

Hipoteca aeronáutica

Los gigantescos e insospechados progresos de las ciencias físicas transformaron hondamente el mundo económico, intensificando los transportes y los cambios internacionales, a la vez que aportando al mercado mundial nuevos valores que precisan condicionarse jurídicamente para su ordenada utilización, con arreglo a las normas del Derecho, congruentes con la naturaleza de aquéllos dentro del concierto humano.

Uno de esos nuevos sorprendentes objetos o cosas susceptibles de relaciones jurídicas en que cristalizaron los aludidos progresos es el aeroplano o aeronave, que, al cruzar en vuelo gigantesco el aire y servir de vehículo a personas y cosas, cada día, en más creciente progresión que los adelantos mecánicos hacen posible, alcanza un coeficiente económico extraordinario, que, como tal, debe entrar en juego en el sector de las relaciones mercantiles y servir de elemento básico y fuerza propulsora del crédito, que es la nueva palanca de Arquímedes que mueve el mundo moderno.

En tal sentido se plantea a nuestro espíritu el problema jurídico-hipotecario en orden a la naturaleza de la aeronave: dentro de la moderna clasificación de bienes muebles e inmuebles, traducida en el artículo 334 del Código civil, conforme en sus lineamientos generales, con la doctrina de los jurisconsultos y tratadistas que en la materia ahondaron, llevando aparejado el planteamiento de un tal problema el concerniente a las características inmobiliarias de la aeronave, para adaptarse como los buques, con los cuales tan acentuadas analogías mantiene aquélla a la constitución del derecho real de hipoteca en garantía de las respec-

tivas obligaciones de crédito, materia ésta de la que no tenemos noticia que hubiese sido objeto de investigación por parte de los especialistas en Derecho aviatorio; que, en cambio, se preocuparon en Congresos, Ateneos y Academias de los principios normativos del nuevo orden de relaciones jurídicas nacionales e internacionales que deben condicionar las nuevas valoraciones de esas potentes máquinas aéreas, que causaron una revolución económica mundial, siendo el asombro del siglo.

A propósito de la similitud, ya que no identidad, entre las aeronaves y los buques, pudo escribir Vladimiro Pappafaba, en luminoso informe dirigido al primer Congreso Internacional, celebrado en Verona, sobre la reglamentación de la locomoción aérea, que las normas determinantes de lo que pudiéramos llamar el estado civil de la aeronave podrían ser imitaciones o adaptaciones de aquellas otras análogas prescritas para las naves que surcan los mares y los océanos. Y así, la mayor parte de las normas por que se rigen las naves en su viaje sobre las aguas, podrían, con las convenientes modificaciones, en razón a la diferencia del elemento en que se mueven, ser aplicadas al régimen del movimiento de las aeronaves.

Y lo que el citado tratadista dice de las normas reguladoras de los buques aplicables, por razón de analogía, siquiera con las modificaciones surgidas de la naturaleza del medio en que operan, al movimiento de las aeronaves, debe entenderse de aplicación al elemento estático de éstas, con más poderosa razón que a su dinamismo, por lo mismo que la diferencia del medio en que funcionan las respectivas máquinas de locomoción no acusa modificación en el fondo sustancial y en las características de inmuebles que, a los efectos jurídicos e hipotecarios, revisten buques y aeronaves, siquiera existan entre estos accidentales variantes que no afectan a las aludidas fundamentales características.

En este punto, oportuno es recordar, no ya el artículo 1.º de la ley de Hipoteca naval de 21 de Agosto de 1893, que, para el efecto de la constitución de ésta, considera como bienes inmuebles los buques, entendiendo modificado en tal sentido el arcaico artículo 585 del Código de Comercio, que, rindiendo tributo al vetusto concepto tradicional, los reputaba muebles, sino el núme-

