidad no se planteó como problema. Señala COOPER que en el vuelo efectuado por BLANCHARD y JEFFRIES, en 1875, desde Dover a París, primero de importancia internacional, llevaban los pilotos las banderas francesa y británica, respectivamente, pero «nada indicaba en aquel vuelo que el globo tuviera carácter nacional», y expone, igualmente, que después de la guerra francoprusiana, el tratadista BLUNTSCHLI se ocupó de la entrada en el espacio ocupado por los alemanes de aeronautas sin autorización, pero no de la entrada del globo mismo, como tal entidad jurídica. Bajo ese enfoque se estudiaron los problemas discutidos en los Congresos aeronáuticos de 1889 y 1900, celebrados en París.

La necesidad de atribuir una nacionalidad a la aeronave (152) surge luego con carácter obsesionante, sin que existan apenas voces autorizadas que desentonen. PITTARD afirmaba en 1910, en el seno del C. I. T. E. J. A., que la nacionalidad constituía una traba para el desenvolvimiento de la navegación aérea y MEILI, que la asimilación de la aeronave al automóvil era el criterio más acertado. Poco más podría citarse.

Indica FEDOZZI que, a diferencia de lo que sucede con las personas físicas, jurídicas y naves, la nacionalidad de las aeronaves está largamente determinada en el Derecho internacional, que impone establecerla en base a criterios uniformes (153). Esa uniformidad de criterio, surgida a partir de 1919, es producto de una intensa depuración de actitudes, que concluye con el triunfo del criterio registral. Otra vez más interviene el Registro como medio definidor de la situación jurídica de la aeronave.

Un importante sector doctrinal subraya la importancia del Con-

(152) Con respecto a las aeronaves públicas no surge ningún problema, ya que, como es lógico, tienen la nacionalidad del Estado del que dependen.

(153) FEDOZZI: Ob. cit., pág. 335.

greso celebrado en Verona en 1910, durante el mes de mayo. Para nosotros lo importante es la fecha, que señala la primera declaración colectiva en pro de la nacionalidad, pues hasta entonces el tema había sido objeto de atención, únicamente, por algunos tratadistas. Pero no podemos olvidar que un año después—21 de mayo de 1911—el Instituto de Derecho Internacional, en su reunión de Madrid, resolvía que la nacionalidad de la aeronave es la del país en que está matriculada, abandonando la fórmula de considerar como nacionalidad la del propietario, aceptada en Verona, bajo la inspiración de BRUNETTI.

Desde entonces, el centro de gravedad del problema se traslada de la nacionalidad, que ya no se cuestiona, a su criterio determinante. Surgen una serie de teorías patrocinadas por los más diversos tratadistas y abordadas en sucesivos Congresos (154). Prescindimos de esas teorías remitiéndonos únicamente a la que vincula la nacionalidad de la aeronave a la del país en que está matriculada.

Esta doctrina ha tenido serios detractores, y muy especialmente el Comité Jurídico Internacional, que patrocinaba la fórmula de la nacionalidad del propietario. Los argumentos contrarios estaban inspirados en motivaciones de defensa nacional (155), que FAUCHILLE (156) reduce a los dos siguientes: «a) los nacionales, por la inmatriculación de sus aeronaves en el extranjero, pueden privar a su Estado del derecho de requerir a estas aeronaves y así privarle de reforzar su flota aérea. b) estando descoso un país de tener información, los nacionales del primero podrán con la matriculación de las aeronaves en el segundo espiar este país bajo su propio pabellón».

(154) En el mismo año, la Conferencia Internacional de Navegación Aérea, reunida en París—mayo y junio—, se dispuso que para determinar la nacionalidad de la aeronave se atenderá bien a la nacionalidad de su propietario, bien a su domicilio.

(155) DANIEL LACKER afirma: «Si el principio de la nacionalidad de la aeronave está reconocido universalmente, el asociarla a la formalidad de la inmatriculación no es deseable...

»Además, la supresión de la relación estrecha existente entre la nacionalidad y la inmatriculación permitiría, en la inminencia de las hostilidades, evitar la partida de aeronaves consideradas como francesas, pero pertenecientes de hecho a extranjeros.

»Bastaría exigir que la nacionalidad de la aeronave sea la misma que la de su propietario y que los pilotos no pudiesen conducir más que naves de su nacionalidad.» «Initiation au droit aerien», 1937, pág. 16.

(156) FAUCHILLE: Ob. cit., pág. 909.

Los argumentos eran de peso, sobre todo el primero, y si bien triunfó el criterio de la matrícula, por su mayor fijeza y publicidad de todo cambio operado, se llegó a la conclusión de que ningún Estado admitiría otra matrícula que la de las aeronaves pertenecientes a sus nacionales, estableciendo siempre algunas excepciones muy amplias, cuando se trataba de personas jurídicas.

Confirman plenamente el criterio que venimos exponiendo (vinculación de la nacionalidad a la del Estado de matrícula) las más importantes Convenciones celebradas en los últimos años (157) y un buen número de leyes positivas de diversos países (158).

La legislación española mantuvo este criterio desde sus orígenes. Así, el art. 3.º del Real decreto de 25 de noviembre de 1919 establece que «a los efectos legales se considerará española la aeronave matriculada en España», y la Ley de Bases, después de subrayar este criterio en su preámbulo, añade en la Base III que la «inscripción en el Registro de Matrícula español, determina la nacionalidad...», a las aeronaves extranjeras se les reconocerá la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas...

La importancia de la nacionalidad es grande, pero conviene no desmesurarla. Es en la esfera internacional donde tiene mayor trascendencia, siendo ella, como afirma GAY DE MONTELLA (159), «el supuesto necesario para gozar de la facultad de desplazarse por encima del territorio de todos los Estados extranjeros». En los casos de conflicto bélico, pueden las potencias neutrales exigir el respeto de sus aeronaves, se reconoce normalmente al Estado a que pertenecen la competencia para entender en los actos realizados a bordo...

