

EL REGISTRO DE AERONAVES EN EL DERECHO PERUANO

Escajadillo Chimayco Francisco J.^{(*)**}

Resumen: En el presente artículo desarrollaré algunos aspectos jurídicos vinculados al Registro de Aeronaves, cuyo estudio no ha merecido mayor atención por los investigadores peruanos, por ello, evidenciaré un error que no debe persistir partiendo de la clasificación de los bienes en el Código Civil, en especial desde un aspecto histórico, dado que el tratamiento de las aeronaves como bienes ha sido distinto a lo largo de los Códigos de 1852, 1936 y 1984. Asimismo, destacar los grandes cambios que introdujo la Ley de Garantía Mobiliaria, Ley N° 28677, respecto al tratamiento registral del registro de aeronaves y sobre ese análisis realizar una crítica sobre otros aspectos que la legislación registral en materia de aeronaves tiene.

Abstract: In this article I will develop some legal aspects relating to the Aircraft Registry, the study has not received proper attention Peruvian researchers, therefore, I will point out a mistake that should not persist based on the classification of goods in the Civil Code, especially from a historical aspect, since the treatment of aircraft and other goods has been along the Codes of 1852, 1936 and 1984. Also highlight the major changes introduced by the Security Interest Act, Act No. 28677, regarding treatment of registration and registration of aircraft that perform a critical analysis on other aspects that registration legislation has aircraft.

Palabras claves: Derecho Registral, Bienes, Aeronaves, Garantía Mobiliaria.

Key Word: Registration Right-property-Aircraft-security interest

SUMILLA: I. Introducción; II. Importancia de la clasificación de los bienes en el Código Civil; III. Una mirada crítica de los principios aplicables al Registro de Aeronaves; IV. Subsanaando incompatibilidades temporales: Algunos aspectos fundamentales del Reglamento de Inscripciones del Registro de Aeronaves; V. Conclusiones

I. INTRODUCCIÓN

Desde sus orígenes más remotos, la función y utilidad del registro se ha basado en otorgar seguridad al crédito¹. Ello mediante la institucionalización de ciertas garantías que hacen posible este encomiable fin, reforzando así la

^(*) Estudiante del XI ciclo de Derecho (Especialidad de Derecho Civil) en la Universidad San Martín de Porres.

^{**} Para Adrianita con amor.

tutela del crédito conflictual como finalidad de la constitución de toda garantía real².

Un presupuesto claro a lo propuesto en el párrafo anterior es que como ejercicio del *ius abutendi* -atributo más destacado propio del derecho de propiedad, concebido así desde el derecho romano-³, el titular puede determinar los efectos significativamente sustanciales respecto al bien que resulta objeto del derecho⁴; ello como resultado de la actuación de la autonomía privada, pero con evidente sujeción a los límites (intrínsecos o extrínsecos) fijados por la ley (artículo 923 de nuestro código sustantivo). Dicho atributo se erige como la principal distinción del derecho real de la propiedad respecto a los otros derechos reales (llamados por la doctrina: limitados o sobre bien ajeno⁵). Es así, que –históricamente hablando- de ser un registro de garantías se convierte (también) en un registro de la propiedad.

El registro, en los términos expuestos, es entendido como aquel sistema de información organizada que brinda el Estado para otorgar seguridad jurídica en el tráfico de bienes, tras la actuación de los principios registrales. Ello se logra mediante la utilización de los servicios de publicidad que el Estado implementa⁶, estando al alcance de todos (Publicidad Formal) la información que conserva.

En adelante, la finalidad del presente trabajo se avocará en resaltar algunos aspectos importantes del registro de aeronaves. Asimismo, en efectuar un análisis crítico de su normativa.

II. IMPORTANCIA DE LA CLASIFICACIÓN DE LOS BIENES EN EL CÓDIGO CIVIL

Clasificar los bienes es una labor que exige tomar como referencia diversos factores; lo importante de dicha labor es encontrar el factor común que

¹ En este sentido: VILLEGAS, Carlos Gilberto. Las Garantías del Crédito. Segunda Edición Actualizada. Tomo I: Rubinzal – Colzoni Editores, p. 21. “Las garantías son un medio para disminuir o reducir el riesgo de crédito (...)”

