

DERECHOS Y NEGOCIOS JURÍDICOS SOBRE LA AERONAVE

1. CONFIGURACIÓN JURÍDICO-PRIVADA DE LA AERONAVE

Concepto de aeronave para el derecho (Art 11 LNA /Rto Registro Mercantil de 1856) :

- a) Toda construcción con aptitud para la navegación aérea, en especial, para el transporte de personas o cosas, capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos moto propulsores.
- b) Cualquier máquina no tripulada que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra y opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo.

Caracteres esenciales de una aeronave:

- Las aeronaves son **bienes NO FUNGIBLES** (cada una de ellas es específica). Recordemos que el bien más FUNGIBLE que hay es el dinero. (fungible: da igual una moneda que la otra)
- Cada aeronave está **identificada e individualizada**. Esa individualidad se observa en la marca propia, matrícula propia... En el registro mercantil va a estar individualizada.
- Su naturaleza jurídica es de un **bien mueble**. Tiene la característica de que es traslativo, se puede mover. Una casa es un bien inmueble. Los derechos de garantía se utilizan en bienes con valor económico para garantizar que se va a devolver, estos derechos son diferentes para los bienes muebles. La aeronave es un bien mueble y movable, pero al mismo tiempo tiene muchas normas que se les aplican que son normas de materia de bienes inmuebles, como las que tratan la materia de propiedad y garantía. El código de comercio dice que se considerará un bien mueble mientras que no se diga otra cosa. En el artículo 60 de la Ley de Navegación Marítima dice que el buque es un bien mueble pero especial. En esta materia, sobre todo y en especial, las revisiones al derecho marítimo van a ser constantes. Tenemos muchas normas de mantenimiento.

Cosa mueble *sui generis*: es una cosa mueble, pero alguna de las normas que se aplican son normas de cosas inmuebles. Por ejemplo, no aplica el contrato de prenda si no de hipoteca.

- Además, el derecho lo considera como una **unidad**. Una unidad que permite que la aeronave sea objeto de negocios jurídicos.
- La aeronave es una **cosa compuesta**, por elementos constitutivos que la LNM (Ley de Navegación Marítima) denomina integrantes y **pertenencias**.
 - Las partes constitutivas de la aeronave están en la estructura de la aeronave y **no pueden separarse de ella sin desmembrarlo**.
 - Las **pertenencias** son cosas **accesorias** que en principio **podrían separarse de la aeronave** pero que se destinan al **uso de la navegación aérea de forma permanente** y son indispensables para esa navegación aérea. Siguen el mismo destino jurídico de la aeronave, si se vende la aeronave se venden las pertenencias. Si se pone en **hipoteca** la aeronave también se incluyen las pertenencias. Si no se quiere llevar las pertenencias hay que mencionarlo, es decir, salvo pacto en contra.

- Los accesorios son consumibles que se destinan temporalmente a la navegación aérea.

****Según el Art 39 de la Ley de Hipotecas Inmobiliarias y prendas en desplazamiento.** La hipoteca comprenderá la célula, motores, hélices, aparatos de radio, accesorios, mobiliario, entre otros.

Los repuestos del almacén son considerados pertenencias si en el inventario inicial están incluidos. El combustible imprescindible para un vuelo, pero no la reserva, es pertenencia. En el art 72 de la LNA dice algo similar. Las pertenencias son accesorios para la navegación aérea y están destinados para la navegación aérea, si no cumple todo no está incluido** El artículo 39 trata de definir cuáles son las pertenencias que forman parte de la aeronave. La conclusión que podemos sacar es que si yo compro una aeronave, esta deberá venir con las pertenencias incorporadas, y si la alquilo también, salvo pacto en contrario.

- La última característica esencial es que es una **cosa registrable**, es decir, pueden ser objeto de publicidad legal. La publicidad legal no es publicidad comercial. Si no que se trata de dar publicidad a ciertos hechos jurídicos y económicos referidos a derechos para dar seguridad jurídica al tráfico económico y también al tráfico personal.
 - *Es decir, yo te compro una casa, pero como se que tu eres el propietario de la casa (seguridad jurídica), seguridad de que, si yo firmo este contrato de compra de esta casa, quiero tener la seguridad de que el derecho del Estado me ha a proteger frente dicho contrato. En conclusión, quiero tener la seguridad de que mis actos económicos y jurídicos son ciertos o por lo menos tengan la protección del derecho del Estado.*

Nota: la diferencia entre hipoteca y prenda es lo que das en garantía. En el caso de una hipoteca, lo que das en garantía es un bien inmueble, y, por tanto, se sabe que no se va a mover y que va a estar y permanecer ahí. Mientras que en el caso de un prenda puede moverse y extraviarse.

EXAMEN: En un préstamo entre una persona y el banco, la obligación del banco es dar el dinero, y después la obligación de la persona, hay varias, devolver el dinero, devolver los intereses, ajustarse a los plazos. Como el banco no se fía, el banco pide firmar un contrato adicional además del contrario propio del préstamo. El banco entonces exige un contrato de garantía, este contrato entrará en juego únicamente cuando el contrato de préstamo NO se cumpla.

2. DERECHOS DE LA PROPIEDAD. PUBLICIDAD LEGAL

No es publicidad comercial. Está regulada por normas de competencia, como la de competencia desleal o la ley general de publicidad.

Cuando nos relacionamos contractualmente con alguien, nos tenemos que fiar de los que nos dice, de su palabra.

El registro mercantil se va a regir sobre una serie de **PRINCIPIOS REGISTRALES** que se van a mencionar:

- **Principio de obligatoriedad de la inscripción.** Por ejemplo, el del nacimiento. En el caso de las empresas es obligatorio inscribirlas para las sociedades y para el empresario naviero y el empresario individual aéreo.
- **Principio de Titulación pública:** Sólo se inscriben documentos públicos salvo que la ley permita otra cosa de manera expresa. El nacimiento tiene un certificado del hospital.
- **Principio de legalidad:** Establece que el contenido del registro se va a considerar legal, es decir, correcto y que cumple la ley. Si el registrador acepta la constitución de una empresa aérea, se entiende que la escritura es correcta y que cumple con la ley.

- **Principio de legitimación:** Se presume que el contenido del registro es cierto, veraz, correcto y legitima a quien reclama el contenido del registro. Es legal hasta que un juez no diga lo contrario, cambiar el contenido de cualquier registro necesita de la aprobación de un juez. **¿Y si no es cierto?** A lo mejor ocurre que todavía queda algo por escribir en el registro, por ello hay otro principio que es el de tracto sucesivo que dice que las inscripciones en el registro deben tener un orden lógico y cronológico.
- **Principio de Oponibilidad material:** Desde que el contenido del registro es firme, ese contenido puede oponerse por y frente a todo el mundo de buena fe. De buena fe es que no tiene por qué saber que la situación es distinta. *Por ejemplo, yo llevo una escritura pública al registro mercantil y allí hay un libro de presentación que pone día y hora*

A es el propietario registral de una casa y se la vende a B, pero B todavía no ha ido al registro, entonces A, que es un pillo, dice que se la vende a C. C cumple con una cautela normal y cuando va a al registro le dicen que el propietario es A, aunque A le había vendido la casa a B hace una semana. Por tanto, cuando B, vaya al registro no podrá hacerlo porque en ese momento será C el precedente. En este caso, C es un tercero frente a A y B, ya que C no tiene por qué saber que A le había vendido la casa a B. En este caso, C, habiendo confiado en el contenido del registro de que la casa era propiedad de A, adquiere la casa **de buena fe** (solo te protege el principio de oponibilidad material si no conocías ni tenías por qué conocer la realidad de los hechos) de alguien que en realidad no es el propietario, pero adquiere la casa.

- **Principio de Prioridad:** Dice que, si hay dos solicitudes similares o iguales, se inscribirán antes los que lleguen antes.
- **Tracto sucesivo:** Suplica que cada inscripción tiene que responder a un orden lógico y cronológico. Por ejemplo, no puedo inscribir un matrimonio antes que un nacimiento.
- **Principio de publicidad formal:** establece que el registro mercantil es público y cualquier persona puede acceder a él y solicitar información con carácter general.

ACTOS QUE VAN A RECIBIR PUBLICIDAD RESPECTO A LAS AERONAVES

Las aeronaves van a recibir la publicidad sobre la propiedad y los actos jurídicos más relevantes que sean convenientes para poder oponer a los terceros. Esta publicidad legal se va a producir mediante un sistema doble:

- Registro mercantil: Efectos de la publicidad legal.
- Registro de carácter administrativo: Registro de matrículas.

REGISTRO MERCANTIL DE BIENES MUEBLES

El más importante es el registro mercantil, es el llamado registro de bienes muebles. Fue aprobado por el RD1828/1999 del 3 de diciembre. Ese RD aprobó el registro de las condiciones generales de la contratación. Tenía una disposición adicional que creó ese registro de bienes muebles. El registro tiene una oficina especial en algunos registros mercantiles especiales. Hay provincias sin registro de bienes muebles. El registro tiene 6 secciones. El primero es el que trata sobre las aeronaves y los buques. Los bienes inmuebles son registros reales.

Esto permite la publicidad legal de estos bienes más relativas a un bien mueble.

- El registro de bienes muebles es un registro personal en general, excepto el de los inmuebles que se abre la hoja al inmueble en lugar de a la persona.
- Es un registro real, se abre la hoja a la aeronave. Se construye la aeronave y se abre una hoja a esa aeronave. El protagonista no es el empresario, es la aeronave.

El registro de bienes muebles trata a la aeronave de manera especial, como si fueran inmuebles.

REGISTRO DE AERONAVES: CREACIÓN LNM

La publicidad de las aeronaves se encuentra en esa regulación (Real decreto) y en varios textos más. Uno de ellos es el reglamento del registro mercantil de 1956. Este, ya está derogado, pero tenía una serie de artículos que regulaban la publicidad de las aeronaves, buques y aeronaves, (art 155-166 y art 177 a 190) este fue sustituido por otro RRM (reglamento de registro mercantil) de 1996 que regulaba la publicidad de buques y aeronaves hasta que se aprobase un registro para ellos.

Aparece en 1999 el Registro de Bienes Muebles, pero se incluye a las aeronaves en una disposición adicional, que no aportaba suficientes normas, por lo que los expertos se seguían guiando por el anterior. Aparece la LNM de 2014 que, si contiene la publicidad legal para buques y deroga la regulación del 56. Y los art 177 a 190 no se sabe si están en vigor o no, esto dice que se aplicara para aeronaves lo establecido en buques anteriormente.

Para regular la publicidad legal se usa la LNM 2014, ya que van juntas en el registro de bienes muebles y no van a tener una regulación muy diferente. También regula cómo se coordina el Registro Mercantil y el Registro Administrativo.

También tenemos en el RBM alguna regulación que se encuentra en la Ordenanza del Registro de Venta y Plazos de Bienes Muebles de 1999. Contiene una regulación que se aplica en general al RBM (registro de bienes muebles).

PUBLICIDAD DEL R.B.M. (REGISTRO DE BIENES MUEBLES)

La certificación del RBM es la que tiene efectos jurídicos y sirve para establecer la propiedad de la aeronave (si solo puede hacerlo a través de este). El certificado del registro de matrícula solo va a tener efectos administrativos. Si el primer certificado se perdiera podrá suplirse de forma temporal pero no en todas las materias.

Los efectos de oponibilidad de los terceros de buena fe, solo lo contiene el RBM, si hay contradicción entre RBM y R. de matrículas.

Un certificado de bienes muebles sirve a efectos jurídicos, uno de matrícula no. Si se quiere oponer a alguien que se es el propietario de algo, solamente se puede hacer con el certificado de BM.

Art 31 de LNA: La certificación del Registro de matrícula sustituye al título de propiedad en casos de extravío o destrucción del mismo, y en tanto se expida un duplicado.

