

REVISTA CRITICA

DE

DERECHO INMOBILIARIO

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

Año XXXIII

Julio - Agosto 1957

Núms. 350-351

La aeronave y su situación registral (1)

SUMARIO

LA AERONAVE

- I. DENOMINACIÓN.
- II. DEFINICIÓN.
- III. NATURALEZA JURÍDICA :
 - 1.—La aeronave objeto de Derecho.
 - 2.—La aeronave bien mueble especial.
 - 3.—La aeronave bien de naturaleza compuesta.
 - 4.—La aeronave bien registrable.
 - 5.—La aeronave bien destinado a la navegación aérea.

(1) El autor de este trabajo, Carlos Jesús Álvarez Romero, nació en Madrid el 7 de noviembre de 1928, y cursó la carrera de Derecho en la Universidad Central, obteniendo Premio Extraordinario en la Licenciatura.

En 1949 fué nombrado Profesor Ayudante de la Cátedra de Derecho Natural de la citada Universidad.

En 1950 ingresó en el Cuerpo Jurídico del Aire, con el número uno de la oposición. En la actualidad ostenta el empleo de Capitán Auditor.

En 1951 fué designado Profesor titular de la Cátedra de Derecho Natural del Centro de Estudios Universitarios (C. E. U.), de la Asociación Católica Nacional de Propagandistas.

En 1954 ingresó en el Cuerpo de Registradores de la Propiedad.

Durante el presente curso obtuvo el grado de Doctor en Derecho. Su tesis «La aeronave y su situación registral» ha merecido la calificación de Sobresaliente con mención para Premio Extraordinario.

Recientemente ha sido nombrado Profesor Adjunto interino de la Cátedra de Derecho Natural de la Universidad Central.

IV. CONCEPTO JURÍDICO.

V. CLASIFICACIÓN.

EL REGISTRO

Registro de Matrícula.

I. NACIONAL :

- 1.—La matrícula.
- 2.—Presupuestos de la matrícula.
- 3.—Elementos inscribibles.
- 4.—Procedimiento.
- 5.—Efectos.
- 6.—Cancelación.

II. INTERNACIONAL.

Registro de la Propiedad Aeronáutica.

I. CONSIDERACIONES SOBRE LA INSTITUCIÓN REGISTRAL :

- 1.—Registro de inmuebles.
- 2.—Registro de muebles

II. SECCIÓN DE AERONAVES EN EL REGISTRO MERCANTIL :

- 1.—Su creación.
- 2.—Naturaleza de la inscripción.
- 3.—Base de la inscripción.
- 4.—Actos inscribibles.
- 5.—Publicidad de la inscripción.

III. EL CRÉDITO Y EL DERECHO :

- 1.—La aeronave como objeto de crédito.
- 2.—La hipoteca.
- 3.—La hipoteca de aeronaves en el Derecho español.

LA AERONAVE

*Initium doctrinae est
consideratio nominis.*

I. DENOMINACIÓN

Tal vez pueda parecer ocioso dedicar unas líneas, aunque pocas, al estudio de la denominación de la aeronave. La casi totalidad de los tratadistas examinan directamente su concepto, limitándose a señalar los nombres que recibe en los distintos países. Sin embargo, si las razones de método que impone el viejo brocardo latino no fuesen bastantes, bastaría tener en cuenta la modernidad de la palabra, que apenas cuenta con media centuria de existencia reconocida. Se trata, pues, de un término sin solera, pero de fuerte consistencia y

arraigo, prueba de lo cual son los impactos que empieza ya a recibir de la crítica.

Los textos anglosajones emplean el vocablo «aircraft», los alemanes «luftfahrtzeuge», los italianos «aeromobile», los franceses «aeronef» y los países de habla hispánica «aeronave». El calificativo «aéreo» es común a todos los términos, sin embargo en los dos últimos se advierte una mayor precisión que en los restantes, puesto que si en aquellos se hace referencia a vehículo, aparato de locomoción, o simplemente móvil, en la terminología francesa y española se indica que éste ha de ser una nave (1).

La voz aeronave, adoptada a partir de la Convención de París de 1919, entraña dos conceptos que es preciso examinar. Aéreo es todo lo que pertenece al aire y, por eso, el adjetivo comprende no sólo las cuestiones relativas a la navegación, ciertamente las más importantes, sino otras muchas como telegrafía y telefonía sin hilos, transmisión de señales ópticas, etc.... Pero esta gran amplitud, propicia a la confusión, se restringe extraordinariamente al referir el adjetivo a la nave y más aún a su utilidad específica, la navegación. Aéreo es, por consiguiente, el medio en que se desenvuelve normalmente la aeronave destinada a tal fin.

Los considerables avances de la técnica, a partir de la última guerra mundial, han hecho problemática la aplicación del adjetivo que nos ocupa al instrumento de la navegación. ROSTAND ponía ya en boca de Cyrano una serie de procedimientos para descender desde la luna a la tierra. Pero ahora no se trata de meras especulaciones literarias producto de la fantasía. La realidad se va imponiendo con una evidencia arrolladora. El 25 de julio de 1955 los Estados Unidos de América anunciaban oficialmente la construcción de un satélite artificial que se probará el año geofísico, punto de partida para la creación de otros ingenios dirigidos a los planetas más próximos. La O. A. C. I. ha redactado un informe para la Asamblea General de la Organización, en el que señala la necesidad de llegar pronto a un acuerdo internacional que regule el espacio interplanetario

Lo cierto es que el espacio aéreo se ha quedado insuficiente y

(1) WEGERT, Alfred, en su obra «Luftrecht» (Berlín, 1936), establece la distinción entre aeromóvil y aeronave en los siguientes términos: El primero es todo aparato capaz de mantenerse en el aire; la segunda lleva además consigo una utilidad, la de ser apta para el transporte de personas o cosas.

que las máquinas volantes surcarán otros espacios (estratosfera, etcétera), en los que el aire ya no existe. Al ampliarse el radio de acción de los hasta el momento aparatos aéreos, el actual adjetivo resultará inadecuado; por ello, VILLAGÓMEZ HITA (2), propone la revisión de nuestra materia y AMBROSINI (3) considera más acertada la denominación «Derecho de la Aviación» que la de «Derecho Aeronáutico» patrocinada por él anteriormente (4).

El segundo concepto objeto de nuestro examen es de la nave. Puede afirmarse que, a excepción de AMBROSINI (5), nadie ha formulado serios reparos a este término. A juicio de tan ilustre tratadista el objeto de la nave es «andar por el agua», «recorrer mares y ríos»; en consecuencia, la navegación —utilización de la nave para su objeto específico— sólo puede ser marítima o fluvial, en ningún caso aérea. Refuerza su tesis basándose en los distintos principios de sustentación de las naves y los aeroplanos (a excepción de los aerostatos y dirigibles). El término navegar, concluye, referido a la aviación, es equívoco y debe ser abandonado.

No compartimos esa opinión. El objeto de la nave es navegar y la navegación no consiste sólo en andar por el agua y recorrer mares y ríos (6), sino en «la locomoción sobre un medio distinto de la tierra firme. La navegación, por consiguiente, puede ser acuática o aérea... (7)». Durante un período multiseccular —las razones son obvias— únicamente se conoció la navegación acuática, sin embargo, aunque sólo fuera en hipótesis, había de admitirse la posibilidad de cualquier otra forma. Ahora la hipótesis ha cobrado vida surgiendo la navegación aérea o, para ser más exactos, la navegación sobre la esfera terrestre.

En conclusión, estimamos conveniente mantener el término aeronave. No encontramos ninguna objeción de peso que hacer al sustantivo y en cuanto al adjetivo, hay que tener presente:

(2) VILLAGÓMEZ HITA, Rafael. «Condición jurídica de la aeronave», 1951. pág. 11.

(3) AMBROSINI, Antonio: «Instituciones del Derecho de la Aviación». 1949. págs. 42 y sigts.

(4) AMBROSINI, Antonio: «Instituzioni di Diritto Aeronautico», 1940, pág. 24.

(5) AMBROSINI, Antonio: «Instituciones del Derecho de la Aviación», loc. cit.

(6) GORDILLO, Manuel: Enciclopedia jurídica SEIX, en la voz Derecho aéreo.

(7) SCIALOJA, Antonio: «Corso di Diritto della Navigazione», 1943, pág. 56.

1) Hasta el momento la determinación del espacio volado por las aeronaves se ajusta perfectamente a la realidad.

2) Si podemos augurar «un mañana en el cual ni aún es imposible que el hombre se escape de la tierra y supere la navegación aérea mediante la navegación intersidereal, todo ello no será sino afianzamiento de algo inicialmente conseguido: la conquista del aire (8)». Pero es más, las conquistas del futuro por audaces que sean, creemos que no relegarán nunca al olvido al espacio aéreo (9).

II. DEFINICIÓN

«La utilidad de una definición de la aeronave se presenta constantemente para precisar los aparatos a los cuales se pueden aplicar los diversos textos de Derecho Aéreo nacionales e internacionales.» Estas palabras escritas por CHAUVEAU (10) han sido reproducidas por FRAGALI (11), SCIALOJA (12), CHIOSSONE (13)... Para RIESE y LACOUR (14), por el contrario, lo único que interesa es tener unas ideas directrices relativas a los aparatos sujetos al Derecho Aéreo; la definición de la aeronave carece de relevancia.

Estamos frente a un punto en el que conviene proceder con cautela para poder llegar a soluciones satisfactorias. El error fundamental en que se ha incurrido con mayor frecuencia ha sido el de dar una definición de la aeronave de carácter ambivalente, es decir, englobando los aspectos técnico y jurídico de la misma con las consiguientes interferencias y confusiones y, en definitiva, su escasa utilidad. La causa de todo ello quizá se deba a que en sus orígenes la elaboración de nuestra pretendida disciplina estuvo a cargo, en

(8) GARCÍA ESCUDERO, José María: «Las libertades del aire y la soberanía de los Estados», 1951, pág. 10.

(9) En la esfera específicamente jurídica es muy frecuente encontrar instituciones que en el transcurso del tiempo han modificado sustancialmente su contenido inicial y que, sin embargo, por respeto a la tradición y para su más fácil inteligencia conservan su denominación primitiva. A título de ejemplo indicaremos en el Derecho público la soberanía y en el privado la propiedad, ambas fundamentales.

(10) CHAUVEAU, Paul: «Droit Aérien», 1951, pág. 291.

(11) FRAGALI, Michele: «Principii di Diritto Aeronautico», 1930, pág. 52.

(12) Ob. cit., pág. 56.

(13) CHIOSSONE, Germán: «Principios generales de Derecho Aeronáutico venezolano», 1954, pág. 36.

(14) «Precis de Droit Aérien», 1951, pág. 115.

gran parte, de técnicos de la aviación (15), que dejaron lógicamente la impronta de su personalidad.

Por esto la doctrina se divide y mientras unos propugnan la conveniencia de una definición, otros, ante las dificultades que se plantean, buscan caminos más prácticos y de mayor facilidad. En el año 1930, el C. I. T. E. J. A. trató en Budapest de definir la aeronave, teniendo que renunciar a su empeño.

Lograr una definición de la aeronave desde el punto de vista técnico con validez temporal ilimitada es tarea casi imposible. Ese concepto estará siempre en función de los avances de la técnica que supera todas las previsiones. Se ha dicho, y no sin razón, que es inútil fijar unos límites fuera de los cuales las aeronaves dejan de serlo. En ningún otro sector de la mecánica se produce un envejecimiento tan prematuro de los modelos que van apareciendo. Aunque resulte paradójico, esta circunstancia no representa grave dificultad para el jurista, ni siquiera para el legislador. Partiendo de una concepción teleológica del Derecho, los cauces de lo jurídico estarán perfectamente delimitados y todo lo que discurra por ellos tendrá una regulación específica. El caudal podrá aumentar o disminuir en el transcurso del tiempo. Es el caudal el que varía, el cauce se mantiene siempre el mismo. Sólo en ocasiones excepcionales será preciso rectificarlo. La aeronave podrá variar su estructura, su forma o sus características. Su concepto jurídico no tiene porqué variar constantemente.

Vamos a contemplar algunas de las definiciones de la aeronave a la luz de Congresos, Convenios y leyes positivas. Empezaremos por los primeros.