Pero esa nacionalidad exige que el Estado que la confiera sea auténticamente soberano, es decir, con arreglo a las normas de Derecho internacional y político, y no por meras declaraciones propias sin validez jurídica. Por ello critica LE GOFF (160), muy acertadamente, la sentencia dictada por el Tribunal Civil d'Oloron, en 16 de noviembre de 1937, el cual decidió que desde el momento en

(157) Convenio de París, art. 6.º; Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, art. 6.º; Convenio Panamericano sobre Aviación Comercial, artículo 7.º; Convenio de Chicago, art. 17.

(158) Francia, ley de 1924, art. 4.º; Suiza, ley de 1948, art. 55; Italia, Código de 1942, art. 870; Uruguay, Código de 1942, art. 17; República Dominicana, ley de 1949, art. 16.

(159) GAY DE MONTELLA: «Principios de Derecho Aeronáutico.» 1950, página 94.

que un Estado es soberano puede invocar la inmunidad de jurisdicción y que ello era así para el Estado de Euzcadi, cuya autonomía había sido proclamada en octubre de 1936, y que formulaba tal demanda en relación con unas aeronaves aterrizadas en Francia.

c) Marcas de matrícula y nacionalidad. La inscripción de una aeronave en el Registro de Matrícula, con su secuela inmediata de la adquisición de la nacionalidad, resuelve satisfactoriamente todos los problemas de identificación que pudieran plantearse. Pero, para que ello sea posible, es preciso que cada aeronave lleve de un modo permanente la marca de matrícula correspondiente que figure en el Registro. No se puede olvidar que las aeronaves, al igual que los automóviles, son normalmente aparatos contruidos en serie y que presentan, por tanto, desde el punto de vista técnico, características similares. Ello hace que su identidad tenga que realizarse fundamentalmente mediante la atribución de una marca determinada.

Tras estas consideraciones, se advierte, claramente, que el problema de las marcas surgió en el mismo momento que los problemas de la matrícula y nacionalidad, cuyo reconocimiento no planteó dificultad de ningún género y cuya aceptación ha sido unánime (161).

Estas marcas deben ser ostensibles, con objeto de que las aeronaves puedan ser reconocidas en vuelo y respetadas en caso de hostilidades, si, observando las reglas establecidas para estos casos, pertenecen a una potencia neutral. La Comisión de Juristas de La Haya acordó que, «para gozar de la protección y privilegios otorgados a las formaciones sanitarias móviles por la Convención de Ginebra de 1906, las ambulancias aéreas deben llevar, además de las marcas distintivas normales, el emblema distintivo de la Cruz Roja».

En España la materia está minuciosamente regulada. El Real decreto de 25 de noviembre de 1919 prohíbe el vuelo de las aeronaves nacionales sobre territorio español y aguas jurisdiccionales, cuando no lleven la marca de matrícula y nacionalidad. El Reglamento anejo al Real decreto dedica su capítulo IV (arts. 24 a 31) a esta cuestión, indicando el color y forma en que deben ser pin-

(160) LE GOFF: Ob. cit., pág. 256.

(161) Convenio de París de 1919, art. 10; Convenio Iberoamericano de 1926, art. 10; Convenio Panamericano de 1928, art. 9; Convenio de Chicago de 1944, art. 20; Italia, Código de 1942, arts. 750 y 757; Suiza, ley de 1948, art. 10; Francia, ley de 1924, art. 4; Argentina, Código de 1924, art. 17.

tadas, lugares en que se deben fijar, anchura de los caracteres, etcétera..., concluyendo (art. 31) que se mostrarán del mejor modo posible, teniendo en cuenta las condiciones de construcción del aparato y que se conservarán despejadas y visibles. Disposiciones complementarias son las Reales órdenes de 6 de marzo de 1920 y 12 de octubre de 1928. Además de las marcas a que nos venimos refiriendo, el art. 7.º de la primera de las Ordenes citadas añade la necesidad de llevar fijado en el fuselaje o en la barquilla, una placa con las indicaciones siguientes: nombre y domicilio del propietario, servicio que presta, precio del aparato y aeródromo base, marca de nacionalidad y matrícula (162).

En la Ley de Bases (Base XIX) se dice que sólo se autorizará el vuelo de las aeronaves que lleven la marca de nacionalidad, matrícula o número establecido por la Ley o los Convenios internacionales ratificados por España. La Base XXII, al determinar los delitos especiales de la navegación aérea, incluye entre ellos el uso en la aeronave no nacional de la marca de nacionalidad española, las falsas contraseñas de individualización y la omisión de las marcas.

d) Certificado de matrícula. Es el documento acreditativo de que el titular de la aeronave ha cumplido con la obligación de inscribirla en el Registro Aeronáutico y comprende, además, los datos fundamentales de la inscripción misma.

Varias veces hemos repetido que la aeronave carecía de existencia legal si no estaba matriculada. Ahora interesa conocer si, cumplido por el propietario el deber de matrícula, necesita, además, estar provisto del correspondiente certificado. Para ello distinguimos dos supuestos:

1.—Aeronaves dedicadas a la navegación. Es el supuesto normal y no cabe duda la obligatoriedad del certificado, que deberá encontrarse entre los documentos de a bordo. El artículo 29 del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, reproduciendo lo establecido en Convenios anteriores, así lo dispone para las aeronaves de los Estados contratantes. En las leyes internas se señala la misma obligación. La legislación española sigue ese crite-

(162) Esta obligación aparece ya en el Anexo A) de la Convención de 1919 para los países que la suscribieron, si bien el número de datos exigidos es menor.

rio, tanto en las disposiciones anteriores a la Ley de Bases como en ésta. El artículo 5.º del Real decreto de 25 de noviembre de 1919 dice que «a bordo de la aeronave se llevará el certificado de matrícula». Y en la Base V de la Ley de 27 de diciembre de 1947, se lee: «Se establecerá la obligación de llevar a bordo los siguientes documentos:

»Primero: el certificado de matrícula...»