² GARRIDO, Jose María. Garantías Reales, Privilegios y Par Condicio. Un ensayo de análisis funcional. España: Centro de Estudios Registrales, 1999, p.25

³ PETIT, Eugene. Tratado Elemental de Derecho Romano. Buenos Aires: Editorial Albatros, 1986, p. 240. Creo conveniente precisar que dicho atributo era concebido conjuntamente con el *ius utendi*, *ius fruendi* y *ius reivindicandi*. Lo curioso de ello es que esa concepción descriptiva fue acogida por el artículo 923° de nuestro Código Civil, al mismo que se le atribuye la influencia del CODE NAPOLEON, al igual que el artículo 348° del Código Civil español. En Sudamérica, a manera de ejemplo, el código argentino se aparta de dicha tendencia, regulando en su artículo 2.507 una definición abstracta de la propiedad, circunscribiéndose así a la propuesta del BGB alemán (1900).

⁴ JOSSEAND, Louis. Derecho Civil, Tomo I, Vol. III, La propiedad y otros derechos reales y principales, Traducción de Santiago Cunchillos y Manterola, Buenos Aires: Bosch, 1952, p. 102-103.

⁵ Nuestro Libro V (Derechos Reales) no realiza tal distinción e incluye a todos en la categoría de “Derechos Reales Principales”.

⁶ Arts. 127° al 141° del TUO de los RRPP.

simplifique el comercio de los bienes, permitiendo que se den sobre una base segura. Tal simplificación, permite que la circulación sea más ágil (ergo: menos costosa) lo que al final constituye un incentivo para promover la circulación de la riqueza en manos de quien pueda darle un uso más óptimo. En atención a dichos criterios, los romanos (en una etapa de su historia) clasificaron las cosas en *res mancipi* y *res nec mancipi*; empero, con el devenir del tiempo, y consecuente evolución de la sociedad, tal clasificación fue superándose, tomando como base: “las cosas que se mueven de las que no”⁷ así los bienes se comenzaron a clasificar –en la mayoría de códigos de tradición romano-germánica- en *bienes muebles* y *bienes inmuebles*⁸, con algunas distinciones en lo que respecta a la naturaleza del concepto amplio de bien, y al más restricto de cosa que en la actualidad, por ejemplo, el Código Civil argentino utiliza.

Sin embargo, en la historia de nuestra codificación civil el criterio de clasificación siempre ha sido el mismo: el de clasificar los bienes en muebles e inmuebles. Así, el artículo 455° del Código Civil de 1852, refería que las “cosas corporales” pueden ser muebles o inmuebles; dicha distinción de cosa fue superada con el devenir del tiempo, así el inciso 4 del artículo 812° del Código Civil de 1936, incluía a las aeronaves dentro de la clasificación de “bienes inmuebles”. La ausencia de tal precisión en el código de 1852, se debe a que la invención de la primera aeronave se remonta al año 1890.

Nuestro código vigente (1984), incluyó primigeniamente a las aeronaves dentro de los bienes inmuebles, siguiendo la tradición a la que hago referencia; sin embargo, todo ello cambió con la puesta en vigencia de la Ley de Garantía Mobiliaria (Ley 28677), pues su Sexta Disposición Final señala lo siguiente:

Sexta Disposición Final de la LGM: *“SEXTA.- Otras derogatorias y modificaciones: Quedan derogados...los incisos 4, 6 y 9 del artículo 885 del Código Civil...Ley de la Hipoteca Naval; el artículo 44 inciso c y los artículos 49 al 53 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú...así como todas las leyes y demás disposiciones que se opongan a la presente Ley.”* Ello implica la derogación y/o modificación del Reglamento de Inscripciones del Aeronaves.

⁷ DE TRAZEGNIES GRANDA, Fernando. Bienes, naturaleza y romanos. En: El Comercio, 21 de diciembre de 1982.