Con motivo de la Exposición Universal celebrada en París el 31 de julio de 1889, se reúne en la capital francesa el Primer Congreso Internacional de Aeronáutica. La palabra «aeronef» aparece entonces, pero no con carácter genérico, sino aplicada a «los aparatos más pesados que el aire, con medios propios de propulsión» (16). La definición es totalmente inadecuada por su gran amplitud. Además, al no aludir a la posibilidad de mantenimiento en el aire que es pre-

(15) COUANNIER, Andrè Henry: «Elements createurs du Droit Aerien», 1929, pág. 11.

(16) Se definen además los aerostatos: «Globos libres inflados con un gas más ligero que el aire». Y los aeronatos: «Globo dirigible más ligero que el aire y que tiene medios propios de propulsión».

ciso sobrentender, conviene igualmente a los buques, automóviles, etcétera.

Dado este primer paso, se reúnen otros varios Congresos y Conferencias (17), que abordan problemas aéreos de menor importancia para nuestro objeto y que preparan el terreno para la «Convention portant Reglementation de la Navigation Aerien», firmada en París el 13 de octubre de 1919, que se ocupa nuevamente de las aeronaves, dando en su Anexo A) la siguiente definición: «Todo aparato que pueda sostenerse en la atmósfera merced a la reacción del aire.» Comparando esta definición con la del Congreso de 1898, observamos un tecnicismo más perfecto. En primer lugar la palabra aeronave tiene ya carácter genérico y se refiere tanto a los aparatos más pesados que el aire como a los más ligeros (18). En segundo término exige la posibilidad de mantenerse en la atmósfera, que en la definición contemplada anteriormente había que presumir.

España, Portugal y un buen número de países sudamericanos permanecieron al margen de la Convención de París. Por este motivo el Gobierno español convocó un Congreso, que se reunió en Madrid los días 25 al 30 de octubre de 1926, al que asistieron veintitún Estados y en el cual se elaboró el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, de primero de noviembre del referido año. Con posterioridad, el 20 de febrero de 1928, se firmó en La Habana el Convenio Panamericano sobre Aviación Comercial. En ambos se reprodujo la definición de aeronave de 1919, razón que nos exime de todo comentario.

Sin esperar al cese de las hostilidades de la segunda guerra mundial, los Estados Unidos, que habían alcanzado un desarrollo aéreo extraordinario, por la urgencia bélica de los acontecimientos, con-

(17) Instituto de Derecho Internacional. Sesión celebrada en Neuchatel, en 1900. Sesión del mismo Instituto en Bruselas, en 1902. Conferencias de Berlín, de 1903 y 1906. Instituto de Derecho Internacional. Sesión de Gante, de 1906. Congreso de Milán de 1906; de Bruselas de 1907; de Nancy de 1909; de París de 1910; de Verona de 1910; de Madrid de 1911. Conferencia de la I. L. A., París, 1912. Congreso de Frankfurt de 1913. En las cláusulas aéreas de los Tratados de Paz no hay referencias a esta cuestión.

(18) En el Anexo D) de la Convención, se definen los diversos tipos de aeronaves. Globo: *Aeronave* cautiva o libre, que utiliza un gas más ligero que el aire como medio de sustentación en la atmósfera y no tiene medio alguno de propulsión. Dirigible: *Aeronave* que mediante un gas más ligero que el aire se sostiene en la atmósfera y posee medios propios de propulsión. Avión: *Aeronave* más pesada que el aire que cuenta con medios propios de propulsión.

vocan una Conferencia de Aviación Civil, en Chicago, en la que participan 54 Estados, entre ellos España, y que se inicia el primero de noviembre de 1944 con un mensaje del Presidente Roosevelt. En el Anexo B), art. 3.º, de la Convención, se define nuevamente la aeronave en el mismo sentido que la Convención de París, con la única novedad de que, después de la palabra «aparato», añade «o dispositivo». Con ello, dice TAPIA SALINAS (19), parece querer dar entrada a futuros tipos de máquinas volantes. Esta ligera modificación nos hace a nosotros pensar en el concepto de aeronave de la Civil Aeronautics Act, de 1938 (Estados Unidos), que examinaremos posteriormente y que consideramos como su precedente inmediato.

Hemos visto las fórmulas de los textos internacionales de carácter general más importantes. En ellos se sigue una trayectoria precisa que aparece cada vez más depurada. Sin embargo, no encontramos ningún rasgo de carácter funcional que dé base al planteamiento de problemas jurídicos especiales. Para eso tenemos que acudir, sin abandonar el plano internacional, pero dentro de una mayor concreción, a la Convención Sanitaria para la Navegación Aérea, firmada en La Haya el 12 de abril de 1933, la cual define a las aeronaves como a «todos los aparatos que en razón de la propiedad del aire se encuentran en situación de mantenerse en el mismo y que están *destinados a la navegación aérea*».

En el Derecho positivo interno de los distintos Estados es imposible encontrar una línea perfectamente definida como en las Convenciones, lo cual resulta más extraño teniendo en cuenta la nota de internacionalidad fuertemente acusada en este sector del Derecho.

No pretendemos hacer una enumeración exhaustiva, ni tan siquiera profusa, que a nada conduciría. Por razones de sistema y ante la limitada información de que disponemos, preferimos hacer mención de las definiciones de mayor relieve, clasificándolas en tres grupos:

1.º Textos positivos en los que se define a la aeronave atendiendo exclusivamente a sus características técnicas:

Francia: «Se llaman aeronaves todos los aparatos capaces de elevarse o de circular en el aire.» Ley de 31 de mayo de 1924, artículo 1.º (20).

(19) TAPIA SALINAS, Luis: «La regulación jurídica del transporte aéreo», 1953, pág. 134.

(20) «Un planeador, aparato de vuelo a vela, si no es capaz de ele-

República Dominicana: «Cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.» Ley sobre Navegación Aérea Civil, de 28 de enero de 1949, art. 3.º (21).

Méjico: «Cualquier vehículo que pueda sostenerse en el aire.» Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940, reformada el 23 de enero de 1950, art. 311. Reglamento de operación de aeronaves civiles, de 22 de febrero de 1950, art. 1.º. Reglamento de tránsito aéreo, reformado, de primero de febrero de 1951, artículo primero (22).

2.º Textos positivos que no definen la aeronave, pero incluyen los distintos aparatos que merecen tal nombre (omitimos las diversas enumeraciones por su escasa utilidad desde nuestro punto de vista, y señalaremos únicamente algunos países que adoptan este sistema):

Gran Bretaña.—El Air Navigation Act de 1920 y el de 1938 no se refieren para nada a este punto. El Air Navigation Order de 1923 seguía el criterio enumerativo en la moción 31.

Suiza.—La Ley federal sobre Navegación Aérea, de 21 de diciembre de 1948, se abstiene voluntariamente, a juicio de RIESE y LACOUR (23), de dar definiciones. Enumera, sin embargo, las distintas clases.

3.º Textos positivos que, además de indicar las características técnicas o los varios modelos, contienen una referencia a su finalidad:

a) *Transporte*.—Para salvar a la aeronave de la aridez proyectada por un enfoque exclusivamente técnico y justificar su presencia en las normas positivas o en las páginas de los tratados de Dere-

varse por sí mismo, permite, entretanto, efectuar vuelos de más o menos importancia y de circular libremente en el aire. Cumple así una de las condiciones, suficiente ella sola por el artículo primero de la Ley, para constituir una aeronave, y está sometida a la legislación sobre navegación aérea.» Tribunal de Vitry-le-Francois: Sent. 20 de octubre de 1932. En el mismo sentido, la Corte de Casación, 30 de noviembre de 1935.

(21) En el mismo artículo se definen las más ligeras y pesadas que el aire.

(22) La Ley de Aeronáutica Civil de junio de 1936, incluía al «transporte de personas o cosas». Contrasta esta definición derogada con la vigente, análoga a la de la República Dominicana, e inspiradas ambas en los textos internacionales.

(23) Ob. cit., pág. 113.

cho, se ha señalado al transporte como la finalidad específica de las aeronaves. Estadísticamente está comprobado que el transporte de personas o cosas ocupa el primer lugar en las actividades aeronáuticas, de lo cual se concluye que por sí solo es suficiente para definir a la aeronave. Ante una opinión tan extendida nos permitimos la siguiente sugerencia. Toda definición para merecer tal nombre debe ser omnicomprendensiva y si al definir la aeronave se atiende a su objeto principal solamente, no cabe duda de que quedarán fuera de ella otra serie de actividades que por lo menos harán que la definición sea incompleta.

Italia.—«Por aeromóvil se entiende toda máquina apta para el transporte de personas o cosas de un lugar a otro.» Código de la Navegación, de 30 de marzo de 1942. Art. 743.

Uruguay.—«Aeronave es cualquier aparato destinado al transporte aéreo de personas o cosas.» Código de legislación aeronáutica, de 3 de diciembre de 1942. Art. 13.

Argentina.—«Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que pueden circular en el aire y que sean aptos para transportar personas o cosas.» Código Aeronáutico, de 15 de julio de 1954. Artículo 35.

b) *Navegación.*—El término es más amplio que el de transporte. La navegación es el género, el transporte la más importante de sus especies, pero sólo una de ellas. Su concepto ha sido estudiado anteriormente, su aptitud para cualificar a los aparatos o mecanismos objeto de nuestra atención será examinado con posterioridad.

Estados Unidos.—«Aeronave significa cualquier aparato conocido o en adelante inventado, usado o destinado para la navegación o el vuelo por el aire.» Civil Aeronautics Act, de 1938. Título primero, Sección primera.

Líbano.—«Se considera aeronave para la aplicación de la presente ley todo aparato que pueda volar y navegar en el aire, y comprende los globos cautivos y libres y los dirigibles de todas clases.» Ley de 11 de enero de 1949. Art. 3.º.

Venezuela.—«Se consideran aeronaves, a los efectos de esta ley, todos los aparatos capaces de elevarse y transitar en el aire, destinados al transporte de personas o cosas, exhibiciones, propaganda, tu-

rismo, instrucción, deporte y a otros fines comerciales, agrícolas, sanitarios o científicos.» Ley de Aviación Civil, de 12 de abril del año 1955. Art. 17 (24).

La legislación aeronáutica española se encuentra en período formativo. La Ley de 27 de diciembre de 1947, que establece las Bases para la redacción de un Código de Navegación Aérea, no ha sido todavía desarrollada en el correspondiente texto articulado. Aun cuando esta Ley carece de fuerza vinculante para los súbditos, no podemos desconocerla, pues contiene las esencias del Código futuro y tanto el Gobierno como la Comisión de Codificación Aeronáutica habrán de acomodarse a lo que en ella se dispone para la redacción del mismo (25). La Ley emplea constantemente la palabra aeronave, pero no da una definición de la misma, criterio que estimamos acertado, porque la misión del legislador no es la de definir sino la de ordenar (26). La lectura de su texto y preámbulo permite llegar fácilmente al concepto funcional que de la misma tuvieron los redactores, considerando a la aeronave como instrumento destinado a la navegación aérea.

Existen, sin embargo, dos disposiciones que abordan directamente esta cuestión: el Real decreto de 25 de noviembre de 1919 y el vigente Reglamento del Registro Mercantil, de 14 de diciembre de 1956. En el art. 44 de la primera se define a la aeronave como a «todo aparato de *navegación aérea* o de estancia en el aire (dirigible, globo libre o cautivo, aeroplano y demás aparatos análogos)» (27).

En esta definición destacan dos notas fundamentales, el carácter genérico y el destino aeronáutico. La importancia de la misma sube de grado si se piensa en la fecha de la disposición que comentamos —el mismo año de la Convención de París— y se compara con las raquíticas definiciones nacidas en aquel entonces y bastantes años

(24) En este artículo no se hace referencia al término *navegación*, pero queda sobreentendido en la completa enumeración de los distintos fines asignados a la aeronave.

(25) Art. 3, de la Ley.

(26) «Los Códigos no deben dar definiciones, pues éstas son la condensación de doctrinas y orientaciones científicas, sujetas a renovación constante.» CASTAN, José: «Derecho Civil español, común y foral», 1953, II, pág. 58.

(27) A continuación de las definiciones de *dirigible*, *globo libre*, *aparato volador*, *aeronave militar*, *aeronave de pasajeros* y *aeronave de comercio*.

después en el seno de reuniones internacionales o en los organismos legislativos internos.