- **Artículo 65 LNM. Registro y matrícula.**

- Las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales se inscribirán en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con la finalidad de proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas de aquéllos.
- La matrícula de un buque o embarcación corresponde a la Administración Marítima a través del Registro de Buques y Empresas Navieras y va destinada a mantener la identificación y el control administrativo de los buques y embarcaciones españoles. El Registro de Buques y de Empresas Navieras y el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se regirán por lo establecido en esta ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en los reglamentos correspondientes.

- **Artículo 66 LNM. Coordinación entre Registros.**

- Los asientos que se practiquen en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles deberán coordinarse con las anotaciones que se hagan en la hoja de asiento del Registro de Buques y Empresas Navieras mediante comunicaciones que deberán cursarse directamente en la forma que reglamentariamente se determine.

- Los titulares de ambos Registros sólo tendrán competencia para expedir certificaciones del contenido que sea propio de los respectivos asientos a su cargo, pero no de los que les consten por comunicaciones derivadas de la obligada coordinación entre ambos organismos. No obstante, si se pidiere en uno de ellos certificación referida a extremos contenidos en el otro, deberá admitirse la solicitud y requerir del Registro competente que la expida, con objeto de que el solicitante pueda obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque.
- **Artículo 177:** En el Registro Mercantil de la provincia donde hubiere matrícula de aeronaves se abrirá una sección especial para la inscripción del dominio y demás actos y contratos de trascendencia real relativos a las mismas.
- **Artículo 179:** Se inscribirán obligatoriamente en el Registro Mercantil las aeronaves de nacionalidad española y de propiedad privada que se destinen o puedan destinarse a fines industriales o mercantiles. El criterio que determina la obligatoriedad es lo que llamamos la mercantilidad. Si hay una mercantilidad sabemos que detrás hay un empresario aéreo, su actividad mercantil gira alrededor de las aeronaves. Las aeronaves no destinadas a la explotación mercantil no tienen la obligación de inscribirse al registro de los bienes muebles. Pueden inscribirse para aprovecharse de la publicidad legal. Si hay un contrato con un tercero y este quiere que la aeronave sea una garantía, la aeronave debe ser inscrita.

CONTRATO DE GARANTÍA

En un contrato de garantía, se garantiza la obligación de cualquier otro contrato. Por ejemplo, un contrato de préstamo. Puede aparecer de manera independiente. La obligación suele ser la obligación de devolver el capital con los intereses y por ello, se crea otro contrato que es el de garantía, que implica que si esa obligación.

- Hay dos clases de garantía en derecho civil:
 - Garantías personales: Son aquellas en que una persona va a dar garantía al cumplimiento de la garantía que sea. Cuando asumo una obligación, se aplica el 1911 del Código Civil. Recae sobre mi patrimonio personal.
 - Fianza: Habla del fiador.
 - Aval: Letra de cambio, cheque o pagaré.
 - Garantías Reales: Recae la garantía sobre la cosa (la res), da igual si es propietario de esa cosa o no, porque es la res la que responde al cumplimiento de esa obligación, hasta que se cancele la garantía. Por ejemplo, la compra de una vivienda. Son la prenda (bienes muebles de importante valor) y la hipoteca.
 - La garantía de una prenda se aplica a bienes muebles de importante valor, como un cuadro de Picasso. El deudor pignoraticio garantiza al acreedor pignoraticio, si incumple con ese bien, cubrirá su obligación. La prenda se entrega al ser un bien mueble. El acreedor debe custodiar la prenda y de buena manera, responder si le pasa algo.
 - En el caso de la hipoteca, no se entrega al acreedor, pero la dinámica es similar, si no cumplimos vamos a ejecutar la garantía, es decir, va a salir a subasta y si no es suficiente sigo debiendo una parte y si sobra, se da lo que sobra al deudor. Los bancos se ocupan de llevar la escritura de la hipoteca al Registro de la Propiedad. En los préstamos hipotecarios, es obligatorio suscribir un seguro contra el riesgo de incendios a favor del banco que ha dado el préstamo, de tal forma que, si la casa se incendia, la indemnización la cobra el banco y esto cubre la pérdida de la garantía.

La publicidad legal, en muebles rústicos y solares, la inscripción en el registro de la propiedad es constitutiva /la propiedad existe cuando se inscribe antes no). A efectos de publicidad legal, también dirá la hipoteca o las cargas.

En los préstamos hipotecarios es obligatorio inscribir un seguro contra incendios a favor del banco. De tal forma que, si la casa se incendia, la indemnización la cobra el banco, porque es el beneficiario. Esto se considera que cubre la garantía. El préstamo seguiría vigente. EN el resto, el seguro de hogar, lo tiene el beneficiario.

Con las aeronaves, que son una prenda sin desplazamiento de la posesión, a pesar de ser un bien mueble, se le da a las cargas una garantía especial (prenda sin desplazamiento, o la hipoteca de un bien mueble). No hay obligación de registrarse en el RBM, otra cosa es que les convenga para que el propietario reciba los beneficios de la publicidad legal, o que un tercero exija la inscripción.

Hay que inscribir solamente las aeronaves que se van a dedicar a una actividad mercantil. Aunque la LNA tiene una técnica muy defectuosa, el Art 33 daba a entender que la inscripción de aeronaves mercantiles no era obligatoria, por eso se cambió y ahora es obligatoria.

- Art 56 del RM, establece que para las aeronaves y buques el registro mercantil va a tener dos libros:
 - **Libro de aeronaves:** que recoge las instrucciones principales de la aeronave durante su vida útil. Todos aquellos actos que tengan trascendencia real, derechos que recaen sobre la cosa. Derecho de propiedad, de garantías, usufructo (arrendamientos), enajenaciones, notificaciones de embargo o el resto de operaciones análogas de procedencia judicial.
 - **Aeronaves en construcción:** Sobre todo se centran en los derechos de garantía. Se puede financiar la construcción en ciertas condiciones con la garantía de una hipoteca. Esa aeronave todavía está construyéndose, entonces la aeronave se inscribe en la hipoteca y cuando se termina se pone en el libro de aeronaves, ya que seguramente la hipoteca siga en vigor.

INSCRIPCIONES

1. **Dominio:** para poder entrar en el registro de bienes muebles necesito el certificado de matrícula. Las aeronaves que están en el registro de matrículas españolas son españolas.
2. **Origen:** es decir, de donde viene esa aeronave.

Para entender esto leer los artículos 70-77 Ley de Navegación Marítima

INSCRIPCIONES DE LAS AERONAVES

- **Dominio:** Quién tiene que aparecer como primer dueño. Para inscribir, se pide el Registro de Matrícula y el documento jurídico que acredite el origen de esa aeronave. Puede haber dos orígenes: construcción o compra.
 - **Compra:** O viene del extranjero o el registrador se va a negar a inscribirla.
 - **Construcción:** Primera inscripción. El derecho ha previsto que se solicite mediante una escritura pública de entrega o presente un documento de construcción en el que se reconozca o declare la propiedad con legitimación de firma. Cuando se construya la aeronave puede que sea por encargo. Otra opción es que construya una aeronave y después la venda (no se la han encargado) se tiene que hacer un reconocimiento notarial que la propiedad es mía, pero la estoy transmitiendo a alguien. Cuando se hace una declaración estamos ante un fedatario público que lo acredite.

Cuando la aeronave viene del extranjero, a lo mejor el documento que nos traen no encaja en lo que decimos que es un documento público. Se hace a través de la embajada de España en ese país y son ellos los que tienen que averiguar y legitimar las firmas. Ese documento se presenta ante el ministerio de asuntos exteriores y después se

puede utilizar en el registro de bienes muebles. Además, ha de indicarse algunas cuestiones como el precio, la forma y condiciones de pago, marcas y señales distintivas y por lo tanto tiene que estar identificado correctamente. Después de la primera inscripción, las demás tienen que venir dadas en un documento público.

Los derechos reales van siempre asociados a la cosa. Por tanto, las cargas irán siempre sobre quien tenga los derechos de la cosa en cada momento.

CANCELACIÓN DEL REGISTRO

La cancelación, la hoja registral se cancela normalmente a solicitud del propietario, o se vende al extranjero de forma definitiva y por lo tanto va a cambiar de sistema. Si hay cargas y gravámenes (Cuando hablamos de carga hablamos de impuestos, cargas reales, etc.), la cancelación necesita la autorización del acreedor, del que tenga a su favor esta garantía. El registro de matrícula de aeronaves no lo va a permitir a no ser que el registro de bienes muebles notifique la cancelación.

Cancelación del registro de la aeronave → Cuando esa aeronave se lleve de forma definitiva al extranjero y cambie su nacionalidad.

REGISTRO DE MATRÍCULAS

El registro de matrícula es un registro administrativo, a diferencia del registro de bienes muebles que es un registro mercantil.

El registro de matrícula también permite saber que leyes elegir frente a conflictos, etc. **ejemplo¿Qué ley aplicamos? La del estado de matrícula. **

Registro de matrícula: Sus **principales funciones** son dos:

- Otorgar la nacionalidad.
- Las marcas identificativas de la aeronave.

Cuando hablamos de nacionalidad de una aeronave, no se habla ni de la nacionalidad del propietario ni del territorio del operador, es la selección del derecho aplicable en las funciones de propiedad, calificación, obligación. Supone determinar cuál va a ser el derecho aplicable a las cuestiones más básicas que van a regir una aeronave.

Si por ejemplo una aeronave estuviera en el registro español con propietario inglés lo lleva al registro inglés. No se va a reconocer ese derecho de propiedad. Para regular quien se inscribe en el registro de matrículas español, tenemos una regulación complicada. El registro lo lleva la AESA, fue regulada en el año 2008 por un R.D. Se modificó en el año 2012 y cambió su estructura orgánica.

La regulación concreta se encuentra en los ARTS 28-32 de la LNA. Hay varias normas importantes:

- Reglamento de matrícula de aeronaves civiles 384/2015. Se aplica a toda clase de aeronaves. Pretendía un reglamento único para la matrícula de aeronaves.
 - Coordinación con el registro de bienes muebles (Art. 5)
 - En el 96 para advertir que cuando decía nacional español se refería a nacional comunitario
- RD 2876/82 afecta a la matriculación de aeronaves de estructura ligera, pero el anterior derogó alguno de sus artículos.
- 17 de nov de 1977. Es un texto que aprobó un decreto de rango reglamentario y la primera norma lo derogó parcialmente.

- Orden 31 de mayo de 82 que es para la construcción de aeronaves por aficionados. También está derogado parcialmente.
- LNM ARTS 78 a 87.

Si propietario y explorador coinciden: Son la misma persona, y tiene la obligación de registrar la aeronave en el R.M. español si:

- Tiene condiciones de ciudadano comunitario y tiene residencia habitual en España.
- Es una persona física o si es persona jurídica tiene un representante en España.
- Existe un convenio internacional entre España y otro país.

Si no se da ninguno de los casos, hay una tercera posibilidad de acceder al registro de matrículas español para los extranjeros que tengan su residencia habitual en España y destinen esa aeronave a uso privado.

- La cuestión se complica si explotador y propietario son personas distintas:
 - Si el propietario es nacional español o comunitario entonces su aeronave accederá al Registro de matrículas español y el derecho aplicable será el español.
 - Más difícil es si se utiliza en el extranjero, se arrienda para ser utilizada en el extranjero, en este caso, dependemos de la regulación extranjera, pero si ocurre lo que ocurre en España esa aeronave tendrá una matrícula temporal durante el periodo de arrendamiento, no perderá su nacionalidad original, pero durante ese tiempo tendrá una pegatina temporal que se ponga encima de la permanente en un territorio que rige otro derecho.
 - Una matrícula temporal no confiere la nacionalidad, solo es una autorización por un tiempo para ser utilizada en un derecho distinto del suyo, cuando la LNM se plantea esta situación el artículo 94 lo dice de una forma muy clara. Las matrículas tienen cancelación temporal por un periodo máximo de 5 años y luego se puede volver a establecer.

No se debe de confundir con la matrícula provisional que tiene un periodo de 3 meses desde la solicitud de la matrícula permanente y permite que la aeronave opere mientras el registro resuelve.

