

# Temas Generales

HISTORIA

LITERATURA

NOTICIARIO

BIBLIOGRAFIA

## NATURALEZA E HIPOTECABILIDAD DE LA AERONAVE

Por JOSE MARIA OLIVER NARBONA, Teniente Auditor del Ejército del Aire.

Por ser el derecho, más que un fenómeno paralelo, una consecuencia del hecho, y por la necesidad de que las nuevas relaciones de la vida social se amparen en la protección de aquél, el acontecimiento físico del vuelo ha dado lugar a una nueva ciencia jurídica. El hecho mecánico de la navegación aérea ha venido a cualificar una serie de conexiones humanas que, al ser dotadas de aptitud para producir consecuencias jurídicas por un ordenamiento positivo, y al desarrollarse en función de aquel hecho físico, tipifica una modalidad de relaciones jurídicas que podemos denominar "relación jurídica aeronáutica".

De la especialidad de esta relación jurídica son determinantes las características de la cosa base del vínculo que constituye el objeto de aquella relación. Si el conjunto de consecuencias jurídicas que resultan de la conexión de dos sujetos respecto de un hecho relacionado con la navegación aérea tiene una particularidad tan señalada para crear una nueva rama del derecho, es porque aquella "cosa" sobre la que se construye el vínculo, tiene acusada sustantividad. Los demás elementos de esta relación jurídica no difieren de los generales en estas relaciones: los sujetos no ocupan posiciones distintas, los vínculos que constituyen son, hasta ahora, semejantes a los establecidos en otras ramas del derecho, su contenido o situación respectiva que produce la relación, viene dada en función del vínculo, y si los principios jurídicos cambian, es precisamente por la sustantividad de la "cosa" u objeto, como tradicionalmente se viene llamando a la materia física—aunque a veces no sea tan física—de la relación jurídica.

En la relación jurídica aeronáutica la cosa típica por excelencia es la aeronave. No decimos que sea la única, pero sí—y por aquel arrastrar del hecho al derecho—que de la misma manera que en la navegación aérea toda la organización y servicios convergen en el

hecho del vuelo, en la regulación jurídica de aquella navegación la aeronave preside las características de todas las cosas que pueden verse envueltas en la relación jurídica aeronáutica. En la determinación de las otras cosas que pueda comprender aquella relación, el pensamiento en la aeronave no puede estar ausente. No sólo la compraventa de la aeronave, sino la concesión aeronáutica, o la hipoteca de la aeronave singular, de los elementos en tierra que le son accesorios y aun de la misma concesión como cosa universal, están determinadas por la naturaleza de la cosa típica de la relación jurídica aeronáutica.

— Por ello hemos querido pensar en la naturaleza jurídica de la aeronave recordando las palabras de Ihering: "El interés de la clasificación sistemática exacta de una institución, no es otro que el de su conocimiento y exposición exactas."

De cuanto antecede, bien se desprende que consideramos a la aeronave como objeto del derecho. Concebido éste, por Sánchez Román, como todo lo que es susceptible de ser sometido al poder de las personas, como medio para un fin jurídico, o la materia apta para la realización del derecho en el referido concepto de medio, y por Clemente de Diego como los medios ordenados por Dios para el cumplimiento del fin humano en cuanto recibe la protección del derecho, no es difícil ver en la aeronave aquella susceptibilidad y materia medial o este medio protegido por la norma. La aeronave es una de aquellas entidades sometidas al señorío o poder del titular de un derecho que sirve de medio para sus fines, y esta susceptibilidad de ser objeto o materia de derecho, la califica de cosa jurídica. A ella no le afecta el problema de la necesidad de ser corporal, y ya sea considerada la cosa, dentro de la concepción germánica, en el sentido restringido de objeto corporal, en el amplio de Sánchez Román de existencia física y real o jurídica y legal, o

en la intermedia, de los juristas italianos, como entidad material o inmaterial que tenga una existencia autónoma y pueda ser sometida al poder de una persona como medio para satisfacer una necesidad generalmente económica, la aeronave, por su realidad corporal, que la califica de cosa, aun en el más restringido de sus sentidos, es cosa y objeto de derecho. Como cosa la considera Tapia Salinas, y sólo añadiremos que en relación con el vínculo jurídico consideramos la cosa como simple objeto mediato o abstracto de ella, y no como objeto propio y directo, puesto que reservamos para el vínculo que la relación crea.