El art 178 del Reglamento del Registro Mercantil establece que «para los efectos de este Reglamento se entiende por aeronave toda construcción destinada al transporte de personas o cosas, capaz de mantenerse y moverse en el aire, sea más o menos ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores». Aunque al tratar de la base de la inscripción en la Sección de Aeronaves del Registro Mercantil examinaremos con detenimiento esta definición, queremos ahora destacar que el legislador español se ha inclinado en este punto por la nota del transporte, siguiendo esa corriente que ya hemos censurado. Resulta, además, que en nuestro ordenamiento jurídico la aeronave es objeto de distinta valoración en el Registro de Matricula y en el Mercantil, ya que al restringir este último su ámbito objetivo quedarán privadas de sus ventajas y protección las aeronaves que estando matriculadas no se destinan al transporte.

III. NATURALEZA JURÍDICA

Abordar los problemas de derecho que plantea la aeronave sólo es posible partiendo de su verdadera naturaleza jurídica. Tenemos que recorrer forzosamente este camino a sabiendas de las dificultades que entraña para alcanzar la meta propuesta. Si en los puntos que hemos examinado no había paridad en las opiniones, en éste la discrepancia es mayor. Otra vez más nos encontramos ante las exigencias ineludibles de carácter metodológico, que el Derecho Aero-náutico ha ignorado en muchas ocasiones, apremiado por la necesidad de resolver problemas concretos que no admitían dilación. Resulta así que cuando los juristas dedicados al estudio de esta especialidad proclaman la autonomía y sistematicidad de la nueva disciplina, el Comité Jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.) se plantea en su sexta sesión —junio del año 1950— el problema de la condición jurídica de la aeronave que fué estudiada en la siguiente. Estamos terminando por el principio o empezando por el final. La conclusión es la misma, el método ha fracasado. Entiéndase bien que cuando hablamos de Derecho Aero-náutico terminado, queremos decir que ha regulado con evidente

acierto en muchos casos la mayor parte de las cuestiones surgidas, pero nunca que no esté sujeto a una constante revisión, ni menos aún que tenga carácter autónomo.

Las notas que, a nuestro juicio, tipifican a la aeronave desde el punto de vista jurídico son las siguientes :

- 1.º Ser objeto de derecho.
- 2.º Ser un bien mueble *sui generis*.
- 3.º Su carácter registrable.
- 4.º Su naturaleza compuesta.
- 5.º Su destino para la navegación aérea.

1.º *La aeronave, objeto de derecho ; su pretendida personalidad.*
En la VII Reunión del Comité Jurídico de la O. A. C. I., LOAEZA presentó, a requerimiento de aquél, una ponencia sobre la condición jurídica de la aeronave, en la que sentaba las siguientes afirmaciones :

«No debe dudarse que la aeronave, que en muchos aspectos se asemeja a un barco, y como éste es capaz de tener personalidad.

Este ente..., es objeto y sujeto de derecho... y es capaz de ejercer derechos y contraer obligaciones, de prerrogativas y limitaciones directamente relacionadas con la propia aeronave.

El hecho de que la aeronave tenga personalidad, es decir, condición jurídica, puede demostrarse si hacemos un breve examen de las distintas fuentes.»

Entre esas fuentes cita el Convenio de Chicago sus anexos técnicos, los convenios bilaterales y las leyes nacionales de cierto número de Estados en los que se menciona «con frecuencia a la aeronave y sus derechos y obligaciones, sin mencionar al propietario, comandante de la aeronave o a cualquier otra persona». Y en las que «se contienen disposiciones que reconocen la condición jurídica de las aeronaves». Se refiere igualmente al Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves que, «como su propio nombre y función lo indican, sirve para demostrar que la aeronave es sujeto de derechos privados».

Análoga posición mantiene VILLAGÓMEZ HITA (28), CHAUVEAU

(28) «Los elementos esenciales de la condición jurídica de la aeronave son los que le dan un carácter de sujeto y objeto de derecho. La aeronave tiene la condición de sujeto protegido por el Estado». Ob. cit., pág. 98

(29) habla de una cuasi personalidad y GAY DE MONTELLA (30) inicia uno de sus estudios con el título de «Personalidad de la aeronave y publicidad aeronáutica en la legislación española», aunque se olvide luego, afortunadamente, del encabezamiento de su trabajo y defina a la aeronave como «una cosa mueble de naturaleza compuesta».

Se ha entendido tradicionalmente por personalidad la aptitud para ser sujeto activo o pasivo de relaciones jurídicas. Las teorías de la ficción empleadas como recurso para justificar la existencia de las llamadas personas jurídicas, están hoy abandonadas. Para CARNELUTTI, la personalidad jurídica sólo puede residir en el hombre aislado —persona simple— o agrupado con otros —persona compleja—, puesto que sólo el hombre puede ser el centro donde converjan los elementos económico y jurídico de las distintas situaciones. El Derecho tiene que servirse en este punto de un concepto prejurídico, necesario y valiosísimo: el concepto de persona (31).

Ese concepto prejurídico no es otro que el ontológico, formulado por BOECIO, con elementos aristotélicos y aceptado y comentado después por SANTO TOMÁS: «persona est rationalis naturae individua substantia» (32). No basta tener una existencia física para adquirir derechos y contraer obligaciones, es preciso, además, una naturaleza racional. Porque derecho y obligación son términos carentes de sentido si no están referidos a la libertad que sólo puede darse en los seres dotados de inteligencia y voluntad, es decir, en los hombres, bien aislados o integrando las llamadas personas complejas. Senta-do esto, parece difícil armonizarlo con la fórmula usual de expresarse muchas leyes y convenciones en las que se habla de nacionalidad y responsabilidad de las aeronaves, incluso de sus derechos y obligaciones, como taxativamente lo hace el art. 5.º de la Convención de Chicago. La subjetivación de los bienes, frecuente en otros sectores del Derecho, no tiene más sentido que el de una metáfora, explicable por razones de comodidad y apego a la rutina. SCIALOJA (33) encuentra los precedentes de este modo de expresión en las Tablas de Amalfi, relativas a la navegación marítima, per-

(29) Ob. cit., pág. 297, nota 6.

(30) GAY DE MONTELLA, Rafael: Artículo publicado en la *Ley*. Argentina, 24 de agosto de 1949.

(31) CARNELUTTI, Francisco: «Teoría General del Derecho», 1955, página 151.

(32) *Summa Theologica*, 1.ª, q. 29, art. 1.º

(33) Ob. cit., págs. 200 y 91.

tenecientes a una época en que la personificación de la nave no podía tener ningún significado jurídico. Este, y no otro, es el alcance que debe darse al término personalidad de la aeronave.

Descartado el que la aeronave sea sujeto de derecho, forzosamente podemos concluir que es un objeto. «Todo cuanto existe en la naturaleza y no se le reconoce personalidad, se le da el nombre de cosa» (34). Ahora bien, las cosas —término de amplitud y vaguedad extraordinario— sólo interesan al Derecho cuando, reuniendo ciertas condiciones, pasan a integrar la categoría de bienes. El concepto de cosa es abstracto y genérico; el de bien concreto es el mismo que el de cosa, pero aplicado ya a las relaciones de derecho (35). El problema consiste en determinar cuáles son los factores que comunican a la cosa sustancia jurídica. Para resolverlo acudimos a la opinión autorizada de diversos tratadistas. En este punto, dice JOSSE-
RAND (36), que como en tantos otros identifica los bienes con los valores económicos, lo jurídico es función de lo económico. JERÓNIMO GONZÁLEZ (37) dice que «la noción de cosas corporales va adquiriendo sentido jurídico gracias a un coeficiente económico que las transforma en bienes», mientras que otros autores estiman suficiente que las cosas presten utilidad sin que sea necesaria una estimación económica (38). Por el contrario, y a juicio de PLANIOL y RIPERT, la utilidad por sí sola no basta, es precisa además la nota de apropiación (39). Finalmente, cabe señalar la posición armónica de gran parte de la doctrina (40) insatisfecha con soluciones extremas que exige la concurrencia de la utilidad y la apropiación, bas-
tando que esta última sea potencial.

Aunque en el Código civil español se habla indistintamente de cosas y de bienes (arts. 334, 335, 346, 348, 375, 376, etc.), el legislador de 1889 tenía ideas muy claras sobre la materia, como lo de-

(34) DE BUEN, Demófilo: «Derecho Civil español común», 1930, pág. 140.

(35) SÁNCHEZ ROMÁN, Felipe: «Estudio de Derecho Civil», 1911, Tomo II, pág. 487.

(36) JOSSE-
RAND, Louis: «Derecho Civil», 1950, Tomo I. Volumen III, pág. 3.

(37) GONZÁLEZ, Jerónimo: «Estudios de Derecho Hipotecario», pág. 7.

(38) CASTAN, José: Ob. cit. Tomo I, pág. 225.

(39) «El mar, el aire atmosférico, el sol, son cosas indispensables para la vida terrestre; sin embargo, no son bienes puesto que no pueden ser objeto de apropiación. Las cosas son bienes en el sentido jurídico, no cuando son útiles al hombre, sino cuando son apropiables». «Tratado práctico de Derecho Civil francés», 1932. Tomo III, pág. 59.

(40) SÁNCHEZ ROMÁN, Felipe: Loc. cit., y DE BUEN, Demófilo: Loc. cit.

muestra en su laconismo el art. 333 del citado cuerpo legal, al decir que «todas las cosas que son o pueden ser objeto de apropiación se consideran bienes...». El concepto de bien especifica al de cosa que tiene carácter genérico. No son bienes todas las cosas, solamente lo son aquellas apropiadas o apropiables. No se requieren otras circunstancias. Entre los varios caminos existentes para determinar la jurisdicción de las cosas, el legislador ha optado por el más seguro.

Situada la aeronave dentro del amplio marco de las cosas, podemos ahora, siguiendo este criterio lógico, dar un paso más y catalogarla entre los bienes. Cualquiera que sea el criterio que se adopte desde el punto de vista doctrinal, y claro está que también desde el legal, llegamos a esta conclusión aceptada igualmente en la esfera específicamente aeronáutica, como veremos en páginas siguientes.

Nos queda por examinar un último aspecto de las aeronaves, objetos de derecho, en relación con el Derecho Mercantil, partiendo del planteamiento general que hace VICENTE Y GELLA, quien entiende que no existe una teoría genuinamente mercantil del objeto del derecho, sino «unas normas especiales del Derecho Comercial respecto de algunas cosas» (41). GARRIGUES (42), al estudiar el patrimonio de la empresa mercantil, se ocupa de las cosas corporales que clasifica desde el punto de vista del tráfico, en material del negocio, mercadería, utillaje, dinero e inmuebles. Sólo nos interesan los dos primeros términos, a los que puede quedar adscrita la aeronave según las circunstancias.

Por material del negocio entiende «las cosas muebles por naturaleza que no son mercancías y no están destinadas a la venta, sino que se utilizan por el comerciante de un modo accesorio en la explotación». El concepto de mercancía presenta mayor dificultad. Aun cuando admite que no es exacta, da la siguiente definición doctrinal: «toda cosa corporal mueble susceptible de tráfico que constituye un objeto actual de la actividad mercantil y que tiene un valor ínsito en la cosa misma». La inexactitud proviene, a su juicio, de que no se excluyen de la misma algunas cosas que en el lenguaje de los comerciantes no son mercancías, por ejemplo, los buques.

Existiendo una estrecha afinidad entre la naturaleza de buques

(41) VICENTE Y GELLA, Agustín: «Curso de Derecho Mercantil comparado», 1944, pág. 334.

(42) GARRIGUES, Joaquín: «Curso de Derecho Mercantil», 1955. Tomo I, págs. 167 y sigts.

y aeronaves, parece que estas últimas no podrán tener tampoco la referida consideración. Nosotros, sin embargo, no lo creemos así.

Si, como afirma GARRIGUES, la palabra mercadería sirve sólo para poner de manifiesto el valor en cambio de la cosa, frente a su valor en uso, en aquellos supuestos en que el buque, aeronave, o cualquier otro mueble se adquieran para ser revendidos con ánimo de lucro, tendrán, en el plano doctrinal, ese carácter. La definición que anteriormente citamos nos parece exacta y aplicable a los buques lo mismo que a las aeronaves, que doctrinalmente pueden ser mercaderías.

Desde el punto de vista legal la solución es otra. Ni en el Código, ni en las leyes especiales se da ningún concepto. Esta omisión legal es subsanada por GARRIGUES que, interpretando diversos preceptos, llega, por exclusión, al siguiente concepto: cosas muebles que no sean ni frutos, ni títulos valores, ni efectos del comercio. Nosotros excluimos, además, a los buques por la incompatibilidad entre los arts. 85 y 573 del Código de Comercio.

