

# La Dirección General de los Registros y del Notariado vuelve a «enrocarse» contra el sistema de garantías aeronáuticas del Convenio de Ciudad del Cabo

**Ángel Carrasco Perera**

*Catedrático de Derecho Civil*

*de la Universidad de Castilla-La Mancha*

*Consejero académico de Gómez-Acebo & Pombo*

**José F. Canalejas Merín**

*Asociado del Área de Banca, Mercado de Capitales*

*y Seguros de Gómez-Acebo & Pombo*

---

*Al hilo de la reciente respuesta de la Dirección General de los Registros y del Notariado a una consulta del registrador de bienes muebles de Madrid, se suscitan ciertas cuestiones sobre la compatibilidad y coordinación de la disposición adicional sexta del Real Decreto 384/2015 con el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo sobre Elementos de Equipo Aeronáutico.*

## **1. Real Decreto 384/2015**

1.1. El Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprobó el nuevo Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, introdujo ciertos cambios en la relación entre el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y el Registro de Bienes Muebles. La primera anotación de una aeronave española ha de practicarse siempre en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles que gestiona la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA). En el proceso de matriculación y antes de la emisión de la matrícula definitiva se asigna a la aeronave una matrícula provisional y se emite un certificado de matrícula provisional una vez que se cumplan una serie de requisitos y se presente la documentación exigida. La inscripción definitiva se llevará a cabo cuando se aporte la totalidad de los documentos requeridos y, en su caso, tras la inscripción en el Registro de Bienes Muebles. La normativa vigente sobre inscripción de aeronaves en el Registro de Bienes Muebles se encuentra en el artículo 177 y siguientes del Reglamento

del Registro Mercantil de 14 de diciembre de 1956. Los actos jurídicos posteriores a la matriculación de las aeronaves que sean inscribibles en el Registro de Bienes Muebles deben inscribirse primero en este Registro y posteriormente en el Registro Administrativo. La cancelación de la matrícula en el Registro de Matrícula de Aeronaves será comunicada al Registro de Bienes Muebles cuando la aeronave estuviera inscrita en dicho Registro de Bienes Muebles. No obstante, en el supuesto de existir cargas y gravámenes sobre una aeronave, anotadas en el Registro de Matrícula de Aeronaves, sobre las que no conste su cancelación en el Registro de Bienes Muebles, para proceder a la cancelación de la matrícula de dicha aeronave será necesario presentar previamente una autorización expresa de los acreedores cuyo derecho o interés proteja esa carga o, en su caso, a la autoridad que decretó la carga inscrita. Todas las inscripciones que se efectúen en el Registro de Bienes Muebles o en el Registro de Matrícula de Aeronaves se comunicarán entre ellos por vía telemática.

*N. de la C.:* En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

1.2. La disposición adicional sexta del Real Decreto 384/2015, además, estableció determinadas normas sobre la inscripción de derechos y garantías impuestos sobre aeronaves matriculadas en España que fueran susceptibles de ser inscritas en un Registro Internacional. Sin perjuicio de las normas internacionales de aplicación preferente, la referida norma establece lo siguiente:

- a) que *una vez practicada la inscripción de la garantía o derecho internacional en el Registro de Bienes Muebles, o desde el propio asiento de presentación cuando se prevea la reserva de prioridad sobre derechos de constitución futura, el registrador de bienes muebles competente deberá hacer constar la reserva de prioridad internacional en el Registro Internacional correspondiente en los términos y requisitos previstos en el tratado y protocolo correspondientes;*
- b) que *cuando las garantías y derechos sujetos a ley española fueran también susceptibles de inscripción en un Registro Internacional a los efectos de lo previsto en el correspondiente tratado, protocolo o reglamento y los interesados lo solicitaren expresamente del registrador de bienes muebles para ganar prioridad internacional, el registrador, practicada la inscripción, procederá en la forma prevista anteriormente para la reserva de prioridad internacional;*
- c) que, de conformidad con lo previsto en el correspondiente tratado, tendrán prioridad sobre la garantía y los derechos internacionales sobre bienes muebles registrables sitos en España los derechos y privilegios o categoría de aquéllos, aún no inscritos en el Registro Internacional, que el legislador español se hubiere reservado como prioritarios en el correspondiente instrumento de adhesión, ratificación o aprobación del tratado, protocolo o reglamento.

## 2. La inscripción instrumental de la garantía española

La disposición adicional sexta ha devenido una norma *contra legem* desde el momento en que en España entró en vigor el Protocolo sobre Elementos de Equipo Aeronáutico del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre del 2001. La norma española parte de un imposible lógico y jurídico, a saber, que la inscripción de la garantía internacional tiene que pasar previamente por una *inscripción española en el Registro de Bienes Muebles* o, de otro modo, que existe una simultaneidad potencial o necesaria entre garantía internacional e hipoteca española de aeronaves. Mas lo verdadero es lo contrario: si bien el sistema de Ciudad del Cabo no impide que las partes constituyan simultáneamente una hipoteca española de aeronaves, *tal cosa carece de sentido a efectos prácticos y no aporta ventaja jurídica ni estratégica alguna al titular del derecho de garantía (ni al deudor).*

## 3. Resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado del 29 de febrero del 2016

El pasado 29 de febrero del 2016, la Dirección General de Registros y Notariado dictó una resolución para aclarar ciertas cuestiones suscitadas sobre competencia y en la que se aprobaron los formularios para el acceso al Registro Internacional desde el punto de acceso español, que es el Registro de Bienes Muebles, y el modelo o formulario de autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación conforme al artículo XIII del protocolo aeronáutico (IDERA).