En el artículo 18 de este reglamento se ven las aeronaves que han de inscribirse en ese registro de matrícula y que coinciden con lo que hemos dicho.

El convenio de Chicago venía a referirse a la nacionalidad vinculándola a la soberanía estatal.

En el registro de matrícula hay 4 libros:

- Libro de presentación de documentos.
- Libro de matrículas
- Libro de tasas.
- Libro de estadísticas

¿CÓMO SE PIERDE LA NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES?

RD Contiene en el artículo 31 cuando se cancela la instrucción relativa a una aeronave. Se procederá la cancelación a instancia de parte (el estado no va a hacer nada de oficio, es una carga que tiene el particular, tiene que solicitar la cancelación de la aeronave, si no tiene que afrontar las multas correspondientes) por las siguientes causas:

- Destrucción o pérdida de la aeronave.
- Desguace de aeronave.
- Adquisición parmente de aeronave militar.
- Matriculación en país extranjero. Tiene que ser definitivo, no temporal.

Enajenación válida a las personas que no tengan la nacionalidad española o UE salvo que residieran habitualmente en España y pueden destinar la aeronave a un uso no lucrativo. Por ejemplo, una empresa americana puede utilizar aeronaves para sus directivos (es para uso propio).

Ese mismo RD regula las marcas de nacionalidad que han de ponerse en las aeronaves para señalar la nacionalidad española.

Para la cancelación hemos visto los casos en los que se puede cancelar, pero el solicitante tiene que aportar un certificado del registro de bienes muebles para demostrar que ha habido una transferencia y que no hay cargas pendientes. Si tenemos una aeronave sobre la que tiene una hipoteca no se puede llevar a otro país, el registro no le va a permitir que se dé de baja. No solo puede ser una hipoteca, también puede ser un aviso de embargo de un juzgado.

Se solicita el certificado para la transferencia y para ver que no hay cargas previstas.

SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE AERONAVES

Durante la construcción, el estado técnico y el valor de la aeronave se va a calificar por determinadas sociedades especializadas que han sido dadas de alta para cometer esta labor en la DGAC o en EASA. Para obtener la licencia operativa se necesita que se realice esta inspección. Las realizan empresas privadas dadas de alta ante la autoridad aérea. Es una labor que se refiere a la seguridad de las aeronaves, a las pertenencias y partes constitutivas y en general a su valor comercial.

Para conseguir el certificado de valoración se va a celebrar un contrato de valoración o clasificación con dichas empresas. Este contrato está regulado en la LNM y por lo tanto podría seguir como regulación analógica en el ámbito aéreo. En el privado se plantea un problema, ¿la empresa de calificación tiene responsabilidad? Si se habla del contrato mercantil, la empresa debería responder por los daños que ocasione una aeronave en malas condiciones y que califique como válida. Hay cláusulas que somera de responsabilidad a la empresa de calificación. Al derecho privado le parece sorprendente y deberían ser nulas, porque la finalidad de este contrato es de asegurarse que la aeronave cumple los estándares mínimos de seguridad.

DERECHO DE PROPIEDAD. PUBLICIDAD

Uno de los principales problemas, eran la propiedad sobre las aeronaves y reconocer un sistema parecido entre los países de cargas y gravámenes. El derecho de propiedad no se reconoce en todos los países.

Lo que para nosotros es una hipoteca a lo mejor no se reconoce como tal en otro país. Cuando hablamos de una carga, recae sobre la cosa, es decir, como la hipoteca o la prenda. Si el deudor no responde a un conjunto de préstamos con un bien, la prenda se saca a subasta pública, el propietario no se puede quedar con el bien.

Sobre la aeronave también existe hipoteca, que sirve para su construcción, financiar otras actividades del empresario aéreo. Por ejemplo, si un banco presta dinero con la garantía de un avión, si no se devuelve el dinero, a la hora de sacarla a pública subasta, el juez me va a amparar. Si estamos en España, pero si estamos en el extranjero, las garantías pueden recaer sobre otros bienes.

Todos los derechos que recaen sobre la aeronave fueron objeto de muchas discusiones internacionales y se intentó facilitar el sistema de propiedad y financiación de aeronaves.

Se reconoce como propietario al que aparezca en el Registro de B.M. y en el registro mercantil. Si lo que dice el RBM es falso (por ejemplo, todavía no se han inscrito las operaciones posteriores) se necesita un juicio para cambiar el contenido de registro.

La propiedad de una aeronave se adquiere de dos modos (ambos son iguales con otros bienes)

- Modos públicos:
 - **Presa:** Si no hay tiempos de guerra no se puede usar. Permite adquirir la propiedad de aviones de guerra, quedando excluidas las aeronaves civiles.
 - **Confiscación:** Es la expropiación. Nuestra CE reconoce la propiedad, pero con función social. La expropiación implica que si está justificado el bien común, puedo quitar a alguien la propiedad de algo, pero pagándole un justiprecio, que siempre está por debajo del valor real del mercado.
- Modos privados:
 - **Contrato de construcción.** Es el propio constructor el interesado como cuando recibe un encargo de construir esa aeronave. Es un título legítimo para adquirir la propiedad.
 - **Contrato de compraventa:** es un modo privado de adquisición de propiedad. ES el más habitual.
 - **Transmisión mortis causa:** Implica que alguien que es propietario muere y esa aeronave, pase a sus herederos o legatarios. Los herederos en nuestro derecho son en principio los que fija el testamento. En el derecho común se ha limitado la libertad que tienen los que hacen el testamento.
 - **Por aporte:** transmisión de empresas. Por ejemplo, creación de una nueva empresa por un bloque de activos. En el ámbito de derecho de sociedades, esto es la transmisión en bloque de un conjunto de bienes.
 - **Usucapión o prescripción:** adquisición por posesión continuada en el tiempo, que exige hacerlo a título de dueño. Durante un largo periodo de tiempo aparezco de dueño y pienso y actúo como dueño. Actúo de buena fe.

La posesión de una aeronave de buena fe por tres años y con justo título registrado, permite adquirir la propiedad, por tanto, permite entrar en el R.B.M.

Si falta alguno de esos elementos (no título/no buena fe), la propiedad se adquiere en 10 años.

- En la LNM:
 - Hallazgo.
 - Abandono.
 - Condominio marítimo: Es una forma de detentar la propiedad propia de la LNM muy arcaica y que no parece ajustarse a la naturaleza de la LNM, sobre todo teniendo formas más actuales como una SRL o SA. Se explica mejor más abajo.

La LNA habla de especialidades a la hora de adquirir, pero no son más que requisitos administrativos para adquirir la autorización o una licencia de navegación. No son modos de adquirir propiedad. La LNA art 34 y 38 hablan de condiciones administrativas.

- **Propiedad individual:** El propietario tiene todas las facultades respecto a la propiedad.
- **Propiedad colectiva:** pertenece a dos o más personas. Las facultades del derecho de propiedad son las mismas (enajenarlo, venderlo...). La diferencia es que se tiene que poner de acuerdo para hacer las cosas de manera conjunta.
 - En el condominio marítimo, está prevista en el Art 64 de la LNM tiene como característica que además de haber una copropiedad entre los dueños del buque también hay una sociedad que tiene una finalidad, la explotación comercial de ese buque. Hay dos casos (comunidad de bienes que es la copropiedad) y sociedad. Es complicado porque tiene normas para regular las relaciones de los propietarios con el barco y tienen normas para regular las relaciones en el tráfico económico con terceros, que son normas copropietarias.

Van a nombrar a un administrador que va a firmar los contratos. Aunque le den unas instrucciones si ese representante los ignora no se puede revertir.

Hay otra norma que es también propia de comunidad de bienes. Si uno de ellos quiere vender su cuota ideal (derecho y obligaciones que tiene), los demás comuneros tienen derecho de comprarlos antes que cualquier extraño.

En un condominio todos los comuneros tienen patrimonio para responder. En una SA/SRL, no sucede esto, si no que solamente se responde por lo que se haya aportado.

PERSONA JURÍDICA

Cuando hay sociedades, también existe normalmente la persona jurídica. Un socio aporta un capital X y ese capital deja de ser suyo para pasar a pertenecer a la persona jurídica, por lo que la persona jurídica es la propietaria de la aeronave.

Cuando hay que tomar decisiones sobre aviones en Iberia (la persona jurídica), la decisión la toma esa persona jurídica. No se convoca una junta de accionistas, si no que lo hacen los administradores.

La comunidad de bienes con responsabilidad solidaria de los comuneros de las deudas en las que se invierta esa sociedad.

CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN

En un contrato hay dos partes, en uno de construcción (uno construye y el otro recibe lo construido). Dentro de cada parte puede haber más individuos. Estas partes tienen intereses contrapuestos. Ambas partes darán su consentimiento, objeto y causa contrato (mirar civil). Cuando ocurre el contrato se perfecciona y nacen los derechos y obligaciones, es decir, consentimiento de las tres cosas. El consentimiento debe ser ilícito. Un contrato en el que no hay estos elementos es nulo y es que no existe y no hay efectos.

El contrato de construcción está regulado en la ley, es un modo típico y originario de adquirir una propiedad, porque adquieres algo que no ha pertenecido a nadie más. De hecho, la misma cosa no ha existido antes del contrato. Es una res nova (cosa nueva).

Contrato por el cual una persona física o jurídica, se obliga mediante un precio a la construcción de una aeronave por cuenta de otra y a la entrega de la aeronave una vez construida.

TIPOS DE CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN

- **Construcción por economía:** construir por su cuenta una aeronave. Ahí hay una serie de contratos, como de compra de materiales, pero no hay un contrato de construcción como tal ya que construyo para mi mismo. Hay muchos contratos a cambio de un servicio
- **Construcción por precio alzado:** Encargo a una empresa que se dedica a ello profesionalmente que construya el avión (es el reconocido por el derecho). ES un contrato mercantil. La empresa construye por cuenta ajena (cuenta propia para su propio beneficio). Aquel contrato en el que una persona se obliga a la construcción de la aeronave mediante un precio por cuenta de otras personas y a la entrega a esta de la aeronave construida. Hay una obligación por parte de la construcción y de entrega. El que recibe la aeronave tiene una obligación de pago.
 - Obligación de construcción.
 - Obligación de entrega.
 - Obligación de pago y precio.

Cuando se estudiaba el contrato de construcción, para analizar su naturaleza jurídica se fijaron estas obligaciones. La naturaleza es de arrendamiento de obra y que el derecho mercantil es una comisión, un encargo. La obligación principal del contrato es la construcción, es más importante la obligación de obra que la de entrega, es un contrato de construcción, aunque los materiales los ponga el constructor. Por tanto, es un contrato que en su naturaleza jurídica es de arrendamiento de obra.

El propietario de los materiales es el que asume las responsabilidades sobre ellos. Es importante saber a quien pertenecen antes de hacer la obra. Normalmente los materiales de construcción pertenecen al constructor. Eso establece quien tiene el riesgo y cuando se transfiere.

En el contrato de arrendamiento de obra, que es un contrato mercantil, el sistema de fuentes es:

1. Preferencia a las normas mercantiles antes que las civiles.
2. Normas de arrendamiento de obras y servicios son las más básicas de derecho privado. Se pueden aplicar todos menos dos.
3. No es un contrato formal. La norma es que los contratos, la mayoría no son formales. Solo son formales cuando la ley expresamente lo diga. Si la ley no exige una forma determinada el contrato no es formal. Pero la mayoría de la gente va a escritura pública. La LNM si exige el contrato escrito para el contrato de construcción de buque. No se aplica al derecho aéreo, porque la ley establece que para que un contrato sea formal debe establecerse por la ley de manera expresa por lo que no es aplicable la LNM. En derecho privado la forma general es libre.