Quizá el efecto más importante de las mercaderías desde el punto de vista legal es el trato favorable que a su comprador en almacenes o tiendas abiertas al público otorga el art. 85 del Código de Comercio, mediante la prescripción instantánea. Los vicios del título del vendedor son inoperantes respecto al adquirente y subadquirentes posteriores, y las acciones civiles y criminales sólo podrán ejercitarse contra el que vendió indebidamente.

La adquisición de un buque deberá constar en documento escrito (art. 573 del Código de Comercio) y se inscribirá en el Registro Mercantil (arts. 17 y 22 del Código de Comercio y 149 del Reglamento del Registro Mercantil de 20 de septiembre de 1919). La adquisición efectuada y no inscrita no produce efectos respecto a tercero (art. 573 del Código de Comercio), quien, por el contrario, resultará perjudicado desde la fecha de la inscripción del documento que no podrá invalidarse por otros anteriores o posteriores no registrados (art. 26 del Código de Comercio). El juego del art. 85 del Código de Comercio es imposible y, en consecuencia, el buque legalmente no puede tener la consideración de mercancía. El Reglamento del Registro Mercantil de 1956 mantiene esta misma línea en sus artículos 2.º y 147.

Respecto a las aeronaves, y con anterioridad al vigente Reglamento del Registro Mercantil, no podíamos decir otro tanto. Su

falta de regulación dentro de las leyes mercantiles hacía que las mismas quedaran sujetas a lo establecido en el art. 85 del Código de Comercio. Las restantes disposiciones aeronáuticas tienen, fundamentalmente, carácter administrativo y de seguridad pública, ajenas por tanto al punto que comentamos, y las bases de la Ley de 27 de diciembre de 1947, relativas a la adquisición que examinaremos posteriormente, están pendientes aún de su correspondiente articulación.

Publicado el Reglamento del Registro Mercantil, el art. 85 del Código de Comercio resulta igualmente inoperante respecto a las aeronaves, puesto que el art. 179 prescribe la inscripción obligatoria y el art. 2.º declara que los documentos sujetos a inscripción y no inscritos no producirán efectos respecto de terceros. En definitiva, concluimos que las aeronaves no pueden ser consideradas legalmente como mercancías.

La actividad más frecuente de las Empresas aéreas no es la de mediación lucrativa entre los que las producen y los que las utilizan, sino la de navegación realizada casi siempre con fines de transporte. En estos casos las aeronaves constituirán dentro del patrimonio de la Empresa elementos accesorios, si bien imprescindibles de la explotación, debiendo ser consideradas, según la terminología del Profesor GARRIGUES, como «material del negocio».

2.º *La aeronave, bien mueble especial* — La distinción entre bienes muebles e inmuebles tuvo escasa importancia en el Derecho romano, que había centrado su atención en las *res Mancipi* y *nec Mancipi*. Muebles e inmuebles estaban sometidos, en principio, a las mismas normas. Fué en la época medieval, a consecuencia del influjo de ciertas ideas procedentes del Derecho Público, especialmente la de soberanía, cuando la distinción supuso una ruptura entre el régimen jurídico de ambas clases de bienes. El gran valor de los primeros, frente al escaso de los segundos, se tradujo en las frases estereotipadas, repetidas después en todos los manuales, sobre la vileza y la posesión vil de los muebles. Los inmuebles fueron considerados como «los aristócratas de las cosas» (43), y en el terreno jurídico rodeados de todos los privilegios. Esta división, teóricamente incompatible con el espíritu individualista que animó a la

Revolución Francesa, pasó con todo su vigor al Código civil galo y a los restantes en él inspirados. «Este es, dice JOSSEKAND (44), uno de los puntos más débiles de la obra del primer Cónsul, una de sus facetas más discutidas.» Los Códigos de más reciente factura abandonan ya esa actitud.

El Código civil español (art. 333) eleva la distinción a la categoría de *summa divisio* y se ocupa de ambas clases en los artículos 334 a 337. La división trasciende a las restantes disciplinas jurídicas.

El binomio a que nos venimos refiriendo cubrió dignamente una etapa dilatada en la vida del derecho. Esos dos viejos moldes «sin duda merecen todo el respeto a que son acreedores por la utilidad que han prestado al Derecho durante muchos siglos. Pero ya no bastan para satisfacer las necesidades de la vida jurídica contemporánea» (45). Algo ha sucedido transformando el panorama. Sólo podemos comprenderlo partiendo del estudio de las causas que motivaron la dualidad. Porque ésta no surgió del capricho, estaba plenamente justificada e imprimió una diversidad de tratamiento jurídico.

A nuestro juicio, la distinción se asentó históricamente sobre tres pilares: dos de carácter técnico y uno económico. Los primeros se refieren a la movilidad y a la susceptibilidad de identificación de los bienes, el último a su valor. Los inmuebles «rayzes... que se non pueden mover» (46), eran aquellos que tenían una situación fija, reunían caracteres suficientes para ser objeto de publicidad formal y gozaban en el tráfico de una gran estimación. Los muebles, por el contrario, presentaban notas antagónicas. Sin embargo, cuando llegó el momento —etapa codificadora— de catalogar todos los bienes en una u otra de las categorías se atendió exclusivamente al criterio del desplazamiento, por un afán de simplificación y por entender posiblemente que los otros dos rasgos eran una secuela de aquél (artículo 335 del Código civil español y 528 del Código civil francés) (47). Si no lo admitimos así, tendremos que llegar a la conclusión absurda de que la movilidad, por sí sola, es capaz de imprimir

(44) JOSSEKAND: Ob. cit., pág. 22.

(45) VALLET DE GOYTISOLO, Juan: «Introducción al estudio de la hipoteca mobiliaria y la prenda sin desplazamiento». Rev. de D. Privado, 1953, pág. 498.

(46) Partida II, Título 17.

(47) PLANIOL: Ob. cit., pág. 67, y SÁNCHEZ ROMÁN: Ob. cit., pág. 501

una regulación jurídica diferente, según que exista o no en los bienes. Claro que hay motivos para pensar en tal absurdo al advertir que en la época de la codificación la revolución industrial había operado ya un cambio en la fisonomía económica de los bienes muebles.

Lo cierto es que hoy existen bienes muebles susceptibles de ser identificados como los inmuebles y, sobre todo, de análogo y en ocasiones de superior valor. «Será preciso, un día u otro, poner fin a este conflicto entre la realidad económica y la ficción jurídica» (48). «Hay que considerar totalmente superada la clasificación, porque no responde al momento económico actual» (49). «Los términos muebles e inmuebles se hallan hoy en la ciencia y en la realidad de la vida jurídica en una verdadera crisis» (50). «El legislador no puede olvidar que actualmente esos dos viejos moldes han sido desbordados por la cambiante realidad» (51).

El aumento de valor de los muebles ha determinado que su distinción de los inmuebles haya perdido importancia económica, pero su valoración jurídica sigue siendo casi análoga. MANRESA (52) destaca la existencia de una serie de cosas, intermedia entre los dos polos tradicionales, una categoría híbrida jurídicamente no reconocida, de la que existen precedentes en el Derecho anglosajón en la figura del «chattels» real. En nuestro Derecho, aun cuando ciertos bienes están más cerca de la órbita de los inmuebles, mientras puedan desplazarse sin detrimento, serán y estarán sometidos a las reglas de los muebles. Hay que tener presente, como afirma JOSSE-RAND (53), que «la teoría de la distinción de los bienes es de orden objetivo y presenta carácter de orden público», es decir, que la voluntad del hombre no puede cambiar la naturaleza mobiliaria o inmobiliaria de un bien.

En nuestro Derecho esta regla está excepcionada. En un caso por la libre voluntad de los particulares, en otro por disposición legal. En el régimen económico de la sociedad conyugal aragonesa, el

(48) JOSSE-RAND : Loc. cit.

(49) MARÍN PÉREZ, Pascual : «Introducción al Derecho Registral», 1947, pág. 42.

(50) AZCÁRATE, G. : «Ensayo sobre la historia del derecho de propiedad», Tomo III, pág. 49.

(51) VALLET DE GOYTISOLO : Loc. cit.

(52) MANRESA Y NAVARRO, José : «Comentarios al Código civil español», 1952, Tomo III, págs. 15 y sigts.

(53) JOSSE-RAND : Ob. cit., pág. 47.

Apéndice (art. 48, último inciso) permite que, por pacto consignado en escritura pública, se pueda atribuir a los muebles la condición de sitios y a éstos la de muebles. La Ley de Hipoteca Naval, en su artículo primero, establece que para el solo efecto de la hipoteca los buques mercantes se considerarán bienes inmuebles.

Centrada la cuestión en estos términos, y partiendo de la movilidad como medio legal de discernir el carácter mobiliario o inmobiliario de un bien, las aeronaves tienen el carácter de bienes muebles. Si los antiguos juristas llamaban a los bienes muebles, bienes volantes, la aeronave es el bien volante por excelencia. El carácter mobiliario de la aeronave, dentro de la categoría de los bienes, ha sido reconocido expresamente por el derecho científico (54) y el positivo (55). Ciertamente es que muchas legislaciones no dicen nada sobre este particular, pero no se trata de ninguna laguna, pues la regulación que hacen de las aeronaves presupone este carácter. En otros casos la omisión se debe a que por tratarse de un mueble especial, como examinaremos a continuación, se ha preferido no determinar la naturaleza del bien y regular directamente sus distintos aspectos (56).

La aeronave no es un objeto mueble puro y simple, sino que presenta características especiales (57), entre las que no incluimos su

(54) FRANCOZ RIGOL, Francisco: «Principios de Derecho Aéreo», 1939, pág. 89; HAMILTON, Eduardo: «Manual de Derecho Aéreo», 1950, pág. 373; BUCIO CIPRÉS, Eduardo: «La hipoteca sobre aeronaves civiles», 1952, pág. 39; CHIOSSONE LARES, Germán: Ob. cit., pág. 37; GAY DE MONTELLA, Rafael: Ob. cit.; TAPIA SALINAS, Luis: Ob. cit., pág. 56; LE GOFF, Marcel: «Manuel de Droit Aerien», 1954, pág. 272; LACKER, Daniel: «Initiation au Droit Aerien», 1937, pág. 9; LEMOINE, Maurice: «Traite de Droit Aerien», 1947, pág. 174; CHARLIER: «Droit Aerien», 1950, pág. 75; AMBROSINI, Antonio: «Cours de Droit Aeronautique», 1935, pág. 73; CONSENTINI, Francesco: «Code international de l'aviation», 1939, art. 179; FRAGALI, Michele: «Principii di Diritto Aeronautico», 1930, pág. 152; MAC NAIR: «The Law of the air», 1932, pág. 90; COOPER, Jhon: «A study of legal status of aircraft», 1949, pág. 56.

(55) Italia, Código de la Navegación, art. 861; Uruguay, Código de legislación aeronáutica, art. 96; Argentina, Código Aeronáutico, art. 48; Venezuela, Ley de Navegación, art. 62; Líbano, Ley de Navegación, art. 17.

(56) El nuevo Código civil peruano dice que son inmuebles las naves y las aeronaves. Cita de MANRESA, en «Comentarios al Código civil español», 1952, pág. 62.

(57) En el informe presentado por el Doctor LOAEZA, ante el Comité Jurídico de la O. A. C. I., destaca las siguientes: a) Las normas de Derecho público que regulan su construcción y destino, así como su utilización y explotación; b) La aeronave es un bien indivisible, en el sentido de que cualquiera de sus partes no podría desempeñar por sí sola la función del todo; c) Las aeronaves tienen una nacionalidad en el sentido de que

pretendida personalidad, ni tampoco la nacionalidad, igualmente ficticia. Dicha especialidad se deriva de que posee dos notas de que carecían los muebles en aquel momento en que fueron relegados a segundo plano y que después fueron eclipsadas por la de la movilidad, que se juzgó más importante. Esas notas son su fácil identificación y su considerable valor económico. Tal circunstancia hace que su régimen jurídico esté sujeto a ciertas peculiaridades, las cuales no bastan para hacerla perder su carácter mobiliario, que, como dice AMBROSINI (58), posee en sumo grado.