No creemos que la aeronave pueda ser sujeto de derecho, ni aun que tenga personalidad jurídica, como parece querer indicar Gay de Montellá. El recurso unificador por excelencia, como considera Garrigues a la atribución de personalidad jurídica, no tiene ocasión de actuar en la aeronave. No faltarán en la doctrina moderna opiniones favorables a la personificación de la aeronave, fundadas en que preceptos positivos traten a la aeronave como si fuera sujeto de derechos y obligaciones; pero ello, como dice Garrigues respecto del buque, no pasa de ser un modo abreviado de hablar, sobre cuya significación nadie puede engañarse: esos derechos y obligaciones de la aeronave son, sencillamente, derechos y obligaciones de la persona relacionada con ella. La atribución de una nacionalidad no es argumento en contrario, porque, en un sentido muy amplio, la nacionalidad no es atributo exclusivo de las personas. De los bienes inmuebles, al ser regidos por la ley del país en que están situados, puede decirse que tienen esta nacionalidad, y si respecto de la aeronave se da más apremiante la necesidad de atribuirles una nacionalidad, es por la característica de su destino especial al tráfico internacional.

Hemos calificado a la aeronave de objeto de derecho, y, en efecto, en ella encontramos los requisitos generalmente exigidos para la susceptibilidad jurídica de las cosas: Utilidad, y una utilidad tan manifiesta que nos exime de tocar el problema de si esa utilidad ha de ser patrimonial, como exige Coviello—"utilidad valuable en dinero por vía directa o indirecta"—, o meramente moral, como sostiene Dusi cuando afirma que normalmente es patrimonial, pero puede no serlo. La aeronave tiene una utilidad patrimonial tan clara, que no existe ningún impedimento para constituir sobre su valor de uso cualquier derecho real, ni para construirlo sobre su valor en cambio (derechos reales de adquisición); apropiabilidad tan manifiesta, que sólo hemos de decir que, al considerar a la aeronave apropiable, excluimos, casi no haría falta decirlo, a la aeronave militar, bien que pertenece al dominio público, por estar destinada al servicio público que supone la defensa militar de la Nación, y con ellas a todas las aeronaves del Estado destinadas a cualquier servicio público; sustantividad, que se revela a través de la matrícula de aeronaves que las identifica en una existencia separada y autónoma, cualidad sobre la que queremos llamar poderosamente la atención, porque más tarde nos ha de servir para catalogar a la aeronave en el grupo de objetos muebles registrables, por virtud misma de su acusada sustantividad.

Poca dificultad existe en considerar a la aeronave como cosa corporal, no fungible, susceptible de una apreciación específica o genérica no consumible, aunque deteriorable e indivisible como tal aeronave. También creemos que debe considerarse como cosa compuesta por conexión o conjunción de cosas simples, conexión que forma una unidad jurídica, una nueva cosa, calificada por la comunidad de destino económico de las cosas que se unen: la navegación aérea. Pueden ser consideradas en singular y como agrupación universal de hecho o de derecho. Por su pertenencia, ya hemos dicho que las creemos apropiables y susceptibles de tráfico jurídico, con exclusión de las aeronaves que el Estado destina a los servicios públicos, y en su integración no es difícil descubrir partes integrantes—que se encuentran en conexión recíproca, formando el todo—(fuselaje, motores); pertenencias, como algo integrante de la cosa principal, destinado a servir su fin económico y puesto en relación duradera y subordinada respecto de los primeros (aparatos de precisión de a bordo); y accesorias en sentido estricto como cosas unidas íntimamente a las primeras en relación de dependencia de ellas de forma que no puedan separarse sin alterar su esencia.