CONTENIDO DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN:

- El constructor tiene que construir la aeronave conforme a los planos si hay discrepancias el plano prevalece sobre las especificaciones. En principio hay tres clases. Art 111.
- Realizar la construcción de acuerdo con las exigencias de la categoría de la aeronave que se ha encargado.
- Entregar la aeronave en el plazo pactado y además en condiciones de aeronavegabilidad.
- 1596 cc (código civil). Responder por los subcontratistas frente al comité que es el que le ha encargado la construcción. El constructor puede hacer la construcción con sus propios empleados o bien algunas fases contratar empresas más específicas. Quien elige a los subcontratistas asume las responsabilidades de ello.

- El contratista del constructor está obligado a responder por los vicios de construcción tanto de materiales como de proceso constructivo conforme al 1591 del C.C.

Cuando se estudiaba el contrato de construcción, para analizar su naturaleza jurídica se fijaron estas obligaciones. La naturaleza es de arrendamiento de obra y que el derecho mercantil es una comisión, un encargo. La obligación principal del contrato es la construcción. Según las normas del código de comercio:

- **Comisionista:** El que recibe el encargo. Tiene que construir la aeronave según los planos, siguiendo las instrucciones que sigan las exigencias y que entregue la aeronave en condiciones de aeronavegabilidad tiene que responder en el caso de que subcontrate otras partes de la construcción.
- **Empresario aéreo comitente:** el que pide el encargo.
- La propiedad de los materiales del bien que se va a construir afecta a muchas cuestiones jurídicas.
- Este contrato de construcción es un contrato mercantil y primero deberemos aplicar las normas más especiales y posteriormente las más generales.
 - En primer lugar, aplicamos el contrato de construcción.
 - En segundo lugar, las normas del contrato de comisión.
 - En tercer lugar, aplicamos las Normas y Obligaciones de contratos mercantiles, estas son más estrictas y exigentes que las normas y obligaciones de contratos civiles.
 - En cuarto lugar, ya pasamos al código civil, donde en primer lugar tenemos el contrato de arrendamiento de servicios y después las normas y obligaciones.
- Del código civil nos interesa el Capítulo 3 de arrendamiento de obras y servicios, desde el artículo 1583-1600.

VICIOS

Aparentes: falta un componente, hay un defecto importante, por ejemplo, compro una casa recién construida y hay una brecha en toda la fachada. Se tienen que informar de **manera inmediata en la entrega** y el constructor tiene que responder de esos vicios aparentes, es decir, tiene que asumir los costes (daños y perjuicios). Cuando pedimos la responsabilidad por daños y perjuicios en cualquier contrato, tenemos que analizar:

- Que haya daños que se puedan evaluar económicamente.
- Tiene que haber una relación causa – efecto.
- Tiene que haber una razón para poder exigir al que ha realizado esa acción, que responda, un criterio de imputación de ese daño, que suele ser la culpa, pero si establecen que no debo realizarlo de tal manera, puede exigirme responsabilidad, que suele ser la decisión de la ley. Para pedir responsabilidad de una aeronave, si no se denuncia de manera inmediata se pierde el derecho de reclamar.

Cuando hablamos de vicios de construcción nos referimos a los vicios ocultos, que no son aparentes, que suelen salir con el uso, relativamente escaso del bien y que no deberían estar ahí.

Estos, se pueden reclamar con un poco de tiempo. En el 1591 del C.C. se habla de ellos. Durante 10 años, el contratista responde los vicios del edificio y durante 15 años se les puede imputar de delito.

En el caso de las aeronaves el 1591 se podría aplicar, pero desde 2014 con la LNM en el art 113 recoge esa responsabilidad por defectos ocultos, pero con plazos más pequeños. Por eso, parece más especial esta última norma.

- **ART 113: Un año de caducidad** estableciendo varias excepciones:
 - El constructor responde por todos los vicios, se la causa que sea durante un año. La ley no pide ninguna prueba de porque está ese vicio. La excepción es que se pueda demostrar que el defecto es debido a la culpa o negligencia del constructor y concretamente se habla de culpa grave o dolo. Si ha pasado el año y hay culpa o dolo el constructor puede seguir siendo imputado.
 - La segunda excepción es que los materiales sean de mala calidad y que los haya aportado el que encargó la construcción, por tanto, el constructor no responde por la construcción con materiales de mala calidad.

El dolo o la culpa grave siempre hace que los plazos de tiempo no corran.

CRITERIO DE IMPUTACIÓN AL CONSTRUCTOR

El 113 de la LNM aclara una cosa que el 1591 del C.Civil. no dice, pero que la jurisprudencia cuando lo va analizando. Un vicio o defecto oculto es aquel que no es aparente o no se hubiese podido apreciar razonablemente en la opinión de un perito, es decir, un experto. La LNM no dice a juicio de un experto, dice que no sean aparentes, es decir, que da un margen de valoración. El criterio de imputación: culpa/negligencia (leve, grave) y dolo. Si el experto ve que no hay culpa, dice que la decisión sigue el estándar de diligencia. Con culpa grave el constructor se arriesga más. Dolo significa querer hacer daño, derecho mercantil no se aprecia a no sé qué haya terrorismo. Para reclamar se debe exigir culpa grave o dolo. El constructor debe asumir el riesgo de pérdida de la aeronave mientras se encuentre en su poder, es decir, que una vez que sea vendido ya no, pero hasta entonces sí. Pero si tardas en recogerlo, una vez que avisan, no responde ante ello. En el 1589 y 159 CC se dice que el constructor pierde la cosa mientras que esté en su poder, tendrá que indemnizar la aeronave porque él está cumpliendo el contrato. Eso es así, aunque los materiales te los haya entregado el empresario que te ha encargado la obra. Normalmente las cosas se pierden para el propietario. Es el propietario el que tiene que responder a la pérdida. Sea de quien se ale material es el constructor el que debe responder mientras se está construyendo

DERECHOS DEL CONSTRUCTOR, los veremos según los siguientes artículos:

- 1599 CC: Si nada se ha pactado sobre el momento del pago, lo que se construye se ha de pagar en el momento de la entrega. Se suele pactar que el pago sea a plazos.
- 1600 CC: Como la aeronave no deja de ser un bien mueble, permite al constructor retener la prenda de la aeronave hasta que no se le pague todo el precio. En prenda, significa que es una garantía, es decir, que me quedo con ello hasta que me paguen, si no me pagan lo saco a subasta pública.

OBLIGACIONES DEL EMPRESARIO AÉREO QUE ENCARGÓ LA CONSTRUCCION

- Pagar el precio convenido, en la forma que establezca el contrato, es su principal obligación.
- Aceptar la entrega de la aeronave si se reúnen las condiciones pactadas que pueda establecer el contrato. No aceptarla o retrasarse en la entrega puede dar lugar a gastos.

DERECHOS DEL EMPRESARIO AÉREO QUE ENCARGÓ LA CONSTRUCCIÓN

- 1597 C.C.: Si la construcción se estableció a un precio alzado o pactado tengo derecho a que no me pidan más. Suele haber una cláusula que tiene un porcentaje de actualización del precio. Si es a precio tasado no me pueden pedir más.
- 1594 C.C.: Suspender los trabajos de construcción comenzados siempre que se indemnice al constructor los gastos que haya podido tener. Es decir, que paren de construir la aeronave, y si en el contrato no hay una cláusula que lo excluya, el constructor suma los gastos incurrido y se los pagas.
- 1598 C.C.: permite encargar una construcción cuyo resultado final se acepte o no se acepte según me satisfaga o no. Esa cláusula existe en la compraventa.

De todos los artículos que han aparecido se pueden aplicar todos menos 2, que son el 1592 y otro que no va con la naturaleza de un contrato de construcción es el 1595, que es el contrato personalísimo, que es encargar la obra a una persona concreta atendiendo a sus cualidades personales, por ejemplo, una pintura.

OBLIGACIONES DEL CONSTRUCTOR.

- Artículo 111 de la LNM → Construir la aeronave conforme a las instrucciones y planos recibidos o acordados.
- Construir conforme a la categoría de aeronave encargada. (si estoy encargando una aeronave para el transporte de pasajeros no me puedes entregar una de carga)
- Art. 112: entregar la aeronave en el plazo previsto y en condiciones adecuadas de aeronavegabilidad.
- Art. 1596 del Código Civil: si se contrata a subcontratistas el constructor responde por ellos, frente al empresario. Es decir, el contratista es responsable de trabajo ejecutado por los constructores.

INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES Y DERECHOS

Si no se cumplen esas obligaciones y derechos, existe un incumplimiento. Normalmente, la otra parte va a poder elegir entre:

- Seguir interesado en ese contrato.
- Rescindir el contrato.

En ambos casos con daños y perjuicios.

A parte de esos hay algunas clases de incumplimientos, por ejemplo:

- **El retraso del constructor:** que la otra parte puede elegir entre seguir interesado o darla por rescindida. Pero ahora en la LNM en el 114 hay una norma que dice que el constructor empezará a responder cuando el retraso se mayor a 30 días y que la otra parte podrá rescindir el contrato si se superan los 80 días. Da un margen al constructor de 30 días al constructor sin tener que responder de nada. Deja de ser razonable a partir de 30 días. Un retraso de más de 30 días da derecho a una indemnización por los “daños” posibles causados.
- El 114 también regula lo siguiente: El comitentes está obligado a recibir la cosa construida en cuanto pueda, y encima hay una cláusula penal (económica) si incumple esta obligación.
- El 114 también regula lo siguiente: La constitución de garantía, si el empresario se viese obligado a constituir una garantía y no lo hiciese el constructor puede exigir daños y perjuicios y puede exigir que se dé por rescindido el contrato.

Todo esto se puede alterar en el contrato de construcción, se puede aumentar, disminuir o alterar.

CONTRATO DE COMPRAVENTA DE AEROANVES

Hablamos de un modo de adquisición derivativa de la aeronave, porque ya existe (la construcción era un modo de adquisición originaria). Hay dos modos de adquisición **derivativa (porque derivan de otro)**:

- **Voluntaria o compraventa:** Ha tenido siempre una importancia muy grande en derecho mercantil. Cuando hablamos de compraventa voluntaria aérea, hablamos de compraventa internacional. Donde los que negocian suelen tener bastante poder de negociación. Esto explica que en general la regulación que tenemos es muy escasa porque la principal regulación son los contratos firmados (detallados, secretos...), los ordenamientos establecen normas muy genéricas, por lo tanto, hay un respeto a la libertad privada y la autonomía contractual que no hay en otros contratos. En el código de comercio apenas existen. En la LNA no se menciona y en la LNM se mencionan en los artículos 117 a 121. En cualquier caso, su sistema de fuentes es:
 - **Contrato de compraventa.**
 - Si se analiza desde el derecho español:

2.1 LNM.

2.2 Código de comercio: se trata de compraventas mercantiles art 325 y 326, serán mercantiles las compras de productos para ser revendidos con lucro, ya se transformen o no. Las compras para ser utilizadas en la actividad comercial también son actividades mercantiles, la compra de una aeronave por un empresario aéreo también es mercantil. Las ventas al público también son mercantiles. El derecho de consumo está entre civil y mercantil porque hay que proteger al consumidor. Profesiones liberales, artesanos, campesinos, ganaderos... no se consideran actividades mercantiles.

2.3 Código Civil.

Las partes son siempre 2, vendedor y comprador. Para los anglosajones existe un término que es la venta con reserva de dominio, que quiere decir que te venden algo, pero con la posibilidad y opción de recuperar lo que se da. En España eso no existe, una venta es una venta, y si lo vendes el bien ya no es tuyo.

- **Contrato de compraventa:** contrato en el que una de las partes, el vendedor, se compromete a entregar algo a una segunda parte, el comprador, a cambio de un precio.