En la legislación española, a excepción de la Ley de Bases y de la reciente legislación sobre hipoteca mobiliaria y Registro Mercantil, no encontramos ninguna referencia sobre el carácter mueble de la aeronave; pero con arreglo a lo prescrito en el art. 355 del Código civil, no ofrece duda la naturaleza mobiliaria de la misma (59). La Ley de Bases declara en su preámbulo expresamente que «se establece en general la naturaleza mueble de la aeronave», y en su Base tercera, que «para todos los efectos de derecho en lo que no se hiciese modificación o restricción especial, seguirán las aeronaves su condición de bienes muebles». El legislador español admite que la aeronave es un mueble especial, corroborando esto último los términos «en general», del preámbulo, y «en lo que no se hiciese modificación o restricción especial», de la Base.

Sería muy fácil encontrar precedentes de la Base que comentamos en otras legislaciones (60), pero no es necesario, puesto que reproduce casi textualmente el art. 585 del Código de Comercio relativo a los buques. Transcribimos ambos preceptos a doble columna:

Código de Comercio, art. 585

Ley de Bases, Base tercera

«Para todos los efectos del de-

«Para todos los efectos de de-

están sujetas a alguna ley nacional que regula las relaciones de Derecho respecto a ellas; d) Se individualizan mediante la matrícula; e) Los derechos reales no son oponibles a tercero, sino a condición de su publicidad mediante la inscripción; f) Pueden ser hipotecadas; g) Están sujetas a un régimen especial de privilegios; h) Las consecuencias del embargo están sujetas a un procedimiento especial.

(58) AMBROSINI, Antonio: «Cours de Droit Aeronautique», 1935, pág. 73.

(59) MANRESA: Ob. cit., págs. 62 y sigtes., al comentar el art. 335, considera incluidas en él a las aeronaves.

(60) Código italiano de la navegación, art. 861: «En todo lo que no se establezca otra cosa, los aeromóviles estarán sujetos a las normas de los bienes muebles».

recho sobre los que no se hiciese modificación o restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles.»

recho sobre los que no se hiciese modificación o restricción especial, seguirán las aeronaves su condición de bienes muebles.»

Las peculiaridades establecidas por la Ley de Bases en el régimen jurídico de la aeronave, considerada como cosa mueble, podemos sistematizarlas atendiendo a la distinción del derecho en público y privado.

Derecho público.—Intervención estatal en la aprobación de prototipos y autorización del Ministerio del Aire para la construcción de tipos conocidos o prototipos ya aprobados (Base cuarta).

Facultades excepcionales del Estado para la expropiación de los derechos del inventor, proyectista o propietario (61) mediante indemnización (Base 4.^a). También admite la incautación y la requisa (Base 10.^a).

Carácter forzoso de la matrícula de aeronaves, que se realizará en el Registro llevado en el Ministerio del Aire (Base 5.^a). Será igualmente obligatoria la marca de matrícula (Base 19.^a).

Nacionalidad de la aeronave, determinada por la inscripción en el Registro de Matrícula (Base 3.^a). Será igualmente obligatoria la marca de nacionalidad (Base 19.^a).

Consideración como territorio español de las aeronaves españolas que se encuentren en lugar o territorio no sujeto a la soberanía de otros Estados, y normas especiales sobre la aplicación de la Ley española (Base 1.^a).

Normas especiales sobre competencia para el conocimiento de delitos o faltas cometidas a bordo (Base 19.^a). De este punto se ocupa el Código de Justicia Militar, especialmente en su art. 9.º, apartado e). En el Código Penal ordinario, art. 10, apartado 3.º, la destrucción de la aeronave es una circunstancia agravante.

Derecho privado.—Adquisición documental de la aeronave que no

(61) El Código soviético para la navegación aérea, art. 6.º, letra c), exige para ser propietario de una aeronave la previa concesión del Estado. Cita de Rafael GAY DE MONTELLA, en «Panorama del Derecho privado aeronáutico», 1951, pág. 11.

producirá todos sus efectos si no se inscribe en el Registro de Matrícula (Base 3.^a). Precepto incompatible con el art. 464 del Código civil.

Exigencia de que el propietario de una aeronave sea de nacionalidad española. Tratándose de personas jurídicas y de supuestos de proindivisión, existen reglas especiales que afectan además a la residencia (Base 3.^a).

Inscripción obligatoria de la aeronave en el Registro Mercantil (art. 179 del Reglamento del Registro Mercantil). La Ley de Bases, por el contrario, señala el carácter facultativo de la inscripción, salvo en los casos en que se disponga lo contrario (Base 5.^a).

Garantía real hipotecaria. La inscripción en el Registro Mercantil será obligatoria (Base 14). Regulan hoy día esta materia la Ley de 16 de diciembre de 1954 y el Reglamento de 17 de junio de 1955.

Obligación de concertar determinadas pólizas de seguro, a fin de cubrir las indemnizaciones derivadas de los riesgos que la Ley especifica (Bases 12.^a y 13.^a).

Limitación de la responsabilidad subsidiaria del propietario de la aeronave dada en alquiler o disfrute, mediante el abandono de la misma a los acreedores (Base 12.^a).

Lo expuesto no hace perder a la aeronave su carácter de mueble. La nacionalidad no es tal sino un defectuoso modo de expresión y la hipoteca es perfectamente admisible tratándose de un mueble susceptible de publicidad formal, sin que ello sea por sí sólo, como pretende MOLINA (62), argumento suficiente para sostener que la aeronave no es una cosa mueble, sino de características especiales.

Concluimos, pues, señalando el carácter mueble «sui generis» de la aeronave, lo cual tiene una grave trascendencia en una serie de aspectos, como capacidad dispositiva, sociedad conyugal, prescripción, prelación de créditos, competencia de los Tribunales, gravámenes fiscales, etc., cuyo estudio no es de este momento.

3.º *La aeronave, bien de naturaleza compuesta.*—En este como en otros tantos puntos, es preciso partir de la estructuración física de la aeronave, para llegar a conclusiones jurídicas aprovechables. La aeronave es un conjunto de cosas de distinta importancia (célula, mo-

(62) MOLINA VÍCTOR, Eduardo: «Nociones de Derecho Aeronáutico», 1951, pág. 6.

tores, planos, tren de aterrizaje, aparatos de radio, radar y demás necesarios para la navegación, instalación eléctrica, depósitos, etcétera (63), que, ensambladas, constituyen un nuevo objeto adscrito a su fin específico.

Más que una enumeración de los distintos elementos, que resultaría inexacta a consecuencia de las diversas clases de aparatos y de la evolución incesante de la técnica, interesa fijar unos criterios básicos, aplicables luego a cualquier realidad.

La primera observación que cabe formular es la de que esos elementos podrían expresarse bajo la fórmula de una serie de quebrados cuyo común denominador sería su carácter mueble y cuyo numerador variaría según la mayor o menor contribución de los mismos al resultado de la navegación.

La naturaleza jurídica de los elementos que integran las cosas compuestas se estudia bajo dos concepciones distintas en los países germánicos y en los latinos. Los primeros distinguen entre partes integrantes y pertenencias, los segundos entre cosa principal y accesorio. No tratamos ahora de hacer un examen de laboratorio, sino de estudiar un problema vivo de fuerte trascendencia para determinar el régimen jurídico de esos elementos que integran el todo.

Para que pueda hablarse de partes integrantes es preciso una conexión corporal entre las mismas, de tal suerte que exteriormente aparezcan como una cosa y que, además, constituyan una unidad económica. El B. G. B., parágrafo 93, distingue entre ellas las esenciales y no esenciales, según que puedan o no separarse, sin que se destruyan o se alteren en su esencia. Las primeras no pueden ser objeto de derechos separados; las segundas, sí. En una aeronave serían partes integrantes los motores, las hélices —si existen—, la célula y los planos, mereciendo estos últimos la calificación de esenciales (64).

(63) FRAGALI, Michele: Ob. cit., pág. 152: «Entre los «instrumenta» deben de considerarse no sólo aquellos que sirven desde el punto de vista técnico, sino a los que sirven a las necesidades del personal de a bordo y pasajeros».

(64) Los motores no se consideran partes integrantes en el texto de la Convención de Ginebra, para el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, de 19 de junio de 1948. El art. XI, al referirse en su inciso 4) a las «piezas de repuesto», dice que, «esta expresión se aplica a las partes integrantes de las aeronaves, motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, avíos». Los motores se mencionan fuera de las partes integrantes.

Una aeronave desprovista de sus motores es una apariencia de tal. Sólo cuando se integran en la célula constituyen el todo a que nos referimos,

Pertenencias son «las cosas autónomas y con propia individualidad destinadas a servir el fin económico de la principal (respecto a la cual es accesoria) con carácter de permanencia» (65). Según ENNECCERUS (66), para que existan pertenencias es necesario:

- 1.º Cosa principal.
- 2.º Cosa accesoria mueble de existencia independiente.
- 3.º Destino de la pertenencia al servicio del fin económico de la principal.
- 4.º Colocación de la pertenencia en relación espacial con la principal.
- 5.º Que la colocación no sea transitoria.

La característica esencial de las pertenencias desde el punto de vista jurídico es la atracción que sobre ellas ejerce el régimen de la cosa principal, si bien conservan su propia individualidad. Como pertenencias de la aeronave podríamos indicar los aparatos de radio y radar, útiles instalados para la comodidad de los pasajeros y buena disposición de la carga, los paracaídas adscritos al servicio de una determinada aeronave, a los que el Código italiano de la navegación otorga ese carácter.

Las legislaciones de cuño romano, entre ellas la española, que enfocan esta materia sobre la base de distinguir entre cosas principales y accesorias, desconocen la regulación anterior (67), si bien hay atisbos de la misma y su influencia es cada vez más acusada (68). Por esta causa y, sobre todo, teniendo en cuenta la nota de internaciona-

salvo en los casos de navegación a vela. El Convenio citado puede que llegara a esa conclusión por la similitud entre aeronave y buque. Entre ambos existen muchos puntos de contacto, pero es preciso tener en cuenta las muchas diferencias que existen. Un buque sin motores puede navegar, aunque desplace un gran tonelaje, siendo remolcado. En las aeronaves, a excepción de los planeadores, los motores son forzosamente partes integrantes no esenciales. En el Código italiano de la navegación, art. 862, se dice que «el motor será considerado parte separable», y LEFEVRE y PESCATORE subrayan esta característica en su «Manual di Diritto della Navigazione», 1950, pág. 132.

(65) ESPÍN CÁNOVAS, Diego: «Manual de Derecho Civil español», Vol. I, pág. 209.

(66) ENNECCERUS, Ludwig: «Derecho Civil», parte general, págs. 354 y siguientes.

(67) PÉREZ y ALGUER: «Anotaciones al Derecho Civil de Enneccerus, Kipp y Wolff», parte general, págs. 334 y sgtes.

(68) Véase la interesante Resolución de la Dirección General de los Registros, de 19 de noviembre de 1943.

lidad de este sector del Derecho, hemos creído oportuno hacer una exposición de conjunto.

El art. 1.097 del Código civil establece que «la obligación de dar cosa determinada comprende la de entregar todos sus accesorios aunque no hayan sido mencionados». Dicho artículo traduce al lenguaje legal la máxima «accessorium sequitur principale». La cuestión en materia de aeronaves es importante con objeto de «saber en los casos de venta, hipoteca y seguro, qué es lo realmente vendido, hipotecado o asegurado» (69).

Para evitar problemas, el Código de Comercio español (art. 576) precisa los elementos que han de considerarse incluidos en la venta de un buque, y al referirse a la hipoteca aeronáutica, el art. 39 de la Ley de 26 de diciembre de 1954 determina su extensión objetiva, pero la fórmula que emplea es tan amplia que su generalidad la hace casi estéril. Otro tanto podríamos decir del art. XVII del Convenio de Ginebra de 1948, al que España no se ha adherido. No obstante, en ambas fórmulas —sólo nos interesa la primera en el Derecho positivo español— aparece la destinación y servicio de la aeronave como único medio de poder determinar las piezas, pertrechos y enseres, no enumerados específicamente y que forman parte de la misma (70); criterio que, entre otros, ya empleaba el Código civil (art. 376) para distinguir la cosa principal de la accesorio, en materia de adquisición de muebles.

Todo queda reducido a una cuestión de prueba, que en ocasiones planteará dificultades extraordinarias, como en el caso del combustible que GAY DE MONTELLA (71) resuelve, refiriéndose a la venta, distinguiendo entre el que se encuentre en los depósitos de la aeronave y el que esté en los aeródromos o almacenes destinado a su servicio. El primero se entenderá incluido en la venta; en tanto que el segundo pertenecerá al patrimonio privativo de la Empresa propietaria.