Más importancia tiene encasillar a la aeronave en la dicotomía de los bienes muebles-inmuebles. Atendiendo al sentido propio y gramatical y adoptando como criterio de distinción la posibilidad esencial de una cosa de ser desplazada de un lugar a otro sin deterioro o sin que por ello sufra su naturaleza, y el carecer de una situación fija en el espacio, no sería muy difícil llegar a la conclusión firme de que las aeronaves son bienes muebles por naturaleza, por tratarse de cosas no ya susceptibles de movimiento, sino porque su fin y su razón de existencia es precisamente una modalidad del movimiento: la navegación aérea. El problema ha surgido al ser reconocidas universalmente las aeronaves como objeto del derecho real de hipoteca y ante la consideración, también muy generalizada, de que sólo los bienes inmuebles eran aptos para entrar en concepto de materia en la construcción de una relación jurídico-hipotecaria. Las aeronaves son bienes destinados al movimiento; pero, por necesidades del fomento del crédito aéreo, tienen que ser hipotecadas. La garantía prendaria no es útil a esta nueva rama del crédito porque acusa al máximo sus defectos al impedir al deudor, generalmente una Sociedad concesionaria de una línea de navegación aérea, el uso de la aeronave, causando, además de este perjuicio individual a la Compañía, el colectivo que supondría la suspensión, al menos temporal, del tráfico aéreo. Se trataba de un bien mueble que debía ser susceptible de hipoteca, y para salvar la supuesta contradicción se acudía al camino de la ficción jurídica, inmovilizando las aeronaves a los efectos de la hipoteca cuando no a todos los que pudieran ser apreciados ante el derecho. En el derecho marítimo, que había de servir de base en tantos aspectos al derecho aéreo, existía un ejemplo del que se podía copiar la aplicación de aquella ficción: el buque es también cosa mueble por esencia, con un fin de movimiento muy semejante, por no decir idéntico, al de la navegación aérea; el crédito naval, por las mismas razones que

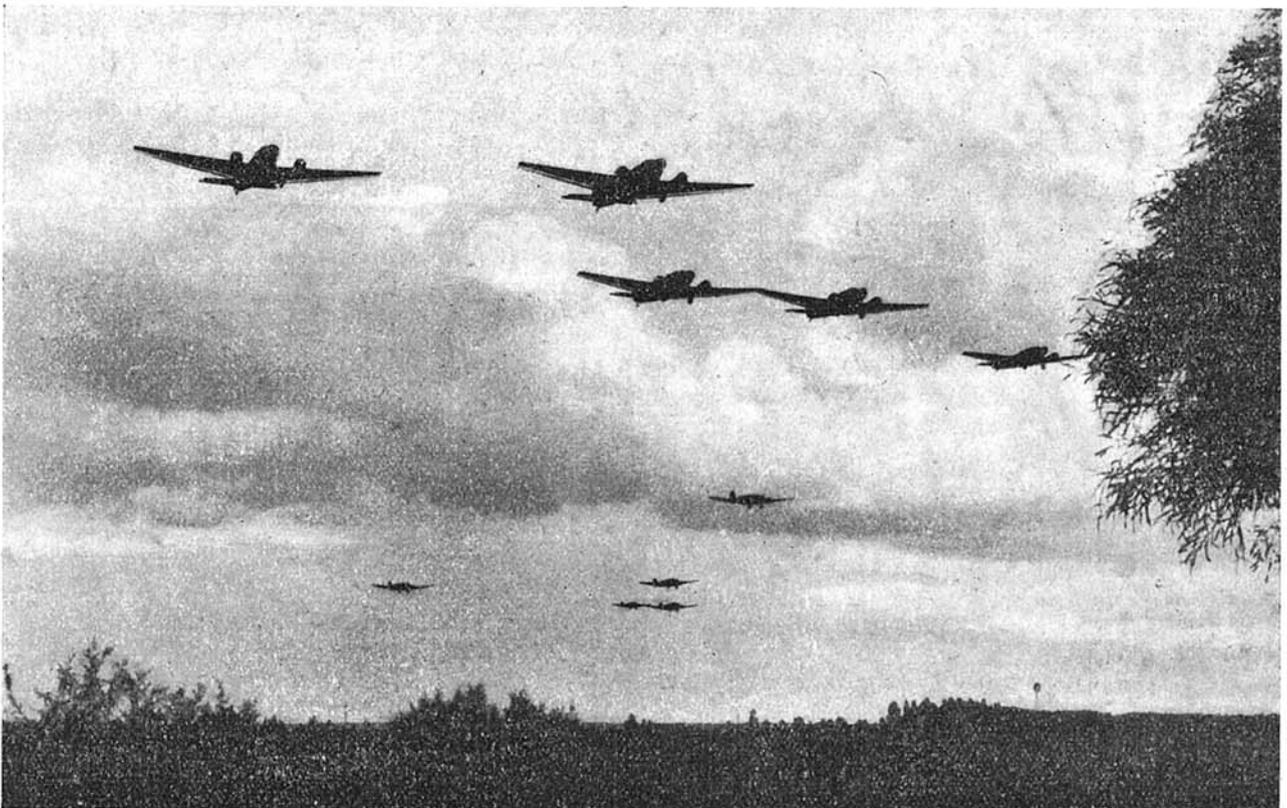
hemos expuesto para el aéreo, necesitó de la hipoteca del buque, y para salvar la contradicción imaginaria a que hemos aludido, se acudió a la ficción de inmovilizarlo, que intentamos combatir.