En la resolución se aclaró que el envío de los datos y la documentación exigible para la emisión de los códigos de autorización y el acceso y la cumplimentación de los formularios se podrían efectuar a través de la página web del Registro de Bienes Muebles de Madrid y que, una vez emitido el código de autorización, se dejaría constancia de tal emisión a través de un código seguro de verificación (CSV).

No obstante, el registrador de Bienes Muebles de Madrid planteó (el 25 de abril del 2016) una consulta adicional sobre la interpretación de la disposición adicional sexta del Real Decreto 384/2015 y, en particular, sobre la inscripción o anotación preventiva de las garantías internacionales en su Registro de Bienes Muebles.

#### 4. Contestación a la consulta del registrador de bienes muebles de Madrid

En la contestación de la Dirección General de los Registros y del Notariado (el 28 de abril del 2016) a la consulta se pretende de alguna forma coordinar el Registro de Bienes Muebles y el Registro Internacional, para lo cual, después de destacar (minimizándolas) ciertas diferencias entre los dos registros, enfatiza la cercanía de ambos modelos, aunque para ello omite destacar la sustancial diferencia entre, por ejemplo, el artículo 7 del convenio y los artículos 13 y 14 del Real Decreto 384/2015 o el artículo 182 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956. Afirma la Dirección General que, cuando el contrato tiene por objeto una aeronave, los requisitos formales de los títulos se encuentran mitigados y el Registro Internacional y el Registro de Bienes Muebles diferirían:

- a) En el Registro Internacional no se presenta el contrato de garantía o la garantía futura, sino el documento que contiene la mínima información requerida para la práctica de la «inscripción» (*notice of filing*) que permite meramente identificar al solicitante, los datos del bien, el tipo de negocio objeto de la inscripción y los intervinientes.
- b) En el Registro Internacional no se inscriben los actos o contratos relativos al dominio y demás derechos, gravámenes y titularidades jurídico-reales sobre objetos aeronáuticos, sino la información necesaria mínima para obtener publicidad de garantías internacionales referidas a actos o contratos de existencia actual o futura.
- c) En el Registro Internacional no se publican situaciones jurídico-reales sobre objetos aeronáuticos, sino que se limitan a

publicar ordenadamente garantías internacionales sobre dichos bienes que están asociadas a los derechos e intereses legítimos constituidos sobre aquéllos en mérito de actos y negocios jurídicos cuya validez y hasta su existencia constituyen realidades extratabulares.

#### 5. ¿Dos sistemas registrales?

En dicha contestación también se explica que la eficacia *erga omnes* de la «inscripción» en el Registro Internacional no prejuzga la validez o existencia de los correspondientes derechos e intereses jurídicos afectados por la regla de prioridad que serían sólo objeto de publicidad registral de una manera indirecta o por referencia, por lo que no sería aplicable el principio de legitimación registral. Ello es cierto, pero repárese en que tampoco se gana nada con «duplicar» la inscripción de la garantía en el Registro español —que supuestamente gozaría del privilegio de estar blindado con el principio de fe pública registral—, ya que los terceros titulares de derechos y expectativas inscritas en el Registro Internacional nunca podrían ser afectados negativamente en sus derechos por la circunstancia de que una regla *española* de fe pública registral limitara o anulara aquellos derechos o expectativas. Por ejemplo, un comprador inscrito conforme al sistema de Ciudad del Cabo no puede quedar afectado nunca por una hipoteca mobiliaria española, salvo en la medida (y sólo por eso) en que esta hipoteca redunde con una garantía internacional inscrita con anterioridad a la inscripción de la compra. En otros términos, si el sistema de registro internacional es —como lo es— sustancialmente imperfecto como registro jurídico, esta imperfección inyecta también el registro español, *porque no se puede conseguir más con el registro español de lo que podría conseguirse con el registro internacional*.

#### 6. La singular «anotación preventiva»

La respuesta de la Dirección General a la consulta formulada termina planteando que el término *inscripción* usado en la disposición adicional sexta del Real Decreto 384/2015 no debe entenderse como 'asiento de presentación' en sentido estricto, sino como 'asiento

registrar', por lo que no habría obstáculos a la anotación preventiva de garantía internacional con una duración de cuatro años con posibilidad de inscripción si durante su vigencia se aportan los documentos necesarios y son calificados favorablemente. Este argumento tendría su fundamento en la aplicación analógica de la disposición adicional segunda de la Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles, y la interpretación conjunta de la disposición adicional sexta del Real Decreto 384/2015 y el Convenio de Ciudad del Cabo. Con la presentación del

formulario para obtener los códigos de acceso, se solicitaría implícitamente la anotación preventiva, que puede abrir folio registral en el caso de que la aeronave no esté inscrita. La propuesta es altamente inconsistente. ¿Por qué ha de querer ningún operador de mercado de aeronaves que se «anote» o «inscriba» una anotación preventiva española —no importa si típica o atípica— y qué más le da a este operador que transcurran o no cuatro años, si aquél no tiene ningún incentivo para inscribir pronto ni tarde una hipoteca española de aeronaves?