4.º *La aeronave, bien registrable.*—En páginas anteriores deja-

(69) GAY DE MONTELLA, Rafael: «Principios de Derecho Aeronáutico», 1950, págs. 83 y sgtes.

(70) La Base 4.ª de la Ley española dice que «se entiende a tales efectos por accesorios de una aeronave, tanto los que hacen posible el vuelo, como los que sirven para facilitarlos». Pero la frase transcrita parece que se refiere más a los accesorios de la aeronave, propiamente dichos a los aparatos accesorios de interés general para la navegación aérea.

(71) GAY DE MONTELLA, Rafael: «Principios de Derecho Aeronáutico», 1950, págs. 83 y sgtes.

mos constancia de la crisis en que hoy se encuentra la distinción tradicional entre bienes muebles e inmuebles. Pero la fecundidad del derecho, a impulso de los cambios operados en la estimación de los bienes y de las necesidades del tráfico, ofrece una nueva concepción más ajustada a la realidad en la que el Registro cobra un papel preponderante. Hasta época muy reciente, sólo los actos jurídicos relativos a los inmuebles eran susceptibles de publicidad registral. En la terminología usual, hoy en boga, Registro de la Propiedad es sinónimo de Registro de la Propiedad inmueble, sin que sea preciso hacer ninguna precisión. Para los muebles, sólo en determinados casos, están abiertos los libros de los Registros administrativos, sin gozar en la esfera privada, salvo contadas excepciones, de otra publicidad que la deficiente e insegura que otorga la posesión. Este régimen, producto de una época ya superada, es injusto, pues «los bienes muebles, como resultado de la técnica moderna han adquirido una importancia económica considerable; motores, aeronaves, máquinas..., todo ello vale de ordinario más que muchos inmuebles y, sin embargo, ni sirven de base segura para el crédito, ni su propiedad se justifica de modo perfecto y pleno» (72). Por ello urge que determinados muebles tengan cabida en el Registro.

Ante esta nueva situación, cabría distinguir tres categorías de bienes. La primera integrada por los inmuebles, la segunda por los muebles registrables y la tercera por los restantes bienes. Sin embargo, la doctrina —GENOVES (73), CASSO (74), DE CASTRO (75), SANZ (76), LA RICA (77), VALLET (78)—, con criterio certero y simplificador, prefiere distinguir entre bienes registrables y no registrables, o como dice MARÍN PÉREZ, cosas susceptibles de publicidad material y de publicidad formal.

No es éste el momento de plantearse si esa nueva división de los bienes sustituirá a la anterior, ya decrépita, o si podrán convivir am-

(72) LA RICA, Ramón: «Contribución de la legislación hipotecaria a nuestro progreso jurídico», 1951, pág. 84.

(73) GENOVÉS, Cirilo: «La posesión y el Registro de la Propiedad», 1945, pág. 28.

(74) CASSO, Ignacio de: «Derecho Hipotecario o del Registro de la Propiedad», 1946, págs. 15 y 16.

(75) DE CASTRO, Federico: Programa de Cátedra. Curso 1946-47.

(76) SANZ, Angel: «La prenda sin desplazamiento», 1946, pág. 157.

(77) LA RICA, Ramón: Ob. cit., pág. 84.

(78) VALLET DE GOYTISOLO, Juan: «Introducción al estudio de la hipoteca mobiliaria y la prenda sin desplazamiento», Rev. de Derecho Privado, junio, 1953, págs. 505 y 506.

bas. Nosotros nos inclinamos por la segunda posibilidad, pero ahora lo que interesa determinar es qué características deben reunir los bienes para merecer el calificativo de registrables y ver si concurren en las aeronaves. El criterio que vamos a seguir es distinto al comúnmente aceptado por el legislador (así con carácter particularista el Registro de buques, regulado en el Código de Comercio, y el de aeronaves, previsto en la Ley de Bases de 1947 y regulado en el Reglamento del Registro Mercantil de 1956; y con fines exclusivamente de garantía, la Ley de 16 de diciembre de 1954), que por razones de prudencia ante la nueva regulación ha preferido sacrificar a la seguridad del sistema su mayor extensión objetiva. Como primer paso, merece alabarse, pero el ideal debe ser muy otro, si es que se está convencido de las ventajas del sistema, porque hecha la enumeración, los bienes muebles que luego fueran apareciendo quedarían privados de los beneficios del Registro hasta que se acometiese una reforma legislativa, cuya lentitud no es preciso destacar.

Podemos considerar en nuestra patria a Leopoldo ALAS como al primer teórico que presentó —1920— un sistema completo de los rasgos que han de tener los bienes muebles para poder ser registrables. Los tratadistas posteriores han dado forma a aquellas apreciaciones, han destacado tal o cual aspecto que juzgaron relevante, pero no han pronunciado una palabra nueva que no estuviese, en germen al menos, en la obra de aquel precursor.

Indicaba ALAS (79) que no todos los bienes muebles eran susceptibles de inscripción. Los fácilmente transportables, cuya existencia es difícil determinar, y los fungibles y consumibles, no pueden ser registrados. Sólo podrán serlo aquellos que, por su valor, deban tener algunas trabas para su libre comercio y los que estén destinados a permanecer mucho tiempo en el mismo sitio.

SANZ (80), con carácter sistemático, establece tres condiciones para que los muebles sean susceptibles de publicidad mediante el Registro: la duración, la identificabilidad y la situación. En consecuencia, los bienes consumibles y los fungibles no podrán ser registrables por carecer respectivamente de la primera y segunda notas. Para resolver el tercer punto, señala tres criterios que pueden referir los muebles a un lugar determinado: la situación administrativa, la

(79) ALAS, Leopoldo: «La publicidad y los bienes muebles», 1920, página 240.

(80) SANZ: Ob. cit., pág. 157.

destinación a un inmueble y el difícil o poco probable desplazamiento de su base física. LA RICA (81) se refiere únicamente al carácter durable e identificable.

Hay otro aspecto, el significado que tenga la cosa en el comercio, apuntado por ALAS y recogido por VALLET (82), de una importancia extraordinaria, porque si el Registro tiende a proporcionar una garantía más sólida, no sólo al propietario sino a los que contraten con él, mediante un sistema de publicidad mucho más perfecto que el de la posesión, la rapidez del tráfico en el comercio de muebles no debe quedar por ello perjudicada. La celeridad en el ritmo de las transacciones tiene por objeto fortalecer el comercio de muebles, pero cuando éstos gozan de un gran valor en el mercado, el establecimiento de ciertas garantías contribuye aún más a esa fortaleza.

Puestos ya en el trance de concretar, creemos que con las notas anteriores se puede determinar fácilmente qué bienes muebles son registrables. Pero esto no es suficiente y se puede hacer aún una última consideración y es la de que si todos los bienes registrables deben ser registrados. Creemos que no. El Registro es una institución pública que sólo debe ponerse al servicio de los intereses que sean dignos de protección. Es otra vez el factor económico el que debe decidir. Si se llegase a una reforma profunda en el régimen de los bienes sobre la base del Registro, en un primer tiempo, y con objeto de vigorizarle, solamente deberían beneficiarse de él, sin distinción, aquellos bienes que tuvieran un cierto valor. De este modo y pensando en una favorable acogida de la institución registral aplicada a los muebles se descongestionarían los libros, lográndose una mayor claridad y rapidez. Claro está que nos movemos en el terreno de la hipótesis, porque la inscripción requiere forma auténtica y una serie de gastos, y los particulares, cuando se trate de bienes de escaso valor, no acudirán a ella.

Distinguiendo, entre los bienes muebles, aquellos que tienen un cierto valor de los restantes y considerando únicamente a los primeros como susceptibles de registración, no hay que temer que el comercio quede perjudicado por la lentitud; al contrario, se proporciona una mayor seguridad, de consecuencias muy favorables para las su-

(81) LA RICA: Loc. cit.

(82) VALLET DE GOYTISOLO: Loc. cit.

cesivas transacciones e incluso para el crédito, lo que compensa suficientemente la pérdida de tiempo.

En definitiva, entendemos que para que un bien pueda y deba ser objeto de publicidad registral es preciso que reúna las siguientes características :

1.º Que tenga una cierta estimación económica.

2.º Que sea identificable. La identificación la entendemos, tanto en el sentido de que pueda distinguirse de los restantes bienes, como en el de la posibilidad de ser localizada la cosa, durante un cierto tiempo y en un lugar determinado. Así quedan perfectamente subsumidas en esta nota las de permanencia y situación, que exige comúnmente la doctrina.

La aeronave, registralmente considerada, tiene un doble aspecto que responde a dos intereses distintos que concurren en ella : el del Estado y el de los particulares. El primero se satisface mediante el llamado Registro de Matrícula, meramente administrativo y de efectos de Derecho público. La inscripción de una aeronave en este Registro, la coloca bajo la jurisdicción del Estado, a cuyo cargo se encuentra la institución, y responde, entre otros motivos, a la necesidad de saber con exactitud el potencial aéreo que en un momento determinado puede utilizar. Su admisión no ha planteado ningún problema y ha sido reconocida unánimemente por las leyes internas, las convenciones y los tratadistas

Pero el interés de los particulares demanda, cada vez con mayor apremio, que los actos relativos al régimen jurídico privado de las aeronaves puedan ser objeto de publicidad registral. Esa publicidad requiere que la aeronave tenga caracteres adecuados para ser objeto de Registro, cuestión previa y distinta a la de determinar los efectos de la inscripción de las aeronaves, cuyo estudio haremos más adelante.

Veamos separadamente esos caracteres :

1.º Estimación económica bastante. Si ya en los primeros tiempos de la navegación la aeronave tenía un valor considerable, hoy podemos decir que constituye una de las categorías de los bienes muebles más cotizada en el mercado. GÓMEZ LUCIA, en su conferencia sobre «Las tarifas de la aviación» (83), afirmaba que los

(83) Conferencia pronunciada en el C. S. de I. C. (25 mayo 1955).

DC-3 tenían entonces un valor de 100.000 dólares, y que los C-54, que al iniciarse la guerra de Corea costaban 200.000 dólares, no se podían ya adquirir por menos de 700.000. Añadió que el precio de cada uno de los superconstellation que «Iberia» tiene en servicio era superior a 90.000.000 de pesetas. Cifras tan expresivas no necesitan comentarios.

2.º Identificación.—Para su estudio completo es preciso tener en cuenta :

a) *Individualización*.—Es éste un problema que está resuelto hoy día, al igual que sucede con los buques, sobre la base que ofrece el Registro de Matrícula. Las Leyes internas y las Convenciones internacionales se han ocupado constantemente de los requisitos que deben figurar en la inmatriculación de aeronaves, mediante un proceso depurador de verdadero alcance. En este punto el Derecho Aeronáutico, a pesar de su novedad, ofrece una gran madurez, y prueba de ello la encontramos en nuestro Derecho positivo. El artículo 16 del Reglamento de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin desplazamiento, de 17 de julio de 1955, al referirse a las circunstancias que deberán constar en la inscripción de los bienes hipotecados, hace una detallada enumeración de las mismas según las distintas clases de objetos, pero al referirse a las aeronaves, en su apartado 5.º, dice que «se describirán en la forma exigida por su legislación especial». En la legislación especial sólo se describe a la aeronave al referirse a la inmatriculación, y el modo auténtico de hacer constar esas circunstancias es el correspondiente certificado de matrícula. También se hace una referencia en la circunstancia tercera del art. 181 del Reglamento del Registro Mercantil. En la mayoría de las legislaciones, al estar unificados los Registros público y privado de las aeronaves, no será preciso acreditar estas circunstancias, que habrá de conocer forzosamente el encargado del Registro, mediante el examen de los libros, ya que la aeronave carece de existencia legal si no está matriculada. Pero en nuestra Patria será precisa la presentación del certificado, puesto que los aspectos público y privado están materializados en dos instituciones distintas. Los primeros, en el Registro de Matrícula, existente en la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio del Aire; los segundos, en la sección correspondiente del Registro Mercantil

(artículo 177 del Reglamento del Registro Mercantil y Base 1.^a de la Ley de 1947).

b) *Duración*.—Son dos las objeciones que pueden formularse, derivadas de los riesgos inherentes a la navegación aérea y de su corto período de servicio. No hemos de negar que la serie de riesgos tradicionalmente conocidos se ha enriquecido, desgraciadamente, con uno nuevo, específico y sin antecedentes, que puede ocasionar diversos siniestros, de los cuales consideraremos sólo los que afectan a la propia aeronave. Prescindimos, claro está, de los riesgos normales a que está sujeta como todos los muebles. La objeción tendría valor si los riesgos se repitiesen con frecuencia, tanto más cuanto que lo normal es que produzcan la destrucción o pérdida de la propia aeronave, pero lo cierto es que las condiciones de seguridad de vuelo son hoy tales que en las estadísticas más frecuentes se advierte que la aeronave es uno de los medios de comunicación más seguro, superior sin duda al automóvil y al ferrocarril. El índice de seguridad aumenta constantemente. «A pesar de que el tránsito aéreo mundial ha subido desde 9.630.000.000 de millas-viajero en 1946, hasta 32.000.000.000 en 1954, las muertes en accidentes de aviación se han reducido desde 3,53 a 1,32 por cada 100.000.000 de millas-viajero» (84). Otra cuestión completamente distinta es la de si, a pesar del carácter excepcional de los siniestros, puede ser utilizada con éxito como instrumento de crédito. De momento, adelantamos una respuesta afirmativa, teniendo en cuenta la obligatoriedad del seguro.