LAS OBLIGACIONES DEL VENDEDOR SON LAS SIGUIENTES:

1. La **entrega de la aeronave** en la forma, el plazo y lugar establecido. Si no se dice nada, la aeronave se tendrá que entregar en el establecimiento mercantil del vendedor en el momento del pago.
2. **Responder por evicción** (que yo venda algo y el comprador pierda la cosa comprada por una sentencia firme a favor de un tercero con mejor derecho) **y defectos ocultos**. La responsabilidad por evicción en el derecho mercantil tiene muy poco espacio, sobre todo en el derecho mercantil clásico. En el artículo 85 del C. Comercio va sobre mercaderías, ha preferido dar seguridad que si se compra en un almacén o tienda al público tu adquieres. Y el 464 del código de comercio. La compraventa por defectos ocultos, si no se dice otra cosa en el contrato, la LNM en el art 199 ha establecido un plazo de 3 meses para reclamar defectos ocultos de buques comprados y además hay un plazo de 5 días para reclamar o hacer una denuncia

inmediata y después tengo 3 meses para irme al juzgado a formalizar esa reclamación. Esos 3 meses son más que los 30 días que daba la compraventa mercantil del código de comercio.

- Por parte del comprador la principal obligación es el **pago del precio en la forma y tiempo** convenido.
- **Facilitar la entrega** de la aeronave comprada.

3. **Responsabilidad por defectos y vicios ocultos.** Hay un plazo de 6 meses para reclamar esta responsabilidad.

LA VENTA DE AERONAVES.

El **contrato de compraventa no es formal** (si fuese formal querría decir que se tendría que hacer de una manera específica y determinada o no podría hacerse), no significa que no puede ir al notario al elevarlo a escritura pública, la cual tendrá un valor de prueba, pero no una condición para que el contrato exista. Pero es cierto que, si no lo elevamos a escritura pública, no lo podemos inscribir en el RBM, por lo que no tendrá los beneficios de la publicidad legal.

La venta se presupone de la aeronave con todas las pertenencias. Como las aeronaves constan en algún momento en el R.B.M. porque para dedicarlas a actividades comerciales hay que registrarlas ahí. Cuando una aeronave se vende, incluye las pertenencias. Si hay una suscripción en el RBM se incluyen las que haya y si no dice nada se incluyen todas las pertenencias.

Cuando la LNM habla de venta de los buques incluye estas pertenencias. En el derecho español, el contrato de compraventa es suficiente para transmitir la propiedad. La obligación principal del comprador es la obligación de pago y la obligación del vendedor la obligación de entrega.

El vendedor es propietario del bien hasta que se efectúe la entrega, momento en el que el comprador pasa a ser titular de la propiedad. La celebración del contrato no traspasa la propiedad, se traspasa la propiedad cuando el vendedor hace la entrega, hasta entonces solo tiene derecho a exigir la entrega.

La puesta a disposición es el momento en el que se transmite la propiedad. Lo que tardes en recoger el bien es tu responsabilidad. Los riesgos también se transmiten en este acto.

La LNA no dice nada al respecto, pero el C. Comercio sí. La LNM en los artículos 118 y 119 dicen que es lo normal para compraventa mercantil. Se pueden hacer los siguientes matices:

4. Esa pérdida pueda ser culpa de o comprador o vendedor. Aquí hay que demostrar la culpa. Si el comprador puede demostrar que la pérdida es culpa del vendedor, éste tendrá que responder.

Si el contrato de compraventa entre sus cláusulas hay alguna que determine que se aceptara satisfacción del comprador, significa que no existe contrato hasta que el comprador vea el objeto y de su visto bueno. A prueba y ensayo es otro tipo de cláusula, se prueba y si se cumple la cláusula se tiene que comprar.

Esas cláusulas afectan a la propia existencia del contrato, se dicen que son condiciones suspensivas. Existe contrato, pero queda suspenso hasta verificar la condición.

*****Nota: el contrato de compraventa de una aeronave debe estar individualizado, es decir, nosotros compramos una aeronave concreta, compramos "esa" aeronave, no otra*****

Te conviertes en propietario de algo cuando te transmiten los riesgos art. 119 y también con la entrega o con el acto que lo simbolice.

INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES

Si se incumple, la norma general es que quien incumple tiene que indemnizar los daños que su incumplimiento le pueda ocasionar a la otra parte. Además, la otra parte podrá elegir entre si sigue interesado en el contrato (compraventa) o rescindir el contrato.

La ley establece que los intereses son moratorios si es comerciante. Entrás en mora (tienes que cumplir lo que debes y además pagas los intereses por el tiempo que tardes en cumplirlo) de forma automática.

Si la obligación que entra en mora no se cumple y es un contrato civil hay que requerir, solo después de requerir se entra en mora. Si la obligación es mercantil no se necesita ese requerimiento, se entra en mora automáticamente.

También esas consecuencias de incumplimiento se dan cuando aparece que el vendedor no cumple con su obligación de entrega y también cuando el comprador rehúsa la entrega sin justa causa.

Si la cosa se pierde estando en posesión del vendedor, la venta se va a rescindir. El comprador podrá pedir la indemnización de daños y perjuicios si demuestra que es culpa del otro. Puede pedir lo que hubiese pagado con los intereses normales.

VENTA FORZOSA

La venta forzosa es una venta que no es voluntaria. Una venta es forzosa cuando se te obliga a vender.

Estamos hablando de una compraventa donde va a haber una transmisión de propiedad, pero el vendedor lo va a transmitir obligado. Ocurre en dos casos:

1. **Para pagar a los acreedores en pública subasta.** Se da el embargo de la aeronave. Después se comunica el embargo para poder modificar el registro y finalmente se sigue con el procedimiento de las subastas.
 - a. **Sistema de las subastas públicas:** tenemos a dos sujetos, y uno le debe dinero al otro, supongamos que es un crédito. ¿cuándo le deberá pagar? Cuando lo diga el contrato. ¿Si se pasa esa fecha? El deudor entrará en mora. Entonces surge una sentencia firme que es un **título ejecutivo** (que se puede ejecutar). A partir de aquí se da el proceso ejecutivo que ya es la pública subasta.
2. **La venta por inhabilitación.** Es la venta forzosa por que el propietario no ha querido venderlo, pero cuando el barco llega a puerto y no se puede arreglar el propio capitán del barco si no tiene comunicación con el propietario se comunica con el juez local si no hay cónsul de la misma nacionalidad de la nave. El propietario puede que ni lo sepa, tiene que demostrar que está inhabilitada y que no se puede arreglar. No se debe aplicar del todo en el transporte aéreo.

Nota: La garantía de un bien mueble es la prenda, y junto la entrega de la prenda se entrega también la posesión. La diferencia es que con la hipoteca (bien inmueble) no hay que entregar la cosa en caso de garantía, mientras que con la prenda sí.

Ejecutar la garantía significa coger la casa o la cosa sobre la que recae la garantía y se lleva a pública subasta. En las públicas subastas

4 CONTRATOS DE GARANTÍAS SOBRE AERONAVES. PRIVILEGIOS DE LOS ACREEDORES AERONÁUTICOS

En muchas ocasiones la aeronave puede ser el principal activo del empresario aéreo. Por lo tanto, es lo que va a ofrecer como garantía para obtener financiación.

Una aeronave permite construir un sistema de crédito real.

Se ha encontrado tradicionalmente con 2 problemas:

- **Es una cosa mueble**, y las garantías en las cosas muebles son las prendas (el deudor ofrece y entrega la posesión al acreedor del objeto sobre el que recae la garantía) que implican la entrega al acreedor del depósito. Es absurdo para las aeronaves. Tenemos la **ley de hipoteca mobiliaria y de prenda sin desplazamiento** del 94 que nos ayuda. En el artículo 12 de esta ley y el artículo 130 de la Ley de Navegación Aérea aparece información relativa. Necesitamos algún sistema para que el bien no desaparezca. Si el otro no cumple, se saca a pública subasta. La garantía que se constituye es una garantía similar a la **hipoteca** en la que no es necesario trasladar la posesión. **Las garantías reales recaen sobre a res**. Las garantías que se podrían dar para que se cumpla son garantías personales como la fianza o el aval. Si yo no cumplo, respondo con mi patrimonio.
- Las aeronaves **cruzan ordenamientos diferentes**. Nuestro sistema de hipoteca mobiliaria a lo mejor en otro país no se reconoce. Si yo soy un acreedor, voy a controlar la inscripción que está en el registro y solo yo puedo decir si se puede quitar o no cuando me den lo que me deben. Las regulaciones internacionales son muy heterogéneas y surgen problemas y lo que hacen la final es poner barreras a la financiación de los empresarios.

En 1948 se aprobó el convenio de Ginebra de reconocimiento internacional de derechos sobre la aeronave. Ese convenio internacional se basó en uno de 1926 (Convenio de Bruselas) de privilegios e hipotecas marítimas. Nuestro país ha firmado el convenio, pero no lo ha ratificado.

No obstante, el convenio es un texto internacional y aunque no haya pasado a formar parte del derecho español, es un contrato te puedes acoger al Convenio de Ginebra.

Hay dos líneas de regulación:

- Homogeneizar con las mismas garantías y consecuencias.
- Líneas básicas: Unos criterios básicos para solucionar conflictos.

El ordenamiento que se aplica para reconocer los derechos de garantía es el de la nacionalidad de la aeronave siempre que el país haya firmado el convenio.

Este convenio se aplica a los derechos que recaen sobre la aeronave y atiende a la nacionalidad de la aeronave y no se aplica solo a los derechos de garantía, se aplica a otras formas de contrato como:

- **La venta a plazos**: Para nosotros no es un derecho de garantía ya que no puedes reclamar la propiedad, ya es tuya, en otros derechos no se traspasa la propiedad hasta el último plazo y el propietario sigue siendo el vendedor.

Nuestro sistema de garantías se basa en un sistema **registral**, el problema es que no todos los países tienen el mismo sistema.

****Nota:** lucro cesante, imaginemos que hago una fiesta en casa de mis padres y se la destrozo, ellos la querían alquilar para ganar dinero. Como la he destrozado no la pueden alquilar. Denominamos lucro cesante a las ganancias que no han podido ganar por haberla destrozado y no poder alquilar la casa**

Si hay bien inmueble, como una casa, que vale un 1 millón de euros, podemos dar esa casa en garantía por 3 obligaciones distintas. Es decir, pongo la casa en garantía por una obligación con valor de 500.000 otra por 200.000 y otra por 300.000. Ahora bien, si tu compras una casa en una subasta pública, y esa casa tiene tres hipotecas como hemos dicho, se eliminan siempre las hipotecas posteriores, pero nunca las anteriores. Por eso a veces se compran casas super baratas, pero porque tiene cargas anteriores que esas no desaparecen.

HIPOTECA AÉREA

Encontramos información referente a la hipoteca de la aeronave en la ley sobre hipoteca mobiliaria y prenda sin desplazamiento de posesión del 16 de diciembre de 1954.

- **Artículo 38.**

- Podrán ser hipotecadas las aeronaves de nacionalidad española siempre que se hallaren inscritas en la sección correspondiente del Registro Mercantil de la provincia donde estén matriculadas.

En cuanto a las aeronaves extranjeras, se estará a los convenios internacionales y al principio de reciprocidad.

La aeronave en construcción podrá hipotecarse cuando se hubiere invertido un tercio de la cantidad total presupuestaria. La inscripción provisional en el Registro Mercantil deberá convertirse en definitiva una vez terminada la construcción.

- **Artículo 39.**

- La hipoteca comprenderá, salvo pacto en contrario, la célula, motores, hélices, aparatos de radio y navegación, herramientas, accesorios, mobiliario y, en general, pertrechos y enseres destinados al servicio de la aeronave, aunque sean separables de ésta.

Los repuestos de almacén quedarán hipotecados con la aeronave, siempre que consten inventariados en la escritura de hipoteca.

- **Artículo 40.**

- La escritura de hipoteca contendrá, además de las circunstancias generales, las siguientes:
 - Primera. Número que tuviere la aeronave en su registro de matrícula.
 - Segunda. Fase de construcción en que se hallare, en su caso.
 - Tercera. Marcas de fábrica y de nacionalidad y cuantas características la identifiquen.
 - Cuarta. Domicilio de la aeronave.
 - Quinta. Especificación de todos los seguros concertados y en especial los de carácter obligatorio.