ro 9 del artículo 334 del Código civil, que, inspirándose en las modernas corrientes doctrinales y legislativas y teniendo en cuenta las características de identificación, individualización, estabilidad y uso permanente a que están destinados o adscritos los buques en los respectivos puertos, los considera inmuebles, no tan sólo a los efectos de la hipoteca naval, sino para todos los demás órdenes de relaciones jurídicas, en cuyo sentido debe tenerse, asimismo, por modificado el precitado artículo 585 del Código de Comercio; en cuanto que, sabido es, por elemental y axiomático de suyo, que la ley posterior deroga la anterior, siendo tanto más procedente la calificación de bienes inmuebles que, para todos los efectos jurídicos se atribuye a los buques y consiguientemente a sus similares las aeronaves, aun cuando en distintos sectores actúan, cuanto que, en el mismo orden mercantil, no por reputarse inmuebles los buques dejan de ser comerciables, dado que el negocio mercantil o con finalidad de lucro, que tal es la esencial característica del fenómeno económico, que se llama comercio, puede también cristalizar, y frecuentemente cristaliza, atendidos los grandes progresos del intercambio mercantil, en valores inmobiliarios.

Solucionada esta cuestión previa en orden a la analogía de los dirigibles aéreos con los buques, desde el punto de vista de su calificación jurídica de inmuebles, como poblaciones flotantes en los mares y en los espacios, para los efectos hipotecarios que perseguimos, harto complejos son los problemas que se plantean, derivados ya de los sujetos del derecho de propiedad sobre la aeronave—personas individuales y colectivas—, ya de la objetividad de aquélla, como materia de las relaciones jurídicas y de los actos de las tales personas en la creación de esas mismas relaciones, bajo cuyo triple aspecto traza normas el derecho internacional privado para resolver los conflictos jurisdiccionales de las soberanías de los distintos Estados, dentro de los tres sectores de estatutos personales, reales y mixtos, con las modificaciones que el concepto fundamental de soberanía tiene en la moderna ciencia del Derecho internacional privado.

Este aspecto internacional, fuente inagotable de conflictos de ese orden, tratándose de las demás clases o series de relaciones

jurídicas, complíquese en las de que se trata, por la especial naturaleza del medio de la navegación aérea, en cuanto carece de los límites predeterminados que, en cambio, tiene el mar.

Por eso, con razón sobrada, expone a un tal propósito el publicista citado: «Generalmente se compara la atmósfera con el mar y se admite que existe una gran analogía o una identidad tal entre ambos elementos, que las normas establecidas para el mar se consideran, desde luego, suficientes para la atmósfera y aplicables a ésta. Ciertó que existe analogía: pero, también, ¡cuán diversas condiciones!»

»El mar, aunque es muy amplio, se halla contenido dentro de límites, o mejor diríamos, dentro de límites ciertos.

»El litoral lo determina de tal modo, que nada puede darse con mayor precisión. Y el litoral, con referencia a los países más civilizados, está completamente ocupado por ensenadas, radas, puertos, faros y cien artefactos que sirven para limitar la navegación de la nave, espíándola y vigilándola. La navegación tiene por objeto el transporte de personas y cosas de un puesto a otro, y esto se efectúa por líneas casi tan determinadas y precisas, como son las líneas férreas, hoy que el vapor hace a la nave independiente de la fuerza de los vientos y el hombre se ha hecho señor del mar, tanto como lo es de la tierra.»

Pero la atmósfera no tiene límites ciertos, a excepción del suelo sobre el cual gravita. El hombre que vuela se halla en la misma condición del pez que nada en el agua, o mejor dicho, del pájaro que sube, baja, vira a derecha y a izquierda y pasa veloz, sordo a cualquier llamamiento, árbitro de sus movimientos, sin estorbo alguno, dominado tan sólo por las fuerzas misteriosas de la Naturaleza, sobre las cuales podrá mandar, pero las cuales podrán destrozar sus vigores en determinado instante.

La naturaleza, pues, del elemento que sirve al hombre de no-vísimo vehículo, es la que determina las esenciales diferencias entre la navegación acuática y la aérea. Y, desde luego, es evidente que muchas prescripciones que para la primera son posibles, no lo son en absoluto para la segunda.