⁸ Se señala, con acierto, que dicha distinción se remonta a la Edad Media, ya que en dicho periodo el valor de la propiedad sobre la tierra le confería a su dueño riqueza y poder político. MOISSET DE ESPANÉS, Luis. La Publicidad Registral. 4ª Edición, Lima: PALESTRA, 2004, p. 52

Así es como se reafirma el fundamento propuesto en la introducción del presente trabajo, basándonos en la seguridad de las garantías reales como uno de los principales fundamentos de la riqueza; lo que hace –evidentemente- que ciertos intereses sobre bienes sean merecedores de tutela. La razón de tal modificación, se debe a que la hipoteca sólo se puede constituir sobre bienes inmuebles (y ésta no implica la desposesión del bien); y la prenda (figura vigente antes de la entrada en vigencia de la LGM) sí implicaba la desposesión; lo que reducía potencialmente la posibilidad de explotar el bien y, como resultado de ello, obtener los recursos necesarios para cumplir con la obligación garantizada y liberarla. Empero, la LGM, en su artículo 3, refiere que la garantía mobiliaria puede darse con o sin desposesión, permitiendo la viabilidad de lo descrito e incentivando así el crédito. Con ello se reformuló la clasificación de los bienes inmuebles “por ficción legal”, clasificándolos de la manera que atiendan más a su naturaleza.

Sin embargo, en la actualidad se pretende modificar tal clasificación (muebles e inmuebles) para introducir una paralela: la de los bienes registrados y los no registrados, instaurando –como consecuencia de ello- un sistema de registro constitutivo, donde el registro crea derechos *ex novo*. Tal propuesta, es sindicada de inviable por algunos autores peruanos⁹. Sin embargo, a mi consideración, el registro constitutivo no es la solución a los problemas que eventualmente se presentan en la práctica; sino, la solución debe orientarse desde la intervención estatal no sólo a nivel normativo, sino también tecnológico, así se podría reducir los costos de transacción (o de acceso al registro).

III. UNA MIRADA CRÍTICA A LOS PRINCIPIOS DEL REGLAMENTO DEL REGISTRO DE AERONAVES

La función de un título preliminar es fijar el marco mediante el cual se desenvolverá la aplicación de todo el cuerpo normativo que conforma. Tradicionalmente se vincula su existencia al Código Civil; sin embargo, en el Perú se acostumbra colocar un título preliminar para cada conjunto de disposiciones sobre una materia específica. Casos como el Código de Defensa y Protección al Consumidor, el TUO de Sunarp, etc. Realizar una crítica sobre su pertinencia y hacer un recuento de los cuerpos normativos que siguen dicha tradición, implica una labor exhaustiva e innecesaria que no constituye la finalidad del presente trabajo. Lo que pretendo resaltar es que en

⁹ El Dr. Gunther Gonzales Barrón, en diversas conferencias expresa su rechazo hacia dicha propuesta por considerar inviable que un requisito administrativo determine la creación de un derecho. Véase el siguiente enlace para mayor información:
<http://videos.pucp.edu.pe/videos/ver/35d88569e3893d32eca28d6922bf866a> (Visitado el 15 de enero de 2013 a las 01.30 hs.)

el título preliminar se acostumbra fijar los principios aplicables a la norma; principios que sirven de guía para la integración e interpretación de las normas aplicadas a un caso concreto¹⁰, a la vez como límites a su misma aplicación.

En esa línea tradicional, nuestro Reglamento de Inscripciones del Registro Público de Aeronaves, también contiene un Título Preliminar (en adelante: “T.P”), y en él –como ya ha sido señalado anteriormente- se fijan los principios rectores para interpretar las disposiciones que éste contiene.

Si bien es cierto, la especialidad de la materia permite justificar la realización de algunas adaptaciones de los principios aplicables a todos los registros que el TUO contiene; empero, cabría preguntarnos si en verdad resulta necesario (¿?).

En lo sucesivo pretenderé dar respuesta a dicha interrogante.