Porque, en el fondo, la ficción jurídica equivale al misterio legal, y el derecho, como cualquiera otra rama del saber, tiene que huir del misterio, procurando desentrañar sus oscuridades y llevar la claridad a la cúspide de toda relación jurídica. Para nosotros, la ficción encubre siempre un desconocimiento de aquellas condiciones determinantes de una posición jurídica concreta. La ficción es encontrarnos ante algo que si revela al exterior ciertos caracteres que no le hacen apto para producir determinada consecuencia jurídica, por otra parte, por su misma naturaleza, nos lleva a reconocerle aquella aptitud, de modo que tenemos que acudir a concederle, ficticiamente, una posición semejante a la de aquellos otros entes que exteriorizan las condiciones que hasta entonces creíamos determinaban la posición. Consideramos, pues, que la ficción tiene para nosotros como causa el error y constituye el subterfugio para salvarlo. El análisis de cualquiera de las ficciones más generalmente admitidas en los modernos ordenamientos jurídicos, nos llevaría a confirmar tales conclusiones; pero, a fuer de pecar de insistentes, analizaremos nuestro ejemplo: se creía que la característica esencial de las cosas susceptibles de ser hipotecadas era su inmovilidad, y al encontrarse con la necesidad de construir hipotecas sobre buques y aeronaves, se optó por la fórmula más

sencilla, que eximía de toda investigación, de considerarlas ante el derecho como inmuebles, aunque la realidad atestiguara todo lo contrario.

Los nuevos estudios hipotecarios acusan el error de considerar sólo a los inmuebles susceptibles del derecho real de hipoteca, y, a su impulso, los ordenamientos jurídicos más modernos reconocen la hipoteca mobiliaria. Por ello, intentamos recoger estas orientaciones actuales para librar del subterfugio de la ficción a la construcción de la teoría de la hipoteca aeronáutica y evitar que, en aras de la facilidad de esta construcción, se desfigure la verdadera naturaleza jurídica de la aeronave.

No necesitamos acudir a las palabras de Gossi para recordar que la antítesis entre bienes muebles e inmuebles no aparece en los albores del Derecho romano, "en el Digesto, dice, no se encuentran las voces "bona inmobilia"; se habla únicamente de las "res soli". El uso de la voz "immobile", en oposición a la de "mobile", comienza concretamente en la Constitución de Justiniano que forma la ley única "De usucapione transformanda". Por la importancia de la distinción de las cosas "mancipi" y "nec mancipi", olvidaron la distinción que en la economía y en el derecho moderno ha aparecido como fundamental, y cuando aparece es con escaso interés práctico y con un ámbito conceptual limitado, aplicándose sólo a las cosas corporales y sin derivar de ella distintos regímenes jurídicos.