- **Artículo 41.**

- Sólo gozarán de preferencia sobre la hipoteca mobiliaria las remuneraciones debidas por salvamento y gastos absolutamente necesarios para la conservación de la aeronave, por orden cronológico inverso, siempre que se anoten en el Registro Mercantil correspondiente dentro de los tres meses siguientes a aquel en que se hubieren terminado dichas operaciones o reparaciones.

Lo puede hacer solo el propietario, que es la empresa de arrendamiento financiero. Los requisitos para hipotecar son:

1. Es preciso que la aeronave esté en el comercio (RES IN COMERCIO). Quiere decir que exista la cosa. Con una acepción, se puede hipotecar la aeronave en construcción si ya está invertido un tercio del presupuesto y solo para financiar la construcción. También significa que no puede estar previamente embargada por un mandato judicial, si lo está no podemos constituir una hipoteca con una aeronave embargada. Si una aeronave ya está hipotecada o dada en prenda, se puede constituir otra hipoteca sobre ella, pero necesito el permiso del acreedor que ya exista.
2. La aeronave tiene que ser de nacionalidad española.
3. La hipoteca tiene que constar en documento público. Una escritura pública que tiene que mencionar obligatoriamente lo que dice el artículo 40 de la ley de hipotecas. Números de matrícula, fase de construcción, características identificativas, el domicilio de la aeronave, marcas de fábrica y seguros que se hubiesen concertado.
4. Inscribir esa escritura en el Registro Bienes Muebles. No se puede constituir una hipoteca en una aeronave que no esté registrada. La inscripción es **constitutiva** de la hipoteca, NO es declarativa.
5. La hipoteca de una aeronave es un contrato formal. Para que sea formal debe haber una escritura pública y la inscripción en el registro de bienes muebles como se ha dicho en el punto anterior. En esa escritura pública deberán estar incluidas las pertenencias de la aeronave que el vendedor quiera quedarse, en caso de que no especifique nada, se entiende por el artículo 31 que la aeronave se entrega con todas las pertenencias.

- **Efectos de la garantía.**

- **Preferencia de cobro sobre la aeronave:** El titular de la garantía tiene derecho a cobrar su crédito con preferencia a cualquier otro acreedor. Uno de los efectos de la garantía sobre la hipoteca de una aeronave es que se tendrá prioridad a cobrar sobre la aeronave sobre el resto de acreedores.
 - Hay situaciones en las que un deudor le debe dinero a muchas personas, y lo va devolviendo en base al vencimiento. Esto hace que los acreedores digan, oye, este tío no tiene suficiente dinero para pagar a todos, entonces se comienza un concurso de acreedores. En el concurso de acreedores lo que hacemos es paralizar todo, nadie cobra antes que nadie. Este procedimiento se hace ante un juzgado. Lo primero será establecer la **masa activa**, es decir, todo lo que tenga el deudor a su favor, su patrimonio. Y, en segundo lugar, definiremos la **masa pasiva**, es decir, qué es todo lo que debe. (A Juan le debe x, a Pedro le debe Y, etc). Aún así en el concurso de acreedores hay categorías de acreedores, primero cobran los privilegiados, después los ordinarios y después los subordinados. Dentro de cada categoría se reparte de manera equitativa por porcentajes en caso de que el deudor no tenga suficiente masa activa para cubrir toda la masa pasiva que debe.
- **Acceso al procedimiento ejecutivo sumario. Las hipotecas son directamente ejecutables.** Tienen acceso a un proceso ejecutivo rápido. El proceso es el siguiente:
 - Vencimiento de la obligación.
 - Requiere el pago. Si en 5 días no tienes la respuesta se va ante juzgado y se hace subasta pública y retienes la aeronave.

- **Derecho de persecución.** Los acreedores tienen derecho a perseguir la aeronave allá a donde vayan y solicitar que se bloquee para sacarla a pública subasta. Al menos en teoría, porque hay que tener en cuenta lo siguiente. El 132 de la LNA dice que las aeronaves no se pueden inmovilizar, es decir, tienen que seguir operando con regularidad, siempre que se dediquen al servicio regular. Y, por otra parte, si la aeronave se va al extranjero ya depende del derecho de otro país, y de si los países han firmado un tratado internacional, etc.

La hipoteca exista desde la inscripción. Que es fundamental. Según el artículo 39 de la ley de hipotecas, se extiende sobre la aeronave incluidas las pertenencias salvo que diga lo contrario la escritura.

La hipoteca es un derecho real. Recae sobre el bien. Esto implica que el acreedor tiene derecho a cobrar su crédito sobre ese bien antes que otros acreedores.

La garantía de una hipoteca beneficia al acreedor, es decir, a la persona a la que le debes dinero. Yo tengo una casa con una hipoteca, ofrezco mi casa en garantía porque le debo dinero al banco, que es el que me deja el préstamo, entonces, es al banco al que beneficia que yo ofrezca la casa en garantía.

NOTAS:

La propiedad de una aeronave se obtiene cuando se entrega.

Los acreedores privilegiados pueden ser designados por ley, es decir, que la ley dice que tu deuda tiene prioridad sobre la del resto de acreedores y pasas a ser acreedor privilegiado.

Los acreedores por los gastos de salvamento y de conservación (los estrictamente necesarios) tienen privilegios y son prioritarios por ley, y este privilegio legal se cobra incluso antes que la hipoteca. De hecho, esta clase de gastos tiene tanto privilegio que no hace falta que se registre en el Registro de Bienes Muebles.

CONCURSO

Si tenemos a una persona con muchas deudas llega un momento en que a lo mejor no va a hacer frente a todas las deudas. Tiene un patrimonio neto determinado (activo – pasivo = deudas). Si el pasivo es mayor, tenemos un problema. Sin embargo, podemos tener patrimonio disponible deudas.

Las deudas hay que pagarlas cuando son exigibles, es decir, cuando llega el vencimiento. Si llega el vencimiento, y no se paga hay que ir a los tribunales y sería una:

- **Deuda normal:** Se va a juicio a probar que se deben x euros. Es un juicio declarativo, al final, habrá una sentencia.
- **Juicios ejecutivos:** Hay que ir a por los bienes del deudor y embargarlos.

Existe una deuda y se hace firmar una letra de cambio para asegurar el cobro de la misma. Haciendo que el deudor la firme. Esta letra de cambio vence, no está conformada por el banco y no se paga, se hace directamente el juicio ejecutivo, y se embargan los bienes del deudor.

DERECHO DE PERSECUCIÓN Y PREFERENCIA EN EL COBRO

El derecho no quiere que los acreedores cuyos créditos venzan o los que tengan información privilegiada de que hay problemas, cobren todos y los demás no cobren nada. Lo que se hace entonces es que se paran todos los procedimientos individuales de ejecución y reúnen a todos los deudores en un único procedimiento judicial. Esto se denomina concurso de acreedores.

Se puede hacer porque lo pida el propio deudor o todos los demás acreedores. Cuando el juez declara que hay un concurso de acreedores, hay una pieza general para ver cuál es la masa activa (lo que tiene el deudor) y la masa pasiva (quienes son los acreedores).

CATEGORÍA DE LA MASA PASIVA

- **Acreedores con privilegios:** Suelen tener garantía real. Por ejemplo, con los alimentos. En el caso de la hipoteca aérea se tiene garantía real. Se dice que primero se cobra uno entero, y si sobra algo se pasa a la masa activa.
- **Acreedores ordinarios:**
- **Acreedores subordinados:** Por ley (por ejemplo, dice que la familia es la última que cobra) o por contrato.

Solo cuando cobran los de primera categoría pueden hacerlos los de segunda, y después van los de tercera.

Los acreedores que tienen un bien como garantía, tienen derecho a cobrar los primeros por este, si se cubre toda la deuda, lo demás va a los ordinarios y si no se cubre todo, ese acreedor pasará a ser un acreedor ordinario por el importe que le pueden cobrar.

El concurso de acreedores también se puede hacer para facilitar un acuerdo entre todos los acreedores y el deudor. Se puede hacer un contrato de espera (ampliación del plazo de la deuda) o un acuerdo de quita (reducción de la deuda).

HIPOTECA AÉREA

El acreedor tiene un privilegio, en concurso, puede sacar la aeronave y puede cobrarse sobre esa aeronave. Tiene un derecho de preferencia antes que el resto de acreedores sobre la aeronave.

Si el acreedor de una hipoteca aérea no cobra antes de que el resto de los acreedores de la aeronave primero cobra y luego lo demás. Además, una vez que llega el vencimiento, el acreedor de una hipoteca aérea puede solicitarla a los 5 días.

- **ART 132 LNA:** Si está dedicado a un servicio público, seguirá prestando ese servicio, aunque se saque a pública subasta y cambie de propietario la aeronave.

PRIVILEGIOS AÉREOS

Son una de las principales razones por las que la hipoteca aérea no ha tenido mucho éxito a la hora de financiar aeronaves. Se crea por la ley y es un reconocimiento de créditos privilegiados. Consisten en que el acreedor privilegiado cobra sobre la aeronave antes incluso a las hipotecas aéreas que puedan existir.

Esos privilegios han hecho que la preferencia de las hipotecas aéreas sobre la aeronave no sea absoluta, sino relativa.

Entonces el acreedor tiene una posición secundaria. Los caracteres que tienen los privilegios aéreos son iguales a los que tiene el derecho marítimo. En el derecho aéreo se va a lo mínimo y se pretenden reducir, aunque en principio los dos son los mismos, y son los siguientes:

- **Accesoriedad:** Significa que el privilegio va a seguir el mismo destino jurídico que la obligación principal sobre la que recae. Si la obligación se transmite, lo mismo pasa en el caso de la cancelación.
- **Indivisibilidad:** El privilegio se establece por una cuantía que no se puede reducir ni modificar.

- **Ejecutoriedad:** Los acreedores principales pueden ejecutar la aeronave para cobrar ese privilegio. Lo hacen mediante la venta judicial, aun en contra de la voluntad del propietario.
- **Persecutoriedad:** Los títulos de los privilegios aéreos, pueden perseguir la aeronave, y los acreedores tienen derecho a perseguir la aeronave y a reclamar que los jueces les ayuden.
- **No hay publicidad:** Es la gran diferencia al sistema. Se reconoce un privilegio al acreedor, pero no hay publicidad sobre esos bienes. No hay publicidad sobre esos bienes en el RBM. Se dice en algunos casos que estos privilegios son ocultos. Hay privilegios aéreos que se pueden dar o no dar antes de la hipoteca.
- **Preferencia:** Los privilegios aéreos se cobran por preferencia a cualquier otra obligación incluidos las obligaciones con garantía legal. Esos privilegios son, según la norma que atenderemos, existen unos u otros.

Está en la LNA ART 33 que es donde más privilegios se reconocen y el orden en el que están es en el cual se establecen:

- Según la ley, se reconocen más o menos privilegios. En la LNA, se reconocen más. El orden en el que están es el orden en el que se establecen. Según el 133 de la LNA: 39 Se considerarán créditos preferentemente privilegiados.

Otros acreedores privilegiados son (Art 133 LNA) :

1. Los créditos por impuestos, derechos y arbitrios del Estado, por la última anualidad y la parte vencida de la corriente.
2. Los salarios debidos a la tripulación por el último mes.
3. Los créditos de los aseguradores por las dos últimas anualidades o dividendos que se les adeuden.
4. Las indemnizaciones que esta Ley establece en concepto de reparación de daños causados a personas o cosas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo ciento diecinueve de esta Ley, párrafo último.
5. Los gastos de auxilio o salvamento de la propia aeronave, accidentada o en peligro.

Se considerarán créditos preferentemente privilegiados sobre la aeronave o sobre la indemnización que corresponda, en caso de seguro, y por el orden que se relacionan, los siguientes:

1. Los créditos por impuestos, derechos y arbitrios del Estado, por la última anualidad y la parte vencida de la corriente. El acreedor es el Estado
2. Los salarios debidos a la tripulación por el último mes.
3. Los créditos de los aseguradores por las dos últimas anualidades o dividendos que se les adeuden.
4. Las indemnizaciones que esta Ley establece en concepto de reparación de daños causados a personas o cosas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 119 LNA. En caso de accidentes.
5. Los gastos de auxilio o salvamento de la propia aeronave, accidentada o en peligro.