Abriendo el abanico, en el **artículo I del T.P**, encontramos un principio peculiar; y es uno de carácter remisivo a la Ley 27261 y su reglamento, así como también al Código Civil. ¿No basta el artículo IX del Código Civil? Es decir, que éste “[s]e aplica supletoriamente a las relaciones y situaciones jurídicas reguladas por otras leyes, siempre que no sean incompatibles con su naturaleza.” (el subrayado es propio). Bajo esa premisa, la naturaleza de la aeronave primigeniamente fue la de ser considerada como un bien inmueble; empero, en atención a las consideraciones ya expuestas en el acápite anterior, su actual clasificación responde a la de los bienes muebles. No obstante, ello no implica que deje de encontrarse al amparo de las disposiciones comunes del Código Civil, por lo que la “retroalimentación positiva” efectuada por la norma en comentario deviene en innecesaria. Además, de una lectura atenta de la Ley de Aeronáutica Civil y su reglamento se entiende que sus disposiciones son aplicables, también, a los procedimientos administrativos¹¹.

En el **artículo II**, se dispone la exclusividad de las disposiciones del Reglamento de Inscripciones; circunscribiendo un límite claro como es el nacional. Dicho artículo no merece mayor comentario, pues también realiza

¹⁰ Al respecto, ESPINOZA ESPINOZA, Juan. Los principios del Título Preliminar del Código Civil de 1984, 2ª edición, Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2005, p. 28, señala que: “La pregunta surge inmediatamente: ¿es necesario un Título Preliminar en el Código Civil? Si hacemos un poco de legislación comparada, observamos que el Código Civil alemán (BGB) y el brasileño no tienen un Título Preliminar; pero sí una Ley de Introducción.” Siendo el Código Civil jerárquicamente superior al TUO o a cualquier reglamento de Sunarp, si en él (T.P del C.C) es cuestionado por la doctrina nacional su existencia en el Código Civil: ¿qué podríamos pensar sobre el T.P del Reglamento del Registro de Aeronaves?

¹¹ Primera Disposición Transitoria y Final de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil.

una remisión al artículo 44 de la Ley de Aeronáutica Civil¹², norma que ha sufrido importantes modificaciones por el Reglamento de Inscripciones del Registro Mobiliario de Contratos (ello será desarrollado con mayor profundidad en el siguiente ítem).

El **artículo III**, fija las reglas de calificación que los actos o derechos susceptibles de inscripción exigen; no obstante, no aporta nada novedoso respecto a lo ya dispuesto por el artículo 2011° del Código Civil, así como por el artículo V (Principio de Legalidad) del Título Preliminar del TUO de Sunarp. Donde se dispone la verificación de: (i) El cumplimiento las formalidades del título; (ii) Capacidad de los otorgantes; (iii) La validez del acto; (iv) Los posibles obstáculos que pueden emanar de las partidas registrales; y, (v) La relevancia de lo rogado, esto es, que constituya un acto inscribible. Lo citado es mencionado del mismo modo (transcrito) por el artículo bajo comentario, “¿era necesario transcribirlo?” En mi opinión, tal esfuerzo fue innecesario y eso se entiende de la lectura conjunta de este reglamento con otras disposiciones generales (como el TUO o el Código Civil) que son indiscutiblemente aplicables.

El **artículo IV** no fue capaz de quitarme la desilusión, y continuó con la “tradicción” seguida por sus artículos precedentes. Es así, que éste recoge el “Principio de Publicidad” (art. 2012 del C.C y, específicamente, del artículo II del T.P del TUO de Sunarp); una lectura de dicho artículo, por cualquier entendido en el derecho registral, permite vincularlo inmediatamente con el “Principio de Publicidad Formal” en *stricto sensu*¹³, pues, el “Principio de Publicidad” *lato sensu*, comprende tanto a la Publicidad Material como a la Publicidad Formal. El principio en mención tal vez sea uno de los principios más relevantes para garantizar la seguridad jurídica, pudiendo también ser considerado como parte del contenido de todo derecho inscribible; pues se garantiza el acceso al conocimiento de la información que el registro público