Pero, si ello es así, tratándose, por ejemplo, de la determinación de verdaderos puertos para las naves aéreas, al efecto de ejer-

citar los derechos de soberanía, dentro del sector del respectivo Estado, en cuya atmósfera penetren aquéllas, en orden al cobro de los derechos de Aduanas, y la vigilancia precisa para la aplicación de las leyes necesarias en que existen, hasta cierto punto, obstáculos, al parecer irreductibles, para la eficacia práctica de las disposiciones similares que a los buques se aplican, nacidos los tales obstáculos de la misma naturaleza del elemento aéreo, comparado con el mar, existen y no pueden menos de existir, en cambio, ya que no identidad, analogía o similitudes entre el océano y la atmósfera, por virtud de las cuales, no pocas normas y costumbres jurídicas del Derecho internacional privado de índole marítima pudieran ser adaptables a los nuevos vehículos aéreos, con las oportunas modificaciones requeridas por la naturaleza de las cosas, y a veces con ventaja para las aeronaves, como en el caso de posible choque de éstas en el que las maniobras, en evitación del respectivo encuentro, deben ser, sobre más fáciles, de más seguro éxito que respecto al abordaje de las naves que surcan los mares, atendidas las facilidades que el espacio ofrece, distintas de las del océano, para que uno de los aeroplanos pueda pasar por encima o por debajo de otro, en diferentes planos.

Dejando aparte el aspecto de Derecho internacional público, por lo que atañe al derecho de cada Estado de defender la intangibilidad de su soberanía, impidiendo la invasión de la atmósfera que está sobre el territorio nacional, en términos de poder perseguirse por el aire y por la tierra, el peligroso invasor, obligándole a reparar la ofensa con los daños y perjuicios causados, ya que la libertad del espacio no carece de límites, estando condicionada por el bien de la colectividad que vive en el respectivo territorio; y concretando nuestro punto de vista al Derecho internacional privado, en cuanto a la hipoteca de la aeronave, las analogías entre las normas reguladoras de la hipoteca naval y las que procede adoptar, con aplicación a la hipoteca de la aeronave, saltan a la vista.

En el sector de las obligaciones y, por consecuencia, en éste de la hipoteca aeronaval, como obligación accesoria de garantía real, o inmobiliaria, dado el concepto de inmuebles que en el estado actual de derecho la atribuimos, es donde más frecuentes pue-

den ser los conflictos que surjan sobre la forma, contenido, alcance y efectos de la tal hipoteca.

Aquí es donde juega el más importante papel la aplicación de los estatutos personales, reales y mixtos con el sentido que les atribuye el moderno Derecho internacional privado, con sus limitaciones por lo que atañe al respeto de la soberanía, más que territorial, ético-jurídica y de orden público o alto interés social.

Sabido es que tratándose de la forma y de los efectos de las estipulaciones, rigen por la ley del lugar donde se otorgan (*Locus regilactum* y *Lex loci contractus*): las cuales normas jurídicas estriban en el recíproco interés de los individuos, a la vez que en la necesidad moral y social de las naciones de vivir en constantes e íntimas relaciones entre sí.

Claro está que a la aplicación de la *Lex loci contractus* quedan sustraídos, así la capacidad legal propia de los contratantes, regida por el estatuto personal, como todos los casos en que pudiera sufrir lesión la parte del sistema legislativo fundado en altas razones de orden público del país en que el contrato ha de alcanzar su desenvolvimiento y ejecución, así como las buenas costumbres de ese mismo país, las cuales buenas costumbres y leyes de orden público, aparte de las de Derecho público, que, aunque similares, ofrecen marcadas diferencias en los distintos sectores en que operan, constituyen límites infranqueables a la extraterritorialidad o expansiones de leyes distintas de las del territorio nacional donde deben actuar, cuya soberanía sufriría grave detrimento.

En este punto plantéase por algún tratadista, como cuestión previa, dentro del Derecho internacional privado, la concerniente a si la nave aérea debe reputarse que goza de extraterritorialidad o procede tener en cuenta el lugar del aterrizamiento, el cual problema, con las dificultades que aparejadas lleva, surgirá con tanta más frecuencia cuanto que la aeronave recorre en su vertiginoso vuelo la atmósfera correspondiente a distintos Estados, con diferentes leyes de unos y otros.