Esos privilegios son excesivos y que hoy en día no están justificados. Por ejemplo, el Convenio de Ginebra de 1948 y en el ART 41 de la ley de hipoteca y prenda sin desplazamiento veremos que los privilegios aéreos solo son los de salvamento y conservación. Que por otra parte son los que denominaríamos imprescindibles.

Si vamos a la Convención de Ginebra o el Art 41 de la ley HMPSD, veremos que los privilegios aéreos que se reconocen son solamente los del número 5 de la LNA:

- Sólo gozarán de preferencia sobre la hipoteca mobiliaria las remuneraciones debidas por salvamento y gastos absolutamente necesarios para la conservación de la aeronave, por orden cronológico inverso, siempre que se anoten en el Registro Mercantil correspondiente dentro de los tres meses siguientes a aquel en que se hubieren terminado dichas operaciones o reparaciones.

Todos los demás privilegios son de acreedores ordinarios según estas leyes. El Convenio de Ginebra de 1948, España lo ha firmado, pero no lo ha ratificado.

PRINCIPIOS ORIENTADORES

- No puede constituirse ningún derecho sobre una aeronave. Si ese derecho no se reconoce en el ordenamiento de su nacionalidad.
- Reconocimiento de la acción de persecución de la aeronave y la protección de los acreedores conforme al derecho del que derive la acción de persecución.
- La venta en ejecución se va a realizar conforme al derecho del Estado donde se haga el procedimiento.

Con esto se ha dado libertad para resolver los conflictos de normas.

CONVENIO DE ROMA 1933

Es un convenio sobre el embargo o retención preventiva de aeronaves. Tiene tantas excepciones que solo se aplica a aeronaves de recreo o que no van a ser comerciales. El convenio, ha perdido valor.

APORTACIONES INTERNACIONALES SOBRE LA HIPOTECA

1. **Hipoteca sobre la flota aérea (FLEET MORTGAGE)**: Hace referencia a la garantía. Es un gravamen sobre toda la flota de un empresario aéreo y de tal forma que todos y cada uno de los aparatos responden al total de la deuda. El empresario puede elegir entre cualquiera de los aparatos y sacarlos a pública subasta para cobrarse la deuda. En España, el principio de especialidad me obliga a especificar que aeronave responde de que deuda y con qué importe. Para hacer algo parecido en España, en el ART 14 de la Ley de hipoteca y prenda sin desplazamiento, establece que, por una misma deuda, se pueden establecer hipotecas para muchos bienes, pero estableciendo que cuota le toca a cada uno.
2. **FLOATING CHARGE**: Una carga que flota por todo el activo empresarial aéreo. Y no concreta sobre que bienes. Solo se concreta cuando se establecen unas condiciones que establece el contrato:
 - a. Deudor que incumpla sus obligaciones.
 - b. Que se abra contra él un concurso de acreedores.
 - c. Activo del deudor pierda ¼ de su valor.

La carga flotante no impide que el empresario venda sus activos o incluso que acuerde hacer hipotecas sobre sus bienes. Es muy impreciso.

5. CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LA AERONAVE 1: ARRENDAMIENTOS Y OTRAS FÓRMULAS JURÍDICAS SIMPLES

Nota: todo esto que vamos a ver ahora nos habla de los arrendamientos de aeronaves entre un propietario y un empresario. Hay dos tipos. Por una parte, encontraremos unos contratos de arrendamiento o “leasing” simple en el que no hay ninguna relación entre el propietario y el empresario a la hora de la operación, si no que me deja la aeronave y yo hago mi operación y punto. Pero, por otra parte, se puede dar el caso de que el propietario y el empresario creen una sociedad conjunta. Estas sociedades pueden ser de dos tipos.

- **Sociedades internas:** ambas partes se ayudan, son como colegas, pero cada uno tiene sus propias operaciones, etc. No trabajan juntos, sino que se ayudan, etc.
- **Sociedades externas:** aquí ya sí que trabajan juntos, toman decisiones juntos, etc.

Debemos entender entonces que el derecho y la ley que se sigue en el primer caso de arrendamiento simple es el civil, mientras que en el caso de los dos tipos de sociedades que hablábamos, el derecho será mercantil porque ya hablamos de sociedades y personas jurídicas.

El propietario de la aeronave va a ceder su uso a otras personas, normalmente a una persona jurídica, para que la otra persona la explote. El propietario tiene el dominio (dominus) y puede venderla, hipotecarla... Va a ceder el uso y disfrute a otra persona.

El propietario tiene los derechos de propiedad, pero no la posesión inmediata. Puede seguir vendiendo y alquilando la aeronave, pero ahora incurre en otras obligaciones porque cede el uso y disfrute al otro mediante un contrato. El objetivo del contrato es entregar el uso de la aeronave, además, del propio pago del precio.

Asimilar esto a algunos de los contratos que conocemos en nuestro derecho nos va a permitir encontrar el derecho supletorio, ya que estos contratos de utilización de aeronaves son atípicos, lo que no quiere decir que el contrato sea nulo, si no que está previsto/tipificado en la ley. Se estudian y buscan su naturaleza jurídica.

Estos contratos normalmente son contratos mercantiles de empresa porque o bien quien recibe esa aeronave la va a utilizar en su negocio o quien entrega la aeronave se va a dedicar a eso.

Los contratos son mercantiles si se utilizan para el negocio o si se compra de alguien que se dedica profesionalmente a eso. Si es un contrato mercantil, antes que las normas del C.C. hay que usar las normas del Código de comercio en cuanto a obligaciones y contratos.

Si un empresario propietario de una aeronave cede a alguien para su uso particular y el empresario propietario no se dedica a cederlos, seguramente el contrato no sería mercantil, sino civil. Si el contrato no es suficiente y necesitamos otras normas, vamos a las civiles.

La normativa general de este tipo de contrato es:

- Que se haya firmado entre las partes y se respete o que las partes quieran, estando en igualdad de condiciones. La mayoría de las normas son dispositivas porque es derecho privado. Esto no soluciona todos los conflictos del contrato,
- Vamos a la regulación más concreta, que es el RG 1008/2008 UE del 24 de septiembre para fomentar la competitividad de las empresas aéreas.
- Otro reglamento especial es el 859/2008 del 20 de agosto que se refiere a los requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.
- Convenio de Montreal de 1999 de transporte aéreo y que tiene algunas normas sobre utilización de aparatos que no son propiedad de quien los utiliza.

Si esas normas especiales no nos ofrecen la solución, nos tendremos que ir a otras normas específicas mercantiles que no son de transporte aéreo, concretamente la LNM que tiene normas de cesión de buques. Otras son las normas mercantiles más especiales se aplican de la siguiente manera:

- Leyes especiales sobre arrendamiento.
- Comisión sobre mediación, sociedad... Que son las alternativas que nos vamos a encontrar.
- Código de comercio.
- Derecho común. 1542 a 1603 del C.Civil. Que habla de arrendamientos o mediación, o sociedad.

Si ese contrato de utilización no es mercantil, pues pasamos del contrato a las normas civiles, no se aplicarían las normas mercantiles.

Vamos a hablar de algunas de las siguientes manifestaciones generales:

ARRENDAMIENTO SIMPLE

Las dos partes del contrato es el arrendador que es propietario de la aeronave el que entrega la aeronave a cambio de un precio y el arrendatario es el empresario aéreo. Va a recibir la aeronave para utilizarla en su empresa. El objeto es la aeronave, la causa es para ceder el uso a causa de un precio. Es lo que llamamos una causa onerosa.

No se define a que destino se va a emplear la aeronave. Lo normal es que el empresario aéreo recibe la aeronave para recibirlo en su empresa y su empresa se dedica al transporte regular. El arrendatario (quien la recibe) la va a utilizar para su empresa que se dedica a hacer contratos de transporte con pasajeros. De hecho, las normas europeas presuponen que el empresario aéreo lo va a utilizar en la celebración de contrato de transporte.

Pero en este contrato esta finalidad no es decisiva, porque estamos en arrendamiento o locación, en la segunda modalidad si será decisiva. No es parte del contenido esencial del contrato, lo único que debe tener una causa onerosa para el disfrute.

La principal obligación es obligación la aeronave y sus pertenencias (salvo cosa en contra en el contrato) en condiciones de aeronavegabilidad. Lo que incluye, un certificado de aeronavegabilidad válido durante todo el periodo de arrendamiento.

Principales obligaciones:

- **Entregar** la aeronave y sus pertenencias en condiciones de aeronavegabilidad, lo que implica entregarlo con un CA adecuado para todo el periodo (aunque esto último no se mencione en el contrato).
- Garantizar al arrendatario el **uso pacífico** de la aeronave durante todo el contrato.
- Asegurar la conservación de la cosa durante el contrato haciendo que mantenimientos y reparaciones que pueda ser debido a **fuerza mayor o al desgaste normal**. La fuerza mayor suele estar relacionado con las condiciones meteorológicas.
- Asumir la **responsabilidad frente a los terceros** que pretendan derechos sobre la aeronave. Por ejemplo, la garantía. Las indemnizaciones por incumplimiento del contrato de transporte durante el uso de la aeronave en el negocio del empresario aéreo son asumidas por el mismo.

OBLIGACIONES ARRENDATARIO

1. Pagar el precio.
2. Usar la aeronave conforme a su naturaleza y sus características técnicas. Ej: no superar la altitud máxima a la que está destinada.
3. Devolver la aeronave en el mismo estado (o condiciones similares) que estaba al finalizar el contrato descontado el desgaste normal, si tiene daños tendrá que indemnizarlos.
4. Afrontar los gastos normales de explotación de la aeronave son obligación del arrendatario.

MODALIDADES DE ARRENDAMIENTO SIMPLE

Este contrato de arrendamiento tiene una norma española, que es una circular de la DGAC 3/2006, que se dedica al reglamento de aeronaves. Se han reconocido dos modalidades de arrendamiento:

- **El “dry lease”:** para nosotros se dice BARE HULL CHARTER. Es la cesión de la aeronave y sus pertenencias, no va incluido nada más. El arrendatario va a ser el responsable, tanto, a) del **control operacional (COA)**, es decir, es el responsable de las medidas de seguridad del vuelo, formación del personal, mantenimiento de la documentación, etc., como b) de la **dirección y responsabilidad comercial** de los trayectos frente a la administración pública.

Además, se encarga del certificado de operador aéreo, lo cual quiere decir que va a ser el responsable del mantenimiento de la propia aeronave y de la formación y designación de la propia aeronave. El control comercial se asegura la aprobación de trayectos, permisos, accesos a rutas.

La circular presupone que el arrendamiento se hace para realizar contratos de transporte. Si la aeronave no está matriculada en Europa se tendrá que pedir un permiso previo por motivos de seguridad a la autoridad.

Antes de firmar el contrato se tiene que pedir el permiso previo a la autoridad donde se va a utilizar el avión. El contrato de arrendamiento es válido, pero no puedes utilizarlo, aunque debes responder a las obligaciones de este, en caso de no perder el permiso. Es más fiable que la siguiente para las autoridades.

- **El “wet lease”:** Incluye la tripulación. Puede ir con tripulación de cabina o sin ella. Puede ser el:
 - DAMP LEASE. Incluye la aeronave y la tripulación de cabina.
 - El ACMI Aircraft, cabin crew, maintenance and insurance). Estos últimos son los gastos de explotación, que son normalmente del arrendatario o empresario aéreo. Es una modalidad muy rara, pero se acerca más al fletamento o vuelos chárter.