¹² Art. 44 de la Ley 27261: “Son objeto de inscripción en el Registro Público de Aeronaves: a) Las Aeronaves y los motores; b) Los actos, contratos o resoluciones que constituyan, declaren, transmitan, extingan, modifiquen, afecten o limiten derechos sobre la propiedad o posesión de las aeronaves y los motores, incluidos los que se encuentren en construcción; c) Las cargas, gravámenes, preferencias o medidas judiciales que se dicten sobre las aeronaves y los motores inscritos en el Registro Público de Aeronaves; d) La utilización, inoperatividad, pérdida, desaparición, abandono, destrucción e inmovilización de las aeronaves y los motores, así como las modificaciones sustanciales que se hagan en ellos; e) Los contratos de utilización de aeronave y todos aquellos que establezcan o extingan la condición de explotador de la misma; y, f) En general, cualquier hecho o acto jurídico que modifique la situación jurídica de las aeronaves y los motores.

¹³ BIGIO CHREM, Jack. Exposición de Motivos Oficial del Código Civil (Registros Públicos Artículos 2008 a 2045), 1986. “Este principio cuyo texto se explica por sí solo, no encierra sino un aspecto parcial de la publicidad registral. Limitarse a él sólo, como la mencionada Exposición de Motivos reconoce, establecer una simple ficción legal, sino además implicaría un grave problema, referido al hecho que las personas no puedan materialmente conocer aquello que la ley presume su conocimiento.”

administra, pudiendo ser solicitadas por cualquier persona, en razón a que el registro es *público*. Así se logra la oponibilidad de los derechos “*erga omnes*”.

En los términos expuestos, esa exteriorización o divulgación de una situación jurídica para producir cognoscibilidad general o posibilidad de conocer¹⁴, responde a la necesidad de información de los individuos; lo que permite reducir los riesgos y los costos de transacción, facilitando -e incentivando- así los intercambios económicos.

Pero no todo puede ser pesimismo en el presente análisis, se dice – coloquialmente- que nunca debe perderse la paciencia ni el buen humor; tanto del autor como del eventual lector; por ello, el **artículo V** del T.P bajo comentario nos da un dato relevante, y éste es el “Principio de Especialidad”. Desde el inicio del presente trabajo, resaltamos que las peculiaridades de este registro merecían precisiones que permitan al eventual operador jurídico aplicar sin mayor problema las disposiciones contenidas en el Reglamento. Así, se establece un registro exclusivamente de folio real, a pesar que el Reglamento de Inscripciones del Registro de Aeronaves, haga mención a un eventual (y paralelo) “folio causal” por disponer que se inscriban los contratos de utilización relativos a una misma aeronave, tal disposición ha sido modificada y será tratada en el ítem IV del presente trabajo. En atención a lo expuesto, sólo serán inscribibles los actos relativos a la aeronave y al motor de la misma. La importancia del principio de especialidad, es de finalidad organizativa de la información que accede al registro, brindando así un orden para facilitar su búsqueda por contener un “historial jurídico razonablemente completo y ordenado de las sucesivas transferencias [y hechos que no califican como transferencia pero que son inscribibles] que afectan el bien”.¹⁵ Sin embargo, en mi opinión, no se justifica su posicionamiento como norma conformante del Título Preliminar, pero sí del reglamento.

El **artículo VI** recoge el Principio de Rogación y Titulación Auténtica; no merece mayor comentario, pues ya ha sido regulado por el artículo III del T.P del TUO de Sunarp; tal vez lo que se añade a su redacción en el presente reglamento es que se hace mención a “actos o contratos otorgados en el extranjero”. Tal precisión no aporta nada a lo ya dicho por disposiciones comunes que operan como filtro para la información que accede al registro.