*Hacia los objetivos.*

Fué en la Edad Media, y a través de todas las ramas del derecho germánico, cuando la distinción llegó a su cúspide, al unirse, por efecto del feudalismo, el Poder público a la propiedad territorial y menospreciarse la propiedad mobiliaria, como atestiguan los conocidos aforismos de "res mobilis res vilis" y "vilis mobilium possessio", con la consecuencia de la construcción de un ordenamiento jurídico distinto para cada tipo de bienes.

La evolución del concepto de cosas susceptibles de hipotecas y la de la esencia de este mismo derecho siguen un curso paralelo. Ante la indiferencia en la distinción de cosas muebles e inmuebles por el Derecho romano, la esencia de la hipoteca, según su construcción, no radicaba en gravar bienes inmuebles, sino en evitar el desplazamiento de la posesión de la cosa a poder del acreedor. Luego veremos cómo este modo de ver la hipoteca no obedece simplemente a una circunstancia histórica, sino que corresponde a un modo de ser de esta garantía real. En la Edad Media, con el apogeo de la distinción de los muebles e inmuebles, se adscribe la hipoteca a los bienes inmuebles, y la prenda, a los muebles; criterio diferenciador que ha pasado al derecho moderno y que los sistemas hipotecarios no han hecho más que acentuar hasta que las modernas posiciones, al admitir la hipoteca mobiliaria, abandonan la importancia de la distinción de cosas muebles o inmuebles, acusando así el paralelismo de que hablábamos, y que es fácil comprender teniendo en cuenta que la hipoteca constituía el núcleo del ordenamiento jurídico especial a que eran sometidos los bienes inmuebles en el supuesto de aquella distinción.

Pero en nuestra exposición, nos interesa afirmar que aquella primitiva posición romana a que hemos aludido, encierra una solución que coincide exactamente con la más propia esencia de la hipoteca.

En el desenvolvimiento de la garantía real a través del Derecho romano, la hipoteca representa el medio de salvar los inconvenientes que tenía la prenda, como ésta salvó los que suponía la transmisión fiduciaria. Si garantizado el deudor contra una posible enajenación por parte del acreedor—a lo que podía dar lugar la fiducia—por medio de la prenda—que solamente transmite la posesión de la cosa—, se privaba al deudor del uso de la cosa, y se quiso evitar este perjuicio con la hipoteca, obediendo a ello la construcción romana, no es difícil comprender por qué consideramos acertada la posición que ve la esencia de la hipoteca en aquella exención del desplazamiento de la cosa hipotecada. "Propie pignus dicimus quod ad creditoren transit; hypothecam cum non transit nec possessio ad creditoren" (Digesto, párrafo segundo, frag. 9, tít. VII, libro XIII). Los romanos construían ambos derechos sobre cosas muebles o inmuebles sin distinción, y sólo en tiempo de Justiniano se empezó, además, a referir el "pignus" a las cosas muebles, aunque sin llegar a hacer esto el requisito esencial o natural de la prenda.

Convenimos, pues, con Roca Sastre, en que lo que tipifica a la hipoteca en el orden institucional, provocando su esencia registral y diferenciándola de la prenda, no es la naturaleza mueble o inmueble de la cosa

que grava, sino si hay o no desplazamiento de la posesión del propietario, y al afirmar con el mismo autor que el carácter esencialmente inmobiliario de la hipoteca es insostenible científicamente, tenemos que pensar en los motivos que dieron lugar a atribuirle tal carácter, camino que nos ha de conducir a descubrir otros caracteres que sí deben reunir todas las cosas susceptibles de hipoteca.