Y aquí es donde las dificultades aumentan para la adaptación de la *Lex loci contractus*; dada la necesidad de precisar el respectivo lugar de la estipulación, al objeto de inferir de la tal premisa, como lógica consecuencia, la validez o nulidad del contra-

to, así como las formas procesales y eficacia de la prueba que sea procedente practicar para la justificación de la relación contractual, ante los Tribunales competentes, con arreglo a la organización jurisdiccional del respectivo Estado.

No cabe relegar al olvido, tratándose de la hipoteca que este derecho real, por la trascendencia inmobiliaria que entraña, afecta por su propia naturaleza al régimen jurídico u organización de la propiedad territorial, tan directamente ligada al orden público; siendo, a veces, harto difícil investigar el territorio que se halla debajo del aire que en gigantesco vuelo cruza el aeroplano, o el mar sobre el cual se agita en veloz carrera el hidroavión, si ambos vehículos aéreos se mueven a tal altura que no haya posibilidad de distinguir desde la misma, por interposición de las nubes, mar y tierra.

Abandonando este aspecto de Derecho internacional privado, que, por la peculiar naturaleza de la aeronave y del medio en que actúa, habrá de aplicarse, con más frecuencia que el Derecho interno o nacional, veamos las reglas de éste aplicables a la hipoteca naval, que, por más análogas, se ofrezcan como adaptables a la que afectar pueda a la aeronave.

Prescindiendo de la estructuración o de las formas extrínsecas del contrato de hipoteca, análogas para buques y aeronaves, en cuanto a su descripción e identificación, tratándose de las demás circunstancias que deben concurrir en el título e inscripción de éste, ya relativas a los titulares de los respectivos derechos, ya a la extensión de éstos, todo lo cual pertenece a la capacidad legal de los otorgantes y a las demás circunstancias intrínsecas de la respectiva obligación de garantía real o inmobiliaria, no encontramos marcadas diferencias entre uno y otro contrato de hipoteca.

Así, pues, deben ser aplicables a ambos contratos de constitución hipotecaria, y a su subsiguiente inscripción en el Registro mercantil, a virtud de la apertura en éste de la correspondiente sección, las respectivas disposiciones contenidas en la precitada ley de hipoteca naval de 21 de Agosto de 1893 y en sus concordantes del título 6.º del Reglamento del Registro mercantil de 20 de Septiembre de 1919, así respecto a la obligatoriedad de la inscripción, no sólo de la hipoteca, sino también de la propiedad,

como requisito previo o necesario punto de partida del traccio sucesivo o subsiguientes inscripciones, como a las restantes circunstancias de índole sustantiva y adjetiva o procesal en tales condiciones preconstituídas, con las variantes que las distintas características de los buques y aeronaves determinaran y a cuyos detalles reglamentarios no descenderemos, para no comunicar mayores amplitudes a este artículo; reservándonos efectuarlo en ulteriores desenvolvimientos de la importantísima materia de que se trata; no sin dejar sentado en este artículo que, cuando de reglamentar se trata la hipoteca de la aeronave, no pueden perderse de vista las prescripciones pertinentes contenidas en el Real decreto y Reglamento anejo de 25 de Noviembre de 1919 sobre navegación aérea civil, en orden a la matrícula de aquel aparato volador, en sus distintas especies, a los límites topográficos de la aviación y a las restantes circunstancias, que concernientes a las personas individuales o colectivas titulares de las respectivas aeronaves, que sean objeto de hipoteca, ya relativas a las características descriptivas de las mismas para su identificación.

Pero lo que ahora interesa a nuestro propósito es el planteamiento y solución en su aspecto fundamental y en sus lineamientos generales del trascendental problema jurídico e hipotecario a que el epígrafe de nuestra labor se contrae.

MANUEL LEZÓN,

Registrador de la Propiedad.