El **artículo VII**, hace mención a un principio que, en mi opinión, está contenido en el “artículo III – Calificación Registral” del presente Reglamento, empero la

¹⁴ MANZANO SOLANO, Antonio. Derecho Registral Inmobiliario, Volumen I, Madrid: CIVITAS, 1991, p. 27

¹⁵ GONZALES BARRÓN, Gunther. Introducción al Derecho Registral y Notarial, 2ª edición, Lima: Jurista Editores, 2008, p. 54

crítica se extiende más allá de éste reglamento y llega a colisionar con el artículo VI del TUO; pues se entiende que el registrador al verificar la adecuación del acto con los antecedentes registrales, inevitablemente debe verificar el tracto sucesivo, sino tendríamos una calificación incompleta o, lo que es lo mismo, la ausencia de ella; por ser (la calificación registral) un mecanismo que sirve a la legalidad de la inscripción, convirtiendo a los registradores en intérpretes autorizados de las leyes¹⁶.

Cerrando con broche de oro; el **artículo VIII** recoge el Principio de Legitimación, el mismo que es desarrollado –también- por el artículo VII del TUO y el artículo 2013° de nuestro Código Civil; me refiero a la presunción de exactitud y validez *iuris tantum* de los asientos registrales.

Brillan por su ausencia los principios de fe pública registral, así como el de prioridad registral (preferente y excluyente); la razón no es atendible a simple vista, pero lo claro, es que en la elaboración de este reglamento se evitó – a medias- la transcripción de los principios ya regulados por el Código Civil y el TUO de la Sunarp.

IV. SUBSANANDO INCOMPATIBILIDADES TEMPORALES: ALGUNOS ASPECTOS FUNDAMENTALES DEL REGLAMENTO DE INSCRIPCIONES DEL REGISTRO DE AERONAVES

El reglamento en mención fue aprobado en setiembre del año 2002; sin embargo se ha visto afectado –por ejemplo- con la promulgación de la Ley de Garantía Mobiliaria (en adelante “LGM”) y –consecuentemente- del Reglamento de Inscripciones del Registro Mobiliario de Contratos (en adelante “reglamento del RMC”) en el año 2006. Como ya se explicó, en el año de 2002 según el artículo 885° del C.C, las aeronaves eran consideradas bienes inmuebles; el fundamento ya fue desarrollado en el ítem II, y éste responde –básicamente- a fundamentos económicos y de simplicidad.

No es posible iniciar el desarrollo de los aspectos fundamentales a los que hacemos mención sin tener claro ¿qué es una aeronave? Así el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española¹⁷ contiene una única acepción al respecto, y es la de un “vehículo capaz de navegar por el aire”; dicha definición –si bien es cierto- simplista, nos permite tener una aproximación somera de lo que es una aeronave. El artículo 37.1 de la Ley 27261 (Ley de Aeronáutica Civil), contiene una definición –como lo exige su naturaleza- más técnica sobre lo que puede ser considerado una aeronave; así dispone que:

¹⁶ ÁLVAREZ CAPEROCHIPÍ, José Antonio. Derecho Inmobiliario Registral, 1ª edición en el Perú, Lima: Jurista Editores, 2010, p. 317

¹⁷ <http://lema.rae.es/drae/?val=aeronave> (Visitado el 01 de febrero de 2013 a las 17.10 hs.)

“Se consideran aeronaves a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo utilizando las reacciones del aire y que sean aptos para el transporte de personas o cosas. Quedan excluidos de esta definición los aparatos o mecanismos denominados de efecto suelo o de colchón de aire” (el subrayado es propio). Dicha ley, promulgada en mayo del año 2000, como es obvio, también consideraba como bien inmueble a las aeronaves¹⁸. El artículo 3° del reglamento del registro de aeronaves, dispone que *“Se considera como tal [aeronaves] a los aparatos o mecanismos que pueden circular en el espacio aéreo utilizando las reacciones del aire y que sean aptos para el transporte de personas o cosas, excluyéndose aquellos aparatos o mecanismos denominados de efecto suelo o de colchón de aire.”* Así, de esa transcripción literal de la Ley de Aeronáutica Civil, se entiende que existe unanimidad en nuestra normativa respecto a que la aeronave debe cumplir los siguientes requisitos: (i) Aparato o mecanismo capaz de circular por el espacio aéreo; y, (ii) Aptitud para transportar personas o cosas.