2.—Aeronaves no dedicadas a la navegación. Es éste un supuesto excepcional, pero posible. Más que estudiar sus causas, interesa hacer notar la realidad de un hecho que puede plantearse. En la esfera internacional se prescinde deliberadamente de regular este caso y ello es lógico, pues en los Convenios la aeronave es objeto de atención en tanto en cuanto es el medio imprescindible de la navegación, y apartada la aeronave de su objeto específico, queda reducida a la categoría de un bien mueble especial, cuyo régimen jurídico sólo interesa al Estado en que se encuentre mientras no traspase las fronteras, utilizando sus propios medios de propulsión.

En las legislaciones internas el problema se trata marginalmente, y nosotros desconocemos la existencia de preceptos positivos directamente relacionados con este punto.

Interesa determinar, en primer término, si el propietario de una aeronave matriculada tiene obligación de solicitar el certificado o solamente la facultad. En el Derecho español se pueden distinguir los siguientes supuestos:

a') Aeronaves matriculadas que cambien de dueño.—El artículo 10 de la Real orden de 7 de octubre de 1928, establece que siempre que una aeronave española cambie de propietario, el nuevo dueño «deberá solicitar expedición de la documentación a su nombre», y el artículo 5.º del Reglamento anejo al Real decreto de 25 de noviembre de 1919, determina que(al cambiar de propietario una aeronave matriculada, el nuevo propietario «habrá de solicitar su certificado de matrícula». Las expresiones gramaticales empleadas en ambos preceptos no dejan duda sobre el carácter obligatorio de la solicitud.

b') Aeronaves matriculadas por primera vez.—En los artículos antes mencionados se indica, respectivamente, que el nuevo

propietario que solicite documentación a su nombre deberá presentar, entre otros documentos, el certificado de matrícula anterior, y que al cambiar de propietario una aeronave matriculada su certificado de matrícula continuará teniendo validez hasta que al nuevo propietario se le expida el suyo. De ello se deduce que para solicitar nuevo certificado por cambio de propietario es preciso que exista otro certificado anterior y, por tanto, cualquiera que sea el número de transmisiones se ha de llegar siempre a una primera básica, en la que será preciso tener un certificado que pueda ser presentado para obtener la documentación posterior.

En ambos casos se advierte que la solicitud del certificado de matrícula no es una facultad del titular, sino un imperativo legal. Pero las palabras de la Ley son, en cierto modo, ineficaces, pues en la hipótesis excepcional que hemos examinado últimamente de aeronaves no dedicadas a la navegación que no hayan de transmitirse, al no establecerse ninguna sanción a la conducta del titular, puede éste eludir la obligación que se le impone.

Circunstancias del certificado de matrícula (163).—Siendo el certificado un traslado de la matrícula, habrá de contener las circunstancias de ésta. No todas, sino aquellas de mayor relieve (164). Con objeto de lograr la máxima uniformidad, las legislaciones ofrecen determinados modelos y en el Derecho español el artículo 10 de la Real orden de 6 de marzo de 1920 se establece que tales modelos se publicarán en el correspondiente «Boletín Oficial». Siguiendo ya el estudio de nuestro Derecho positivo, nos encontramos con el artículo 3.º de la Real orden de 12 de octubre de 1928, cuyo texto es el siguiente: «En la certificación de matrícula se hará constar: el número de la certificación, las marcas de nacionalidad y matrícula, tipo y descripción de la aeronave, nombres y domicilio del constructor, número de serie de construcción, nombres y domicilio del propietario, aeródromo habitual de la aeronave y fecha de inscripción en el Registro de Matrícula.»

Expedición, valor y cesación de sus efectos.—Se expide siempre, a solicitud del propietario de la aeronave, por la Dirección Ge-

(163) El Anexo 7.º al Convenio de Chicago contiene un modelo de certificado.

(164) La Real orden de 6 de marzo de 1920, art. 9.º, dice que se harán constar en él todos los datos precisos para que en cualquier momento pueda reconocerse a la aeronave a que afecte.

neral de Aviación Civil del Ministerio del Aire. Antes lo expedía el Ministerio de Fomento (165), a través de la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos. En las aeronaves matriculadas por primera vez (166) la Ley no establece ningún plazo. Cuando la aeronave cambie de dueño, la petición habrá de formularse en el plazo de quince días (167) y acompañará una certificación de dominio, firmada por el anterior propietario; el certificado de matrícula (anterior) y el último de navegabilidad (168).

El significado jurídico del certificado de matrícula es el de habilitar para la navegación a la aeronave a que se refiere. Revela, por otra parte, el cumplimiento del deber de inmatriculación que incumbe al propietario y sirve, finalmente, para identificar—es el medio adecuado por excelencia—a la aeronave. Tiene el carácter de documento público (art. 1.216 del Código civil) y produce, en consecuencia, los efectos de tales documentos. Carece de valor para justificar el dominio de la aeronave y si bien la persona que figura como propietaria será normalmente la que efectivamente lo es, puede suceder lo contrario.