La segunda parte de la objeción sería admisible si nos refiriésemos al período de duración para determinados servicios. Efectivamente, las grandes líneas intercontinentales, afirmaba GÓMEZ LUCÍA en la conferencia citada, se ven precisadas, a los tres años de mantener una aeronave en vuelo, a sustituirla por otro modelo más moderno, a causa de la extraordinaria competencia. Pero este dato no puede tenerse en cuenta para levantar sobre él una afirmación general. La aeronave pasada de moda sigue siendo navegable y es utilizada en otras líneas de menor envergadura. La aptitud para el vuelo dura quince años normalmente, si bien la fase de pleno ren-

(84) Datos obtenidos de la publicación «Cada cinco segundos», editada conjuntamente por la I. A. T. A. y la O. A. C. I., en 1955.

dimiento oscila entre los ocho y diez años. Ese plazo es suficiente para afirmar el carácter durable de la misma a efectos del Registro.

c) *Localización*.—Al referirse ALAS (85) a los bienes susceptibles de inscripción, excluía a los que son «tan fácilmente transportables que pueden ser ocultados de tal modo que no hay manera de asegurar si existen o no». Estas palabras deben interpretarse en su conjunto y en el sentido de excluir de la publicidad formal, no a todos los bienes fácilmente transportables, sino a los que no es posible determinar si existen por su fácil ocultación, entre los que figuran normalmente los transportables. Esto es importante, porque cuando algunos bienes transportables reúnen circunstancias adecuadas para ser localizados, deben ser susceptibles de inscripción.

La aeronave es el bien autotransportable por excelencia; ahora bien, ¿reúne las circunstancias de localización? Existen dos medios para lograr la adscripción de la aeronave a un determinado lugar. El primero es de carácter jurídico, el segundo simplemente de hecho.

La matrícula, que tiene un aspecto fundamentalmente administrativo, produce una serie de reflejos, entre los que no es el de menor interés el de acreditar la existencia de la aeronave. Legalmente, sólo pueden navegar las aeronaves matriculadas. Cuando perecen o dejan de ser aptas para el vuelo, debe cancelarse su asiento. Los cambios de nacionalidad no producen la muerte registral, sino el traslado de la matrícula al nuevo Registro. VALLET (86) hace especial referencia a esta circunstancia cuando incluye a las aeronaves entre los bienes susceptibles de identificación registral, y SANZ (87) alude con carácter genérico a la situación administrativa como criterio aplicable para localizar a los muebles.

Las aeronaves, cualesquiera que sean los vuelos que realicen, están adscritas normalmente a un determinado aeródromo, al cual retornan para efectuar las correspondientes revisiones. En la terminología francesa se denomina a este aeródromo «port d'attache», entendiéndose por tal el lugar donde se efectúan las grandes reparaciones de la aeronave. En los países de habla española no tiene un nombre específico, y nuestro Derecho positivo emplea los términos de aeródromo base o aeródromo habitual, porque en él se

(85) ALAS : Ob. cit., pág. 204.

(86) VALLET DE GOYTISOLO : Ob. cit., pág. 206.

(87) SANZ : Loc. cit.

encontrará la aeronave fuera del tiempo en que esté en servicio. Muchos países (88) exigen que se haga constar en la matrícula este aeródromo, debiendo anotarse igualmente los cambios operados a través del tiempo.

Es ésta una circunstancia de gran valor que constituye un medio de identificación que debe de tenerse en cuenta.

Es, pues, la aeronave, un bien susceptible de inscripción, ya que reúne circunstancias adecuadas; faltaba sólo, en nuestra Patria, con anterioridad a la publicación del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, una elaboración jurídica adecuada y acorde con su naturaleza registral.

5.º *La aeronave, bien destinado a la navegación aérea.*—Decía RIPERT (89), refiriéndose a los buques, que su calificación jurídica estaba en función de su destino, y que las apariencias exteriores no eran suficientes si no existía la aptitud para la navegación. Reproducimos estas mismas palabras respecto a la aeronave, con la única salvedad, apuntada anteriormente, sobre el espacio surcado por los nuevos ingenios, que si hoy es el aéreo, mañana será el intersideral. Todo estriba en justificar esa aptitud, siendo el certificado de navegabilidad expedido por los organismos técnicos competentes y sometido a revisión el medio de acreditar dicha circunstancia.

Conviene dejar bien sentado este punto para evitar las confusiones producidas frecuentemente en la doctrina, que, deslumbrada por el creciente incremento del transporte, traslada a él el centro de gravedad para definir la aeronave (90). Esto es erróneo. Las autorizaciones para el vuelo no han exigido nunca la comprobación de especiales circunstancias de transporte, pero siempre fué precisa la idoneidad para la navegación, porque la navegación, ya lo hemos dicho, es el género, y el transporte su especie más importante. En ninguna de las clasificaciones de las aeronaves figura un apartado dedicado a las navegables, puesto que sería una redundancia. Por

(88) Ver art. 7.º de la Real orden de 6 de marzo de 1920.

(89) RIPERT, Georges: «Droit maritime», pág. 374.

(90) El transporte de mercancías aumentó en un 19 por 100 en 1955, mientras que en 1954 el aumento fué sólo de un 7 por 100. Los pasajeros-kilómetro transportados el último año aumentaron en un 18 por 100, mientras que el año precedente el aumento fué sólo de un 13 por 100.

el contrario, habrá normalmente alguno, por las razones antedichas, relativo a las dedicadas al transporte.

El criterio teleológico de la navegación aérea es el que, a nuestro juicio, tipifica a la aeronave, y su importancia es tal que ha representado en la historia de la humanidad un fenómeno de extraordinaria magnitud, cuyos efectos tenían que repercutir forzosamente en la vida del Derecho. «La circulación de aeronaves, dice LE GOFF (91), permite afirmar que se ha creado una nueva situación, a la cual el Derecho no podía quedar indiferente». Y COUANNIER (92) afirmaba que, a consecuencia de la infinidad de problemas que la navegación aérea ha hecho surgir, se advirtió bien pronto que muchas disposiciones de nuestros viejos Códigos se encontraron violentamente contrariadas.

Planteada la cuestión en estos términos, cabe preguntarse si la navegación aérea tiene virtualidad suficiente para crear una nueva rama del Derecho con carácter autónomo. Nosotros entendemos que la autonomía de una disciplina jurídica requiere la organicidad de sus instituciones y un grado tal de plenitud que pueda desenvolverse sin necesidad de recurrir a las restantes ramas, aunque, como es lógico, no pueda desconocerlas, ni prescindir de ellas. AMBROSINI (93), siguiendo a DONATI, exige la novedad de la materia, la especialidad de los principios que la gobiernen y la tendencia a la completividad en los aspectos privado y público.

La novedad de la materia objeto del Derecho Aeronáutico y la tendencia a su completividad, o al menos su tendencia expansiva, son evidentes. El problema surge en torno a los principios. Podemos clasificar las opiniones sustentadas sobre su autonomía en los siguientes grupos:

a) Está representado por la llamada escuela napolitana. El Derecho Aeronáutico y el Marítimo, según la misma, constituyen una nueva rama que denomina Derecho de la Navegación. El Derecho Aeronáutico, incompleto por su novedad, deberá colmar sus lagunas en el segundo, que desempeña el papel de Derecho común de la Navegación. La autonomía del Derecho de la Navegación,

(91) LE GOFF, Marcel; «Manuel de Droit Aerien», 1954, pág. 47.

(92) COUANNIER: Ob. cit. pág. 2.

(93) AMBROSINI, Antonio: «Instituciones del Derecho de la Aviación», 1949, pág. 73.

dice SCIALOJA (94), figura cumbre de la escuela, aparece a plena luz si se piensa no tanto en el Derecho escrito como en el «diritto vivente», no en las leyes, sino en la realidad. Fué tal la importancia de esta escuela, que gracias a su impulso se publicó el vigente Código italiano de la Navegación.

b) Afirman la autonomía del Derecho de la Navegación aérea. JUGLART, AMBROSINI, FRAGALI, GORDILLO .. se basan, sobre todo los primeros, en la peculiaridad de sus principios, entre los que sobresalen la politicidad y la internacionalidad. No obstante, como ambos principios son también propios de otras disciplinas (v. g., Derecho Marítimo), señalan nuevos elementos de distinción. Así, FRAGALI (95) dice que la actividad aeronáutica puede ocasionar daños en la esfera patrimonial de los terceros, los cuales, sobre no ser frecuentes en la esfera de la navegación marítima, tampoco presentan en ella características particulares. En consecuencia, el Derecho Aeronáutico tendrá que regular un campo de relaciones nuevas y extrañas al Derecho Marítimo. GORDILLO (96) justifica la autonomía de este nuevo Derecho por su objeto material, el espacio aéreo. AMBROSINI (97) dice que el Derecho Marítimo y el Aéreo difieren esencialmente por el mismo título que el mar y el aire, el buque y el avión. VILLACAÑAS (98), después de examinar minuciosamente las peculiaridades legislativas del Derecho Aeronáutico, concluye afirmando que ello supone «haber alcanzado su mayoría de edad o, al menos, su emancipación». En esta línea, aunque muy atenuada, y quizá como puente tendido entre este grupo y el siguiente, se encuentra CASTRO RIAL (99), que atribuye cierto carácter autónomo al Derecho Aeronáutico, en consideración a determinados rasgos privativos y peculiares, aunque por encontrarse en vías de desarrollo es susceptible de ser incorporado a alguna de las disciplinas jurídicas ya constituidas.

No compartimos ninguna de las anteriores opiniones. El Derecho

(94) SCIALOJA: Ob. cit., pág. 30.

(95) FRAGALI: Ob. cit. pág. 21.

(96) GORDILLO: Loc. cit.

(97) AMBROSINI, Antonio: «Corso di Diritto Aeronautico», Tomo III, pág. 16.

(98) VILLACAÑAS GONZÁLEZ, Pedro: «La codificación aeronáutica. Sus problemas en España». *Revista de Aeronáutica*, mayo, 1956, pág. 340.

(99) CASTRO RIAL, J.: «El transporte aéreo», *Rev. de Derecho Mercantil*, marzo-abril, 1947, pág. 176.

Aeronáutico carece de principios propios que justifiquen la autonomía. Tan sólo en la materia relativa al transporte, la limitación de la responsabilidad, salvo en los casos de dolo o culpa grave, implica una derogación de las normas generalmente aceptadas. Mas, como dice GARCÍA ESCUDERO (100), aceptando la tesis de ACEDO COLUNGA, en su Memoria inédita sobre «Fisonomía del Derecho Aeronáutico», la limitación fué precisa en los orígenes de la navegación aérea como medio de protegerla, a causa de sus riesgos excepcionales, pero esa especialidad se va abandonando día a día, «y es de presumir que, al cabo, se desembocará de lleno en las normas comunes».

Los restantes principios admitidos por AMBROSINI (101), o no son tales, o son simples modalidades o matices de los principios generales.