Si bien es cierto, que la naturaleza jurídica de la aeronave, atribuida tanto por el artículo 37.2 de la Ley 27261 como por el Reglamento del Registro de Aeronaves (art. 1 y 3, por ejemplo), es la de considerarla como un bien inmueble; tras la puesta en vigencia de la Ley de Garantía Mobiliaria y la promulgación del Reglamento del Registro Mobiliario de Contratos, ello ha cambiado porque tanto el artículo 2 de la LGM, así como el art. 4, inciso 19 y la SEXTA disposición final de la misma, la reclasifican como un bien mueble.

Art. 2 de la LGM: *“Para los efectos de esta Ley se entiende por: (...) 4. Bien mueble: cualquier bien mueble o conjunto de bienes muebles, de acuerdo a la enumeración que contiene el Código Civil y la presente Ley. Para efectos de esta Ley, también se consideran bienes muebles las naves y aeronaves, los pontones, plataformas y edificios flotantes, las locomotoras, vagones y demás material rodante afecto al servicio de ferrocarriles.”* (el subrayado es propio).

Art. 4 de la LGM: *“La garantía mobiliaria a que se refiere la presente Ley puede constituirse sobre uno o varios bienes muebles específicos, sobre categorías genéricas de bienes muebles o sobre la totalidad de los bienes muebles del constituyente de la garantía mobiliaria, sean presentes o futuros, corporales o incorporales.*

Pueden ser objeto de la garantía mobiliaria: (...) 19. Las naves y aeronaves.”

¹⁸ Art. 37.2 de la Ley 27261: *“La aeronave tiene la naturaleza jurídica de bien inmueble”.*

Sexta Disposición Final de la LGM: “SEXTA.- Otras derogatorias y modificaciones: Quedan derogados...los incisos 4, 6 y 9 del artículo 885 del Código Civil...Ley de la Hipoteca Naval; el artículo 44 inciso c y los artículos 49 al 53 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú...así como todas las leyes y demás disposiciones que se opongan a la presente Ley.” Ello implica la derogación y/o modificación del Reglamento de Inscripciones del Aeronaves.

En atención a ello, se modifica cualquier artículo del Reglamento del Registro de Aeronaves, que considere a las mismas como bien inmueble; sustituyendo automáticamente tal interpretación a la de ser considerada como un bien mueble. Asimismo, tras esas disposiciones, se entiende que se modifica el artículo 2° del Reglamento del Registro de Aeronaves, en el extremo de considerar que el Registro de Aeronaves, sólo va a comprender: (i) El registro de aeronaves; y, (ii) el registro de motores. Quedando bajo la regulación del Registro Mobiliario de Contratos, lo referido al “Registro de Contratos de Utilización de Aeronaves”.¹⁹ Ello nos llevó a pasar de un doble sistema de folio (real y causal) a sólo uno: Folio Real.

Tras definir qué es una aeronave y aclarar su naturaleza jurídica, corresponde ahora avocarnos a especificar qué aeronaves son susceptibles de inscripción; tal mención la hace el artículo 5 del Reglamento del Registro de Aeronaves, cuyo tenor es el siguiente:

“Artículo 5.- Aeronaves susceptibles de inscripción

Las aeronaves susceptibles de inscripción en el Registro Público de Aeronaves, así como los actos o derechos que recaigan sobre ellas, son las siguientes:

- A) Globos Libres.*
- B) Dirigibles.*
- C) Aviones.*
- D) Helicópteros.*
- E) Ultralivianos Motorizados que van a ser utilizados para fines comerciales por remuneración, excluyéndose a los demás aparatos o mecanismos regulados en la RAP 103. No se requiere probar ante el Registro el uso comercial a que estará destinada la aeronave.*

¹⁹ Art. 80° del Reglamento de Inscripciones del RMC.