Las causas determinantes de la ineficacia del certificado pueden ser de dos tipos: subjetivas y objetivas. Entre las primeras se encuentra el cambio en la titularidad dominical de la aeronave, reflejado en el Registro mediante nueva matrícula; entre las segundas, la desaparición física o jurídica de la aeronave provocada por su pérdida, destrucción o inmatriculación en un Registro extranjero. En el primer caso, la aeronave conserva su vida tabular; en el segundo, se produce la cancelación en los libros del Registro.

e) Domicilio.—FRAGALI (169), empleando la palabra domicilio en un sentido lato, por cuanto la aeronave no es sujeto de derecho, entiende por tal aquel en que la aeronave está inscrita y subraya la importancia del domicilio, que viene a resolver las cues-

(165) Reglamento anexo al Real decreto de 25 de noviembre de 1919, artículo 3.º

(166) La terminología que aquí se emplea es distinta a la utilizada al tratar del régimen registral de la propiedad inmueble. En éste, matrícula o inmatriculación es sinónimo de primera inscripción, y produce el ingreso de una finca en el Registro. Aquí matrícula equivale a inscripción, ya sea la primera u otra posterior.

(167) Reglamento anexo al Real decreto de 25 de noviembre de 1919, artículo 5.º

(168) Real orden de 12 de octubre de 1928, art. 10.

(169) FRAGALI: Ob. cit., pág. 153.

tionen de competencia que puedan plantearse. Este domicilio, añade, semejante al de las personas individuales, puesto que no varía en los casos de alejamiento de la aeronave del mismo con carácter temporal, tiene una mayor fijeza, ya que los individuos pueden cambiarlo por su sola voluntad, mientras que en las aeronaves, al coincidir con el lugar en que el Registro tiene su sede, los cambios en la base física de éste sólo pueden operarse por decisión legal.

Esta ingeniosa argumentación, aun con la salvedad relativa a la amplitud del vocablo, no puede satisfacernos y responde a esa tendencia acusada de personificar a la aeronave de un modo más o menos velado, según la audacia de quien la patrocine. Para nosotros, la inscripción no confiere domicilio a la aeronave, sino una situación registral, con las consecuencias subsiguientes. Denominar a esto domicilio es artificioso e inexacto.

Es más, si forzando el sentido de las palabras quisiéramos hablar de domicilio para derivar luego en unas determinadas consecuencias jurídicas, tendríamos que hacer caso omiso de la tesis del tratadista italiano y señalar como tal lo que en nuestro Derecho positivo se llama aeródromo base o aeródromo habitual (170). La regla general sobre domicilio de personas naturales (art. 40 del Código civil) es el lugar de su residencia habitual, y el de las personas jurídicas (art. 41 del Código civil), a falta de declaración legal o estatutaria, es el lugar en que se halle establecida su representación legal o donde ejerzan las principales funciones de su instituto. Pero esta analogía tampoco autoriza a sentar ninguna conclusión, porque, aunque se olvide muchas veces, la aeronave es un objeto, un bien (171).

Pero es que, además, la ficción del domicilio no viene a solventar ninguna necesidad, a diferencia de lo que ocurre con la pretendida nacionalidad, ni siquiera a los efectos de determinar la competencia, cuyas reglas se encuentran ya en las leyes de procedimiento.

B) «Producción de todos los efectos de la adquisición»

La Base III de nuestra Ley dice así: «Las aeronaves constitui-

(170) Reales órdenes de 6 de marzo de 1920, art. 7.º, y de 12 de octubre de 1928, art. 3.º

(171) Ver más adelante lo que se expone sobre este punto, al tratar de las circunstancias de la inscripción de hipoteca de aeronaves.

rán una propiedad que se podrá adquirir o transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en Derecho. La adquisición de una aeronave deberá constar en documento, que no producirá todos sus efectos si no se inscribe en el Registro de Matrícula de Aeronaves.»

Sobre el primer párrafo transcrito apenas tenemos que hacer observaciones, pues se remite a los medios reconocidos en Derecho para la adquisición y transmisión, si bien es verdad que esa declaración era innecesaria, puesto que la Base I establece la aplicación de las leyes sustantivas y adjetivas ordinarias, en defecto de disposiciones especiales.

Sin embargo, en el párrafo segundo, añade dos requisitos formales, uno de ellos la constancia de la adquisición en documento. La redacción de la Base puede llevar a la conclusión de que la adquisición de la aeronave tiene carácter formal y que esos medios reconocidos en Derecho han de completarse mediante el documento, pues la palabra «deberá», expresión que contiene un mandato y no una facultad, está referida directamente a la adquisición de la aeronave, sin que pueda entenderse como un requisito previo para efectuar la matrícula, con objeto de que la adquisición produzca todos sus efectos. Avala esta interpretación lo dispuesto en el artículo 573 del Código de Comercio respecto a los buques mercantes, que pueden adquirirse por cualquiera de los medios reconocidos en Derecho, pero cuya adquisición deberá constar en documento escrito. GARRIGUES (172) cree que esta exigencia se debe al criterio de asimilar el buque a los inmuebles—de fuertes precedentes medievales—, para los que se exige documento público (artículo 1.280 del Código civil, núm. 1.^o).

No es éste el momento de determinar el alcance del artículo 1.280 del Código civil, el cual, por sí solo, presta base suficiente (último párrafo) para la exigencia documental, aunque sea escrito privado, ya que el valor de las aeronaves es muy superior a la cifra que el Código señala.

El segundo requisito es la inscripción de la aeronave en el Registro de Matrícula. Tiene alcance más limitado que el anterior, pues la adquisición ya se ha efectuado, si bien está incompleta y no produce todos sus efectos hasta que el requisito se cumpla. El pro-

(172) GARRIGUES, Joaquín: «Instituciones de Derecho Mercantil». 1948, página 511.

blema grave está en determinar cuáles son esos efectos, que no se producen hasta que la inscripción se efectúe.