Los que incluyen tripulación, el control comercial lo tiene el arrendatario, pero el control operativo lo tiene el arrendador. Si ese arrendador no es comunitario, para poder conceder el permiso, han puesto bastantes condiciones. Entre ellas demostrar que las condiciones de seguridad son parecidas a las que se piden en Europa. Hay que justificar por qué necesito el permiso para operar. El wet lease nos plantea otros problemas y es que no es solo el alquiler de un avión, si no que siempre hay un contrato mixto porque, el que busca la tripulación simplemente es un intermediario que me busca tripulación y va a comisión o los contratos a través de una empresa temporal. Un contrato de arrendamiento de servicio de la tripulación con el propietario, es decir, arrendamiento de servicio, son las normas de arrendamiento de obra y servicio.

FLETAMENTO DE AVIONES O VUELOS CHÁRTER

El fletamento o chárter aéreo es un contrato de arrendamiento especial porque lo que estamos arrendando es la capacidad de carga del avión. No vamos a tener el avión a nuestra disposición, si no la capacidad de carga (nº asientos o toneladas), la diferencia con el dry lease es que aquí la finalidad está muy clara, realizar los trayectos. De hecho el arrendador debe garantizar la realización de los trayectos, siendo esta una cláusula del contrato. *Possible examen: diferencia entre fletamento o chárter y dry lease.*

No es solo el alquiler del avión, en realidad, el objeto de este contrato no es el alquiler, si no el alquiler de una capacidad de carga. Que puede ser toda o alguna parte. Un contrato de arrendamiento en virtud de cual la empresa explotadora o fletador se obliga a proporcionar a la otra parte fletante, a cambio de un precio la capacidad total o parcial de una aeronave que deberá estar preparada con los permisos, tripulación, equipamiento y combustible durante un viaje determinado o un número de viajes determinados.

Por lo tanto, tenemos al fletante que cede la capacidad de carga al fletador. Esos son términos marítimos. El propietario de la aeronave es el fletante. El explotador también es el fletante. No pierde la disponibilidad de la aeronave. No es un arrendamiento como tal. El fletador suele ser una agencia de viajes.

La finalidad de estos contratos es que el destino es realizar contratos de transporte. Si viene definido en el contrato. Los contratos de arrendamiento de servicios son diferentes y aunque la finalidad es realizar un transporte, este no es un contrato de transporte.

Para diferenciar del “wet lease” es porque no hay una relación directa con el tercero. No se alquila el avión, si no la capacidad de carga. Se suele hacer para un tiempo u horas determinados.

DIFERENCIAS ENTRE FLETAMENTO O CHÁRTER Y EL ALQUILER (examen)

- En el fletamento no hay pasajero contractual.
- La aeronave va a tener un destino determinado y un uso concreto cuyo transporte que va a estar regulado en el contrato. Es decir, el contrato insiste en los vuelos que se realizan, el resultado tiene que ser un nº de vuelos determinado en un tiempo concreto, es un contrato de resultado.
- Es menos relevante el avión concreto con el que se va a realizar el contrato. Por el contrario, en el caso de alquiler sí que se especifica el avión, mientras que en el contrato de fletamento o chárter se especifica la capacidad de carga o asientos.
- El periodo temporal también se regula en el contrato. De hecho, es muy importante el periodo de tiempo, se marcará el periodo de tiempo durante el cual se pueda utilizar la capacidad de carga.

ARRENDAMIENTO FINANCIERO

El contrato de arrendamiento financiero o leasing va a decir a que construcción o propietario que tiene que adquirir.

La empresa de arrendamiento financiero se convierte en el propietario de la aeronave tras las indicaciones de su cliente y cede el uso y disfrute al explotador a cambio de un canon que suele ser correspondiente a la pérdida de valor de ese bien.

Al final del contrato de arrendamiento financiero el usuario puede elegir entre devolver la cosa y se da por terminado el contrato. O, puede comprar el objeto, pagando la cuota residual. Es decir, que puede elegir. Con lo cual, ha elegido una alternativa, se ha financiado la compra. También puede elegir entre renovar el contrato con una aeronave más moderna. La diferencia entre las tres opciones es el precio.

Otra ventaja que tiene es que el empresario aéreo va a poder pedirle responsabilidad directamente al constructor, por ejemplo, si hay defectos o si se tiene que arreglar algo. El propietario actúa aquí como financiador.

El Renting es parecido, pero incluye un contrato mixto.

LEASING o ARRENDAMIENTO FINANCIERO (apuntes propios)

En un leasing tenemos 3 partes:

- Usuario
- Empresa de arrendamiento financiero
- Proveedor

Entre el proveedor y la empresa de arrendamiento financiero hay una compraventa, por tanto, tras la compraventa la empresa arrendadora es la propietaria de la aeronave.

El arrendador financiero cede el uso y disfrute al usuario a cambio de un cánón (anual normalmente). Mientras dura este arrendamiento financiero, el avión es propiedad de la empresa arrendadora.

Al finalizar el plazo de tiempo correspondiente, el usuario **puede elegir** entre: **a)** devolver el bien, **b)** pagar la cuota residual y adquirir la propiedad o **c)** prorrogar el contrato de leasing.

6 CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES II: DISFRUTE DE AERONAVES MEDIANTE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN

Hay otro conjunto de contratos que van a tratar de colaborar varias empresas aéreas y compartir la disponibilidad de una aeronave. La propietaria también va a participar en la explotación. En general este tipo de contrato permite abaratar costes, porque se comparten para una única aeronave.

Jurídicamente implica la participación de dos o más compañías. En el contrato que se firme puede ser similar a uno tradicional (compraventa: parte compradora y parte vendedora. Tienen intereses enfrentados).

En estos contratos puede haber dos o más aeronaves interesadas. Pero aquí se trata de llegar a un acuerdo para una aeronave. Normalmente tienen un interés similar, que lo comparten. Este análisis del contrato nos lleva a ver que hay algo distintos a los contratos tradicionales. En algunos casos pueden ser contratos bilaterales, pero no es la norma.

El sistema de fuentes es:

- El propio contrato. Tiene algunos límites importantes:
 - Puede haber leyes imperativas que los interesados no puedan cambiar en su contrato.
 - Límites administrativos de control, de seguridad... que van a encorsetar el uso de la aeronave por varias compañías.
 - Posibilidad de que haya distintos ordenamientos jurídicos implicados porque la aeronave sea de varias nacionalidades al igual que las compañías. Son consideraciones de derecho internacional privado.
- Legislación mercantil.
- Código civil.

Se da preferencia al contrato que se acerque más a la naturaleza jurídica que han firmado las partes para explotar una aeronave de forma conjunta. Puede ser un contrato de colaboración simple y otro de sociedad.

- Los **contratos de colaboración** son:
 - Comisión.
 - Colaboración básica.
 - Concesión.
 - Franquicia.

En estos contratos de colaboración hay dos partes, una de ellas ofrece su ayuda para que el otro pueda desarrollar su negocio.

Los autores hacen dos grupos:

- **Contrato de colaboración simple:** Contratos que hacen una mezcla de las empresas aéreas que van a participar. No implica esa mezcla, consiguen un objetivo común con lo mínimo.

Cuando hablamos de contratos de colaboración para explotar aeronaves:

- Implican mezcla de las empresas aéreas que van a participar.
- No existe mezcla, consiguen un objetivo común:
 - Contratos de colaboración técnica, mantenimiento y reparación de aeronaves. Todas esas empresas colaboran con esas actividades. No son propiamente contratos de colaboración de aeronaves.
 - Colaboración comercial entre compañías aéreas: Se da cuando se comparte un vuelo, una compañía vende billetes de otra. Esos acuerdos pueden coincidir con la utilización de la misma aeronave o no.
 - Tráfico entre líneas: Con contratos que permiten simplificar costes y aquí utilizan una aeronave entre varias compañías. Se conocen como banalización. Suele haber dos compañías que hay un acuerdo que recuerda mucho a un alquiler o fletamento, pero la característica es que el propietario también va a usar la aeronave. Puede ser simplemente un uso alternativo, pero lo que normalmente hay es una utilización dependiendo de las rutas. Estos acuerdos suelen justificarse porque el coste de explotación para una única compañía suele ser muy alto y la otra necesita un avión de esa nacionalidad para acceder a esa misma ruta. Como el propietario no pierde la disponibilidad no hay que cambiar la aeronave de registro. Esto suele ser una ventaja adicional. No hay mezcla de organizaciones. Las compañías no crean algo común, aunque si hacen una sociedad muy básica.

CONTRATO DE SOCIEDAD

Es un contrato (en su defecto se van a aplicar todas las normas que regulan los contratos), donde dos o más personas jurídicas o físicas se unen voluntariamente, nadie les impone esa unión, y es de origen negocial. Además, se tiene un fin en común, que en este caso es la explotación lucrativa de una aeronave. Para lograrlo aportamos todos algo que tiene valor para conseguir ese fin común.

Esas aportaciones pueden ser de trabajo o cuando hablamos de sociedades muy evolucionadas tiene que ser algo económicamente mayor. Se rigen en el 1261 del C.C. y se dice:

- Consentimiento válido.
- Tiene que tener un objeto determinado.
- Tiene que ser lícito.

Si alguno de estos tres no es válido, tenemos un contrato nulo.

Hay varios tipos:

- **Sociedad interna:** El contrato nos interesa porque permite establecer cuáles son nuestras obligaciones para conseguir ese fin común, que tiene que aportar cada uno. Es un contrato muy simple.
- **Sociedad externa:** Si te juntas, el tráfico aparece la SRL, que tiene un patrimonio propio y su propia organización, cada socio aporta.

Cuando hablamos de contratos de colaboración entre compañías aéreas para la explotación de una aeronave. Para lograrlo, hacen sus aportaciones, las que pacten. A veces una tiene la concesión de tráfico, pero como no puede explotar la línea por separado, comparte la aeronave con un contrato de sociedad. Uno aporta el derecho de tráfico, y el otro aporta la aeronave y la concesión de la aeronave. Sería un ejemplo de sociedad interna.

Si vamos a constituir una persona jurídica, organización propia que va a firmar los propios contratos, esa sería una sociedad externa. La mayor parte de los contratos de colaboración no mezclan sus organizaciones porque tampoco hay aportaciones. Los gastos de explotación nos los repartimos entre nosotros.

POOL

Cuando hablamos del POOL, normalmente estamos hablando de una sociedad interna. Compañías aéreas que se unen con un fin común que es la explotación de una ruta comercial. Normalmente se comparten gastos e ingresos con un porcentaje determinado. Pero no van a perder el control sobre su propio patrimonio. A pesar de eso, hay quien niega que sea una sociedad interna. El pool puede ser muy complejo, se pueden introducir pactos sobre tarifas, horarios comerciales... No es una sociedad secreta.

CONSORCIO

El consorcio si es una sociedad externa donde esas aportaciones al patrimonio y a la comunidad y los socios del consorcio son socios de una verdadera sociedad externa. Si antes con el pool, como es una sociedad interna se le aplican las normas de sociedad. Como es externa, la norma no solo está en el contrato, sino que también está en el código de comercio y el código civil. También se van a aplicar las normas que afectan al patrimonio común. Si la sociedad es interna no hay patrimonio común. Si es una sociedad externa hay un patrimonio común.

EJEMPLO SAS

En la compañía escandinava en verdad hay tres compañías. Originariamente eran las compañías de bandera de Suecia, Dinamarca y Noruega. Es una sociedad externa y tiene patrimonio propio. Porque SAS puede disponer de cualquier avión de las tres compañías, pero las compañías no aportan la propiedad si no el uso (aparte de dinero), se puede aportar cualquier cosa.

Es muy especial porque son sociedades externas y totalmente privadas. Pero en su inicio fue promocionada por los tres gobiernos. En sus inicios no fue privada.

El consorcio es una sociedad interna porque tiene una estructura administrativa evidente, su funcionamiento, las sociedades que participan suelen tener cláusulas exclusivas por el cual, por ejemplo, la sociedad danesa tiene que ofrecer sus aviones a SAS y se obliga a no celebrar otro contrato con otra compañía que pudieran hacerle la competencia a SAS. Es una sociedad que equivale a una S.A. Las normas supletorias en el derecho español será la de las S.A.