La DGAC [Dirección General de Aeronáutica Civil] mediante la correspondiente RAP [Regulaciones de Aeronáutica Civil], podrá aprobar la consideración de un nuevo tipo de aeronave para efectos de su inscripción”.

Una paradoja de muchos registros (ya sea el Vehicular o el de Aeronaves) es que siendo el registro de eficacia declarativa, lo que no implica –a diferencia de sistemas constitutivos- la creación del derecho puesto que la inscripción no es considerada un requisito de validez del acto o negocio jurídico²⁰, la inscripción deviene en obligatoria, pues sin ella –en este caso- no corresponde la expedición del certificado de matrícula²¹, lo que limita evidentemente la posibilidad de ejercer la finalidad de la aeronave²². Sin embargo, la amplitud del derecho de propiedad permite el ámbito de actuación más amplio posible, sujeto a ciertos límites intrínsecos o extrínsecos del mismo que impone el ordenamiento jurídico²³, lo que justifica el esquema propuesto por la normativa bajo comentario.

A modo de conclusión, los actos inscribibles son:

- Otorgamiento de matrícula
- Por inmatriculación (Matrícula definitiva)
- Por contrato de utilización (Matrícula Provisional)
- Tipos de matrícula
- Matrícula de traslado
- Matrícula provisional-preventiva
- Matrícula definitiva

Artículo 40.- Actos inscribibles en el Registro de Aeronaves (Reglamento)

“Se inscribe en este Registro, en la Partida de la aeronave, cualquier acto o derecho que modifique la situación jurídica de las aeronaves, aun cuando estén en construcción, incluyendo los contratos de utilización de la aeronave. Asimismo, se inscriben los actos que establezcan o extingan la calidad de explotador de la misma.

²⁰ GARCIA GARCIA, José Manuel. Derecho Inmobiliario Registral o Hipotecario. Tomo 1, Madrid: Civitas, 1993.

²¹ Artículo 68° del Reglamento de la Ley 27261: “El Registro Público de Aeronaves emite el respectivo certificado de matrícula bajo las siguientes condiciones:

a) Certificado de matrícula definitiva, con una vigencia indefinida.

b) Certificado de matrícula provisional con una vigencia de hasta cinco (05) años, según el plazo establecido en la documentación aduanera pertinente que acredita el ingreso de la aeronave. (...)”

²² Ello se entiende del Título II Circulación Aérea de la Ley 27261 (Ley de Aeronáutica Civil).

²³ BAUDRY-LACANTINERIE, *Précis de droit civil*, t.I, 10 ed., núm. 1296, p. 726.

En todos los casos de inscripción de actos o derechos que impliquen la utilización de la aeronave para fines aeronáuticos, ésta debe contar con matrícula asignada vigente.”

La Ley 28677 (LGM) y su consecuente, el Reglamento del Registro Mobiliario de Contratos reguló con especialidad lo referido a los contratos de utilización de aeronaves, como ya se ha hecho mención. Desarrollar los alcances del mismo, no atienden al objeto del presente trabajo.

V. CONCLUSIONES

Resulta insólito que por Decreto Legislativo N° 999, se hayan introducido algunas modificaciones a la Ley de Aeronáutica Civil, y no se hayan enmendado los errores temporales incurridos al entender a las aeronaves como “bienes inmuebles”, generando así mayores inconvenientes para la interpretación de sus disposiciones por tener normas dispersas que las modifiquen. La verdad de las cosas es que el estudio de este registro no ha merecido mayor atención por los investigadores peruanos (o eso se entiende de la exigua información sobre el tema); empero, al parecer las normas vigentes no implican mayor inconveniente en su aplicación.

No obstante, para un no-conocedor resultaría un obstáculo tener que interpretar sistemáticamente las disposiciones (y modificaciones) dispersas respecto a este registro.

Asimismo, se concluye que el Título Preliminar del Reglamento del Registro de Aeronaves es innecesario por no contener información relevante para la aplicación de los preceptos de dicho registro dado que remite a los principios generales del Derecho Registral peruano ya contemplados en el TUO de los Registros Públicos.