La Exposición de Motivos de la Ley indica que la formalidad de la inscripción en el Registro de Matrícula y, en su caso, en el Mercantil, se establece para evitar cualquier inseguridad en las relaciones de dominio. En este punto el legislador español, inspirado probablemente en precedentes extraños, especialmente en los de aquellas legislaciones que conocen un solo Registro con efectos de Derecho público y privado, se producen con cierta confusión. Estimamos preciso deslindar los terrenos. El Registro de Matrícula tiene carácter administrativo y por ello no interviene en el aspecto del dominio privado que le es ajeno. Las relaciones dominicales se producen al margen del Registro de Matrícula, y en nuestro actual ordenamiento el influjo que el Registro Mercantil pueda producir es muy escaso, aunque sí puede afirmarse que fortalece los efectos adquisitivos.

El párrafo transcrito de la Ley de Bases tiene una gran semejanza con el artículo 573 del Código de Comercio, que dice que «la adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto a tercero si no se inscribe en el Registro Mercantil». Pero la técnica del Código de Comercio respecto a los buques es más perfecta, pues habla únicamente del Registro Mercantil al referirse a los efectos de la adquisición, dejando a un lado los Registros que se llevan en las Comandancias de Marina y, en segundo término, porque especifica con respecto a quién no se producen esos efectos sin la inscripción.

Lo normal será que el Registro de Matrícula publique como titular a quien efectivamente lo sea, tanto más cuanto que no es concebible adquirir una aeronave y no cumplir el requisito de matricularla, dados los beneficios que la misma reporta e incluso las sanciones por incumplimiento; pero no teniendo tal inscripción carácter constitutivo, puede suceder muy bien que el propietario de una aeronave sea persona distinta de la que figure en el Registro. (Se dará siempre este supuesto, aunque transitoriamente, desde que se adquiere la aeronave de un titular inscrito hasta que la inscriba el nuevo propietario.)

En definitiva, entendemos que la adquisición produce todos sus efectos aun cuando no se inscriba en el Registro de Matrícula, pero

que existen otros efectos ajenos al acto de adquisición, los cuales no se producen sin la inmatriculación.

C) Reserva del cabotaje a las aeronaves nacionales. Anteriormente dijimos que para que la navegación aérea fuese legal era preciso que se efectuase con aeronaves matriculadas. Sin inscripción la aeronave, en cuanto bien destinado a la navegación aérea, no tiene existencia jurídica. La conclusión inmediata de ese principio es que la gama de actividades aeronáuticas puede desplegarse en un inmenso abanico cuyas varillas han de converger, necesariamente, en el Registro. Afirmada esa premisa, nuestro propósito quedaba perfectamente cumplido con el estudio del Registro Aeronáutico, sin necesidad de conectarlo con cada una de las posibles aplicaciones que la navegación lleva consigo.

Sin embargo, en materia de cabotaje hemos juzgado oportuno hacer una excepción. El cabotaje, como el ejercicio de cualquier clase de comercio, habrá de realizarse con aeronaves matriculadas. Ahora bien, matriculadas, ¿en qué Registro?

Convenio de Chicago.—En la legislación internacional el derecho al transporte comercial de personas o cosas entre dos puntos de un mismo territorio soberano ha estado, por regla general, reservado a las aeronaves del Estado en que tenían lugar tales operaciones, hasta que el Convenio de Chicago adoptó una fórmula más amplia. Su artículo 7.º dice así: «Cabotaje.—Cada uno de los Estados contratantes tendrá derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso para tomar en su territorio, mediante remuneración o alquiler, pasajeros, correo o carga destinados a otro punto comprendido en su territorio. Cada uno de los Estados contratantes se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a ningún otro Estado o a una línea aérea de cualquier otro Estado y a no obtener de ningún otro Estado un privilegio exclusivo de tal naturaleza.»

Este artículo ha sido fuertemente censurado en su segundo párrafo al negar la posibilidad de conceder privilegios exclusivos en favor de un determinado Estado o línea aérea extranjera (173). Pero

(173) Véase TAPIA SALINAS: «La regulación jurídica del transporte aéreo» 1953, pág. 167.

al margen de esta consideración nos interesa destacar su clara tendencia proteccionista de las aeronaves nacionales, puesta de manifiesto en el primer párrafo del artículo que comentamos. Desde un punto de vista teórico, y prescindiendo de la necesidad de Convenios bilaterales sobre navegación aérea, nosotros creemos, con base en este artículo, que un Estado no puede impedir a una línea extranjera el que, sin carácter exclusivo, se dedique al cabotaje utilizando aeronaves matriculadas en el país.

Francia y España postulan soluciones dispares ante el mismo problema. La Ley francesa de 1924 reserva, en su artículo 9.º, a las aeronaves nacionales el transporte comercial entre dos puntos del territorio francés o entre Francia y los territorios de ultramar. Las derogaciones a esta reserva se acordarán siempre por Decreto y con carácter excepcional y temporal. La Base IX de la Ley española de 1947 establece que se reservarán a empresas nacionales los servicios del tráfico interior, y a continuación dicta medidas encaminadas a evitar la variación de nacionalidad del capital de las mismas.

La Ley francesa atiende al elemento objetivo de la navegación, mientras que la Ley española prefiere referirse al elemento subjetivo de la titularidad. En la primera, el Registro desempeña una importante función; en la segunda, queda relegado a un plano inferior. Con el primer sistema se tiende a robustecer la flota aérea nacional y por ello ha sido adoptado en gran parte de las legislaciones internas. No censuramos la posición de nuestra Ley, que juzgamos acertada, pero incompleta. Si a la exigencia de las empresas nacionales se hubiere añadido la de las aeronaves nacionales, nuestra incipiente aviación civil se hubiera visto más protegida, al menos teóricamente.