Negada la autonomía legal y científica del Derecho Aeronáutico, puede, no obstante, admitirse, a efectos didácticos, la unificación de las distintas especialidades en un solo texto. Téngase en cuenta que el Derecho Aeronáutico no es rama única de una de las tradicionales disciplinas jurídicas; pertenece tanto al derecho público como al privado y en cada uno de estos dos sectores modaliza a muchas de las instituciones encuadradas en ellos. Por esta razón, y para facilitar la tarea a los estudiosos, es admisible englobar bajo la rúbrica «Derecho Aeronáutico» materias tan diversas, sin que ello autorice a hablar, ni siquiera a concebir esperanzas, sobre su carácter autónomo.

(100) GARCÍA ESCUDERO, José María: Ob. cit., pág. 14.

(101) AMBROSINI, Antonio, en sus «Instituciones del Derecho de la Aviación», 1949, págs. 73 y sgtes., afirma los siguientes principios: «equilibrios entre el principio de soberanía de los Estados sobre el propio cielo y tránsito inofensivo del aeromóvil sobre el Estado extranjero; líneas internacionales sujetas al sometimiento del Estado sobrevolado y en el que aterrizan; aterrizaje sólo en determinados aeródromos y, en casos de emergencia, obligaciones especiales del Comandante y del propietario; responsabilidad objetiva por los daños causados a terceros en la superficie y subjetiva respecto a las personas y cosas transportadas (ambas limitadas); el aeromóvil no puede ser inscrito en un Registro si no pertenece por entero a ciudadanos de ese Estado; inembargabilidad de ciertas categorías de aeromóviles (Convenio de Roma de 1933) y la de todos, por violaciones de patentes y diseños (Convenios de París de 1919) y de Chicago de 1944, artículo 27); en el fletamento no es preciso individualizar la aeronave, sino indicar el tipo».

IV. CONCEPTO JURÍDICO DE LA AERONAVE

A la vista de lo que llevamos dicho, podemos dar el siguiente concepto jurídico de la aeronave: *bien mueble, «sui generis», de naturaleza compuesta, de carácter registrable, destinado a la navegación aérea.*

V. CLASIFICACIÓN DE LAS AERONAVES

El enfoque registral que alumbra este trabajo nos obliga a separarnos de los criterios de clasificación tradicionalmente aceptados. Con ello no pretendemos desconocer, ni menos disminuir, la trascendencia de esos puntos de vista, que recogemos de un modo incidental. Tan sólo queremos llamar la atención sobre la importancia del Registro, cuyo valor es preciso subrayar en esta materia. Aunque de modo sinóptico, hemos creído conveniente referirnos a los varios grupos de aeronaves que es posible establecer, atendiendo a sus características técnicas.

1) Por sus características técnicas.—En el Anexo A) de la Convención de París de 1919, se dió la siguiente clasificación :

Más ligeras que el aire (aerostatos).	No provista de un órgano motopropulsor	Globo libre ...	Globo libre esférico.
			Globo libre no esférico
	Provista de un órgano moto- propulsor	Globo cautivo .	Globo cautivo esférico.
		Dirigible	Dirigible rígido. Dirigible semirígido. Dirigible no rígido.

Más pesadas que el aire	{	No provistas de órgano motopropulsor .	{	Planeador c o - meta	{	Planeador terrestre.
						Planeador marítimo.
	{	Provista de órgano motopropulsor	{	Avión	{	Avión terrestre.
						Hidroavión.
			{	Giroplano... ..	{	Avión anfibio.
						Giroplano terrestre.
						Giroplano marítimo.
						Giroplano anfibio.
			{	Helicóptero ...	{	Helicóptero terrestre.
						Helicóptero marítimo.
						Helicóptero a n f i - bio.
			{	Ornitóptero	{	Ornitóptero terrestre.
						Ornitóptero marítimo.
						Ornitóptero a n f i - bio.

Prueba la importancia de esta clasificación el hecho de haber sido reproducida por la O. A. C. I. en su Anexo 7 al Convenio de Chicago, haciendo tan sólo las siguientes salvedades :

a) Que el globo cautivo no esférico se conoce generalmente por cometa.

b) Que en los más pesados que el aire, marítimos o anfibios, puede añadirse, según proceda, las palabras flotador o casco, y en los terrestres, aeronaves equipadas con esquís.

Pueden hacerse otras clasificaciones atendiendo al sistema de propulsión, número de planos, número de motores..., que omitimos en atención a la brevedad.

2) Por su situación registral.—Al tratar de la naturaleza jurídica de la aeronave, la consideramos como bien de carácter registrable. Por su naturaleza, todas las aeronaves son susceptibles de publicidad formal, pero por su destino puede establecerse una distinción entre registrables y no registrables.

El criterio discriminatorio entre unas y otras es el de su aptitud para el tráfico jurídico. Existen algunas aeronaves que están adscritas a fines de carácter público, y en tanto mantengan dicha afectación, no necesitan del Registro, pues llevan en sí mismas garantías muy superiores a las que aquél pueda brindarlas. Perdida esa afectación, las aeronaves podrán ingresar en el Registro no porque cambien de naturaleza, que sigue idéntica, sino de destino. Estos efectos se producen, naturalmente, también a la inversa.

La determinación del carácter *extracomercium* de una aeronave deriva fundamentalmente del modo en que se ejercite su titularidad. El hecho de que pertenezca al Estado o demás organismos de carácter público no es suficiente por sí solo. Esos entes, en cuanto propietarios, a diferencia de los privados, pueden ejercitar sus facultades dominicales reforzándolas con la nota de *imperium* que exige el fin especial a que están adscritos ciertos bienes. Esa adscripción y su consecuente extracomercialidad puede tener, en el campo aeronáutico, un matiz circunstancial, superior al de otros sectores (piénsese, por ejemplo, en las épocas de guerra, cuando el Estado se apropia de la flota aérea privada, destinándola a fines bélicos). A esta conclusión llegamos partiendo de los mismos supuestos sobre los que está basado el Registro inmobiliario (102). Adviértase que el planteamiento inicial del Registro, como institución al servicio de los bienes inmuebles, responde históricamente a una consideración fundamentalmente económica y que una gran parte de sus principios y conclusiones son aprovechables, *servata distantia*, en el régimen jurídico registral de los muebles, y, por tanto, de las aeronaves.

A) Aeronaves no registrables.--Son aquellas no susceptibles de tráfico jurídico, por estar destinadas a fines de carácter público, perteneciendo su titularidad al Estado, Provincia, Municipio u otros entes de Derecho público. Entendemos que el servicio público prestado ha de ser de carácter permanente, pues si de un modo circunstancial se utiliza una aeronave registrada para un fin público, no será preciso, por ello, efectuar ninguna operación en el Registro. Como supuestos típicos de aeronaves no registrables, podemos señalar :

(102) En nuestro Derecho positivo, véanse los arts. 5.º, núms. 1.º y 2.º, y art. 6.º del Reglamento Hipotecario.

- a) Las militares.
- b) Las adscritas a servicios de policía.
- c) Las adscritas a servicios de aduanas (103).

Merecen especial comentario las aeronaves militares (104). El concepto de aeronave adquirió especial interés a raíz de la primera guerra mundial. En efecto, la Conferencia celebrada en 1926, que fijó el nuevo régimen de la aviación alemana, no definió la aeronave militar, pero prohibió la construcción e importación de éstas, e incluso la de aeronaves que, bajo la consideración de civiles, pudieran ser empleadas en caso de guerra. Alemania y Austria, ante la imprecisión del art. 31 de la Convención de París, solicitaron una definición clara, llegando incluso a proponer una fórmula, que no fué aceptada.

La Base II de la Ley española entiende por aeronaves militares las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto (105). El legislador español, inspirándose en el art. 31 de la Convención de París, ha previsto en la segunda parte de la definición un supuesto excepcional e irrelevante desde el punto de vista registral. La utilización de una aeronave que no pertenezca a las Fuerzas Armadas por un militar comisionado a tal fin, tendrá normalmente carácter ocasional, aunque se destine a la defensa, y por ello entendemos en este caso, aunque en la misma Base se establezca la sujeción de las aeronaves militares a su legislación peculiar, que las normas comunes, y por tanto registrales, son aplicables. Si esa situación ocasional se transformase en permanente, se entraría entonces en el primero de los supuestos, debiendo la aeronave quedar excluida del Registro.

Las aeronaves no registrables son las mismas que el Convenio de Chicago (apéndice II, art. 3.º) considera como aeronaves de Es-

(103) La Convención de Ginebra—junio de 1948—, relativa al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, de fuerte matiz registral, excluye de su ámbito de aplicación las aeronaves del Estado, destinadas a servicios militares, de aduana y de policía.

(104) Véase el interesante trabajo «El concepto de aeronave militar», de Francisco LOUSTAU FERRÁN, en la *Revista de Aeronáutica*. Abril, 1957.

(105) Para Jhon C. COOPER, el carácter militar de una aeronave se desprende de su función pública y de que esté: 1.º Bajo la dirección de un oficial de uniforme; 2.º Que lleve además un certificado que acredite su condición militar. «Etude sur le statute juridique des aeronefs». Rev. française de Derecho Aéreo. 1950, núm. 3, pág. 205.

tado, a pesar de lo cual hemos preferido evitar la remisión a ellas por dos razones: la primera, porque la denominación de aeronave de Estado no ha sido aceptada unánimemente en los textos positivos nacionales, en especial de los países hispanoamericanos. Así, en Argentina (106) y Uruguay (107), se denominan públicas, y en la República Dominicana (108), oficiales. La segunda, porque entre las aeronaves de Estado se han incluido tradicionalmente las de correos (109), quedando sujetas, no obstante, al régimen de las aeronaves privadas (110). El Convenio de Chicago, atendiendo al criterio funcional, las ha excluido en la enumeración que hace de las aeronaves públicas (111), pero el legislador español (Base III), influido quizá por el Código italiano de la Navegación (art. 744), anterior a Chicago, sigue aferrado a los viejos cánones. El art. 44 del Real decreto de 25 de noviembre de 1919 las asimila a las de pasaje y carga. Con criterio enumerativo, más que clasificatorio, distingue:

Aeronave militar.—Aeronave del Ejército o de la Armada.

Aeronave de pasajeros y aeronave de comercio.—Aeronaves destinadas, respectivamente, al transporte de pasajeros y al de mercancías (incluso correos), y en las cuales se lleva, efectivamente, pasaje o carga.

B) Aeronaves registrables.—Son las susceptibles de tráfico jurídico, cualquiera que sea su titular. Coinciden con las aeronaves civiles del Convenio de Chicago, concepto análogo al de las privadas de nuestra Ley de Bases (Base III) y al de la mayor parte de los

(106) Código Aeronáutico, de 15 de julio de 1954, art. 36.

(107) Código de legislación aeronáutica, de 3 de diciembre de 1942, artículo 14.

(108) Ley sobre Navegación Aérea Civil, de 28 de enero de 1949, art. 15.

(109) Convenio de París de 13 de octubre de 1919, art. 30.

Convenio iberoamericano de Navegación Aérea, de 1 de noviembre de 1926, art. 30.

Convenio panamericano de Aviación Comercial, de 20 de febrero de 1928, art. 3.º

(110) Convenio de París, art. 30.

Convenio iberoamericano, art. 30.

Convenio panamericano, art. 3.º

Convenio de Berlín, art. 1.º

Convenio de Santander, art. 1.º

Convenio de Roma, art. 1.º

(111) Esta es la posición de Francesco CONSENTINI, en el art. 129 de su «Código internacional de la aviación», 1939.

Convenios internacionales y leyes positivas, salvo en lo relativo a las aeronaves postales.

Estas aeronaves pueden aún subdividirse, atendiendo a las funciones realizadas. Las Leyes positivas son parcas a este respecto, y es la doctrina la que abunda en criterios de clasificación. No obstante, de la Ley dominicana (112) y del Código italiano de la Navegación (113) se puede obtener la siguiente clasificación:

- a) Aeronaves de transporte de personas o cosas (114).
- b) Aeronaves de instrucción.
- c) Aeronaves de trabajo aéreo, distinto al transporte.
- d) Aeronaves de turismo, recreo o deporte.
- e) Aeronaves de experimentación.

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

(Continuará.)

(112) Ley, art. 15.

(113) Código, art. 747.

(114) En el Registro Mercantil español (art. 178 del Reglamento del Registro Mercantil, parece que solamente serán inscribibles estas aeronaves. Ver, más adelante, nuestro comentario sobre «La base de la inscripción en la Sección de Aeronaves del Registro Mercantil».