D) Otros efectos. La falsa idea de atribuir a las aeronaves una nacionalidad, hoy día la del país en cuyo Registro están matriculadas, induce a muchos a la confusión de considerar como efectos de la nacionalidad los que realmente son derivados de la inscripción de la aeronave en el Registro. Hasta aquí hemos indicado los que, a nuestro juicio, tenían mayor relieve. Para finalizar, indicaremos algunos otros de menos importancia:

a) Jurisdicción del Estado.—Una materia tan importante como

la de la jurisdicción del Estado sobre las aeronaves matriculadas en su Registro no ha sido aún resuelta satisfactoriamente o, al menos, con carácter uniforme en las diversas legislaciones. La aeronave, cuando se encuentra en alta mar, dice el Convenio de Roma, de 7 de octubre de 1952 (art. 23, núm. 2.º), se considera como parte del territorio del Estado en que está matriculada y, por tanto, quedará sometida a su jurisdicción. Esta solución no plantea problema alguno. Surge cuando la aeronave se encuentra en espacio sujeto a la soberanía de un Estado que no sea el de matrícula y se agrava al determinar la competencia para conocer los actos de naturaleza delictual e incluso civil. Este problema fué objeto de reciente estudio (septiembre de 1956) por la O. A. C. I. en su reunión de Ginebra. Queda fuera de nuestro cometido el examen de la cuestión. Tan sólo señalaremos, por lo que a nuestro Derecho se refiere, que el artículo 9.º del Código de Justicia Militar establece la competencia de la jurisdicción castrense, por tanto, la del Estado español, para conocer de los delitos y faltas cometidos «a bordo de las aeronaves, tanto estacionadas en campos o aguas españolas como en su marcha por el expresado espacio, incluso en las mercantes extranjeras que antes de pasar la frontera aterricen dentro de la zona española o dañen a seres, cosas o intereses de ésta, y en las demás aeronaves nacionales, sin perjuicio de las excepciones que por Leyes especiales y Tratados internacionales puedan establecerse, para conocer de los delitos y faltas ejecutados en aparatos... de la navegación aérea civil y de poderse entregar a los Agentes diplomáticos o consulares respectivos al personal extranjero que delinquiera entre sí exclusivamente en los aparatos a que esté adscrito» (174).

b) El operador y el Registro. La navegación aérea entraña una serie de riesgos cuyas consecuencias más graves afectan normalmente a los ocupantes de la aeronave. Pero también puede suceder que las personas y bienes sobrevolados sufran determinados daños, conocidos como «daños a terceros en la superficie» (175).

(174) «Las aeronaves españolas en lugar o espacio no sujeto a la soberanía de otro Estado, se considerarán como territorio español.

Se establecerán los casos en que será de aplicación la Ley española a las aeronaves nacionales en el extranjero y a las extranjeras mientras se encuentren en territorio o aire español...» Base 1.ª de la Ley de 1947.

(175) Véase «Los daños a terceros en la navegación aérea española». LUIS AMÉRIGO, 1952.

Tales daños motivan la correspondiente indemnización, que habrá de hacerse efectiva en la persona del llamado «operador».

El Convenio de Roma, de 7 de octubre de 1952, sobre daños causados a terceros en la superficie, establece una serie de normas para determinar la persona del operador, que, en síntesis, son las siguientes :

Se considera operador a quien usa la aeronave, bien personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones o a quien, habiendo conferido directa o indirectamente el derecho a usar la aeronave, se ha reservado el control de la navegación (art. 2.º, núm. 2, apartados a y b).

«El propietario inscrito en el Registro de Matrícula se presume operador y responsable como tal, a menos que pruebe en juicio que otra persona es el operador» (art. 2.º, núm. 3). Existe una diferencia importante a nuestro objeto entre el Convenio de Roma anterior y el actual. En el anterior (art. 4.º, núm. 3) se presumía operador al propietario, omitiendo toda referencia a la inscripción. En el actual, la titularidad dominical se ha reforzado con el dato del Registro para que la presunción «iuris tantum» opere, de tal forma que el hecho de ser propietario no basta por sí solo para ser sujeto responsable de los daños causados.

c) Enajenación y gravamen a extranjeros.—La Base III de la Ley española establece que será necesaria la previa autorización para enajenar y gravar la aeronave a extranjeros o matricularla en otro país.

El texto mencionado no distingue entre aeronaves matriculadas y sin matricular, por lo que entendemos que afecta a todas y está inspirado en el deseo de robustecer la flota aérea nacional, ya que las aeronaves pertenecientes a extranjeros, con ciertas salvedades para las personas jurídicas, no pueden ser inscritas en nuestro Registro de Matrícula, por imperativo de lo dispuesto en los artículos anteriores de la misma Base, y las matriculadas en otro país pierden la nacionalidad española. Cuando la aeronave enajenada a extranjeros esté matriculada, debe cancelarse el asiento.

Tratándose solamente de gravamen, el problema planteado es de menor importancia y constituye una restricción que estudiaremos especialmente al referirnos a la hipoteca de aeronaves recientemente regulada.

No dice el legislador quién debe otorgar esa autorización ni en virtud de qué motivos, pero creemos que la misma deberá ser conferida por el organismo rector de la Aviación civil, a cuya discreción queda reservada la decisión que se adopte.

6. *Cancelación.*—La cancelación es el acto administrativo en virtud del cual la aeronave queda fuera del Registro, impidiendo su navegación en forma legal. La cancelación produce, en definitiva, la desinmatriculación de la aeronave, que deja de formar parte, a partir de ese momento, de la flota aérea del país.

Sus causas pueden reducirse a los siguientes grupos:

A) *Técnicas.*

- a) Destrucción de la aeronave.
- b) Quedar inservible para la navegación.

B) *Jurídicas.*

- a) Enajenación a ciudadano extranjero.
- b) Matricula en país extranjero.
- c) Quedar fuera del comercio.
- d) No solicitar nueva matrícula el adquirente de la que estuviese matriculada.
- e) Decisión de la autoridad.

A) Causas de índole técnica o simplemente material.—Con el nombre de destrucción de la aeronave englobamos tres distintos supuestos: la destrucción propiamente dicha, la demolición y la pérdida. La primera acaece por causas independientes de la voluntad del propietario y puede tener lugar con ocasión de la navegación—accidente aéreo—o con independencia—incendio de la aeronave en el aeródromo...—. La demolición se produce a instancia de alguien, normalmente del propietario, siendo el caso más frecuente aquel en que la aeronave ha quedado inservible para la navegación y que lleva consigo la cancelación de la matrícula. Sin embargo, puede el titular de una aeronave demolerla por razones de índole varia, y en este caso, que muchas legislaciones pasan por alto, merece comentario favorable el criterio del Código italiano de la Navegación, cuyo artículo 760 impone al propietario la obligación de declarar su deseo al Ministro de Aeronáutica, si la aeronave se

encuentra en territorio italiano, o a la autoridad consular, si se hallare en el extranjero. La previa autorización tiende a salvaguardar dos tipos de intereses, el del propio Estado, cuya flota aérea debe vigilar, y el de los titulares de derechos reales, fundamentalmente de garantía, afectantes a la aeronave. Para proteger a estos últimos se establece un régimen de publicidad y un período de tiempo en el cual pueden oponerse a la demolición pretendida hasta que resulten satisfechos. La pérdida de la aeronave se estima cuando, transcurrido cierto tiempo, se carece por completo de noticias sobre su existencia o cuando se sabe con certeza dicho acontecimiento. El artículo 761 del Código de Navegación citado presume la pérdida al día siguiente al cual se tuvo la última noticia, cuando desde este día han transcurrido tres meses.

Es causa también de cancelación el que la aeronave quede inservible para su destino específico con carácter permanente. Por ello hay que descartar aquellos casos en que quede inservible temporalmente, por tener que sufrir pequeñas reparaciones. En este supuesto, y en los comentados anteriormente, la Ley sobre Navegación aérea civil de la República Dominicana (176) impone al propietario la obligación de notificar el hecho en el plazo de diez días a la Secretaría de Guerra y Marina, la cual podrá, si lo estima conveniente, iniciar una investigación para comprobar la certeza, cuando se trate de pérdida o inutilización.

B) Causas de carácter jurídico.—A diferencia de lo que sucede con las enumeradas en el apartado anterior, las cuales producen siempre la cancelación, las que examinaremos a continuación son objeto de valoración distinta en las diversas legislaciones.

Enajenación a ciudadano extranjero.—Es ésta la más débil de todas las causas de cancelación. Un gran sector legislativo permite la matrícula en su Registro de las aeronaves cuyo titular no sea nacional, si bien establece ciertos condicionamientos. Así, el Reglamento suizo de ejecución de la Ley sobre navegación aérea (177) admite este tipo de matrícula, siempre que el propietario extranjero acredite, mediante un atestado oficial, que está domiciliado en Suiza. Para estas legislaciones se trata más bien de una matrícula condicionada.

(176) Ley de 28 de enero de 1949, art. 26.

(177) Reglamento de 5 de junio de 1950, art. 5.º

En nuestra Ley de Bases la solución es otra. La aeronave matriculada en España (Base III) deja de ser española si es enajenada a una persona que no goce de esta nacionalidad, y la misma Base establece, aunque con ciertas limitaciones para las personas jurídicas y casos de copropiedad(178), que sólo podrán inscribirse en el Registro de Matrícula del Estado español las que pertenezcan a quienes disfruten de la nacionalidad española. Todo ello nos lleva a la conclusión de que si una aeronave matriculada en nuestro Registro es enajenada a una persona física extranjera, la matrícula debe cancelarse, y por ello hemos rubricado este párrafo «enajenación a ciudadano extranjero» y no a extranjeros o personas de distinta nacionalidad, pues su mayor amplitud le haría inexacto en nuestro Derecho.

La matrícula en país extranjero produce necesariamente la cancelación. No hemos de insistir ahora en el principio reconocido unánimemente, contrario a la doble matrícula. Basta recordarlo para llegar a la conclusión que estamos afirmando. La Base III de nuestra Ley determina que la matrícula de una aeronave española en un Registro extranjero produce la pérdida de la nacionalidad. Pero para que ello suceda es preciso obtener una autorización previa, sin la cual la matrícula efectuada carece de validez.

La adquisición de una aeronave matriculada por el Estado, provincia, Municipio u otras corporaciones de Derecho público y su adscripción a fines públicos con carácter permanente la sustrae del comercio jurídico y la hace adquirir la condición de no registrable (179). En consecuencia, deberá producirse la correspondiente cancelación.

El Registro de Matrícula deberá reflejar todos los cambios que se produzcan en la propiedad de la aeronave. Cuando la aeronave matriculada se enajene, esa transferencia deberá constar mediante la extensión de un asiento en favor del nuevo propietario. Esto es lógico, puesto que teniendo la matrícula carácter forzoso el adquirente deberá cursar la oportuna solicitud. Puede, no obstante, suceder que la aeronave haya sido transferida y que el propietario actual mantenga una actitud pasiva. ¿Cuál será la solución aplicable?

(178) Véase en páginas anteriores, «C.—Nacionalidad del propietario».

(179) Véase en páginas anteriores, «A.—Aeronaves no registrables.»

El artículo 9.º del Reglamento suizo, de 5 de julio de 1950, ordena que se practique la cancelación; este régimen es el más acertado desde el punto de vista registral cuando se mantenga el criterio de la inscripción voluntaria, pues de lo contrario devendría inexacto.

Nuestro Derecho, consecuente con su criterio de la matrícula, no sólo necesaria, sino también forzosa, carece de un precepto de análogo sentido al que hemos expuesto, pero al no imponer ninguna sanción eficaz al propietario de la aeronave que no solicite la inscripción, consagra las posibles inexactitudes del Registro. Lo lógico sería mantener con todas sus consecuencias la obligatoriedad de la inscripción o abandonar este sistema, como sucede en Suiza, para lograr la concordancia entre la realidad registral y la extrarregistral.

En la síntesis que estamos realizando hemos señalado como última causa de cancelación la decisión de la Autoridad. No es éste el caso de expropiación ni de incautación de la aeronave por el Estado, que la deja fuera del tráfico jurídico, sino una medida de carácter excepcional que puede ser adoptada en especiales circunstancias. El artículo 27 de la Ley de 28 de enero de 1949, de la República Dominicana, dice que cuando el Poder ejecutivo lo estime conveniente podrá cancelar la matrícula sin previo aviso a cualquier aeronave.

Terminada en España la Cruzada de Liberación y transferidas a la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio del Aire, las funciones que antes desempeñaba la Dirección General de Navegación y Transporte Aéreo, del Ministerio de Comercio, se dictó la Orden del 12 de diciembre de 1940 por la que se anularon las matrículas de las aeronaves españolas concedidas con anterioridad al 18 de julio de 1936. Los propietarios—se decía—deberán solicitar de la Dirección General de Aviación Civil nueva matrícula.

Una gran parte de las legislaciones que regulan la cancelación admite que ésta pueda realizarse a instancia del propietario o de oficio. En el Reglamento suizo, tantas veces citado, pues le juzgamos uno de los más perfectos en este punto (180), se indica que

(180) El art. 9.º del Reglamento enumera con gran detalle los motivos de cancelación en el Registro helvético. Estos son:

No anunciar a la aeronave, durante más de tres años, para que se efectúe el control de su navegabilidad.

el Oficio Federal del Aire atestará por escrito sobre la demanda la cancelación efectuada.

La legislación española carece de regulación sobre la materia. Lo procedente hubiera sido, al menos, señalar un plazo de caducidad de los asientos suficientemente amplio, a la vista de la duración media en servicio de las aeronaves, cuyo cómputo se iniciaría a partir del último asiento efectuado. Transcurrido dicho plazo sin obtenerse ningún nuevo dato, se realizaría la cancelación. De este modo los libros del Registro se aproximarían mucho a la realidad y se evitaría, en parte, que sus asientos publicasen como existentes aeronaves ya desaparecidas.

II. INTERNACIONAL.

Los esfuerzos realizados para establecer un Registro Internacional de Aeronaves son plausibles, pero ineficaces hasta el momento. La Convención de París de 1919 indicaba, en su artículo 9.º, que los Estados contratantes transmitirían a la Comisión Internacional de Navegación Aérea copias de las inscripciones y cancelaciones efectuadas en su Registro respectivo. Análogo precepto se contiene en el artículo 9.º del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926, si bien la obligación de notificar se refiere a la Comisión Iberoamericana de Navegación, prevista en el artículo 34 del mismo Convenio.

Este empeño no tuvo la acogida deseable y por ello el año 1927 se creó en París el Registro Aeronáutico Internacional, pero tuvo un alcance muy limitado, ya que solamente colaboraron en él Alemania, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia, Japón y Noruega (181).

No solicitar el adquirente de la aeronave la transferencia de la matrícula.

No cumplir las condiciones matrícula establecidas en la Ley.

Si vendida la aeronave a un extranjero no se pide la conversión de la matrícula o se deniega.

Si la aeronave se destruye.

(181) La colaboración se hizo a través de los respectivos Registros nacionales: Germanischer Lloyd, American Bureau, Bureau Veritas, British Corporation, Registro italiano aeronáutico, Japanese Corporation y Norske Veritas.

Ante perspectivas tan poco favorables, en el Convenio de Chicago se busca una nueva fórmula. El artículo 21 señala estas dos etapas. En la primera, que pudiéramos denominar prerregistral, cada uno de los Estados contratantes se compromete a transmitir a cualquiera otro Estado contratante o al Organismo Internacional de la Aviación, a solicitud, informes relativos a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave particular matriculada en el Estado. Existe una segunda etapa, pendiente aún de regulación reglamentaria. Añade el artículo 21, además, que cada uno de los Estados contratantes transmitirá al Organismo Internacional de Aviación Civil, de conformidad con los Reglamentos que éste dicte, cuantos informes detallados puedan transmitirse respecto a la propiedad y dirección de aeronaves matriculadas en el Estado, que se dediquen regularmente a la navegación aérea internacional. El Organismo Internacional transmitirá, a solicitud, a los otros Estados contratantes los detalles así obtenidos.

En el momento en que se dé cumplimiento a lo preceptuado en la última parte de ese artículo, se habrá constituido de hecho en el seno de la O. A. C. I. un auténtico Registro de Aeronaves. Su ámbito será, no obstante, más limitado que el proyectado en la Convención de París de 1919, pues mientras que en ésta se habla simplemente de aeronaves, en el de Chicago se circunscribe a las aeronaves que se dediquen regularmente a la navegación aérea internacional.

CARLOS JESÚS ALVAREZ ROMERO.
Del Cuerpo Jurídico del Aire
Registrador de la Propiedad

(Continuará.)