Porque aun cuando el pensamiento del hombre está sujeto a error—no hay forma más fácil de no errar que el no pensar—, el error del hombre que piensa siempre tiene un fundamento. La razón de aquél era bien sencilla: estaba fundada en la dificultad práctica de los bienes muebles para ser objeto del derecho de hipoteca, pues, por su movilidad y fácil destrucción, ocultación o sustracción, es más que probable que los intereses del acreedor se vean frustrados al no pasar la cosa a su posesión. Dice Roca Sastre que "el quitar las cosas de las manos del deudor poniéndolas a buen recaudo, es indispensable si se quiere hacer servir el valor en cambio de los bienes muebles de garantía al cumplimiento de una obligación". Pero, como dice el mismo autor, son únicamente dificultades prácticas de la hipoteca mobiliaria y no impedimentos de esencia institucional. Por eso creemos que cuando encontremos una cosa mueble con ciertas cualidades especialísimas que impidan aquella fácil destrucción, ocultación o sustracción, que entre las cosas muebles es regla general, habremos encontrado una cosa mueble completamente apta para el derecho de hipoteca.

Alguna cualidad especial habrán descubierto los modernos legisladores en determinados bienes muebles, cuando han establecido, respecto de ellos, la hipoteca mobiliaria, y, concretamente, en nuestro ordenamiento jurídico, alguna especialidad habrá descubierto el legislador en determinadas cosas muebles, cuando hace aptas del derecho de hipoteca, primero, a las máquinas, aperos, ganados y demás elementos de la industria agrícola y ganadera, bajo la fórmula de prenda agrícola sin desplazamiento, prenda que luego extiende a los tenedores de aceite, y más tarde, por medio del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, a los industriales, para condensarla definitivamente en la modificación del capítulo II, título XV, libro IV del Código Civil por ley de 5 de diciembre de 1941.

No vamos a insistir en el carácter de hipoteca mobiliaria que tiene la fórmula "prendaria" incorporada a nuestra legislación por la ley citada, pese a la denominación de prenda sin desplazamiento, aunque en el articulado de la ley se emplee el término "hipoteca mobiliaria", y su calificación como modalidad de la prenda, con lo que parece que el legislador, ante el momento de calificar una institución que tenía un punto de contacto con la hipoteca—la falta del desplazamiento de la posesión—y una conexión con la prenda—el carácter mueble del objeto—, olvidó que la diferencia institucional entre ambas figuras jurídicas está en el traspaso o no de la posesión, como venimos afirmando. Por otra parte, la aplicación de esta garantía a las cosas muebles es tan acusada, que el mismo legislador, cuando quiere aplicarla a cosas que nuestro ordenamiento considera como inmuebles, acu-

de al expediente de movilizarlas, empleando una ficción inversa a la que combatimos, con un fin paralelo y también inverso.

Doctrinas y legislaciones reconocen la hipoteca mobiliaria, y nosotros prometíamos el intento de descubrir qué caracteres quitaban a una cosa mueble aquel peligro de su fácil destrucción, sustracción u ocultación. Para ello creemos que pueden servir dos ideas: la de una acusada e individualizada sustantividad, y la de una existencia, al menos, relativamente permanente. Tal vez haya que añadir el término relativo a la primera idea. Si nuestra tesis no es errónea, todos los objetos muebles que reúnan ambos caracteres serán susceptibles de hipotecas sin impedimento práctico ni doctrinal. Creemos que tales caracteres evitan aquellos peligros, y que por eso deben ser los que institucionalmente han de reunir los bienes objeto de hipotecas, caracteres que reúnen todas las cosas inmuebles y un grupo de muebles, aquellos que por reunirlos serían susceptibles de ser sometidos a un ordenamiento registral. Con ello, al no referir la hipoteca a los bienes muebles ni a los inmuebles, sino a los que reúnan los caracteres dichos, se huiría de toda apreciación histórica y oportunista y ninguna ficción tendrá cabida, pues las cosas se someterán al gravamen que les corresponda por su verdadera naturaleza, sin que haya motivo para que se le atribuyan características de cosas diferentes. El misterio jurídico habrá desaparecido y el subterfugio de la ficción no tendrá ocasión de actuar.

Ambos caracteres creemos encontrarlos en la aeronave. Entendemos por sustantividad una esencia propia e independiente, que la desliga de toda otra existencia próxima, y sobre todo, que la haga siempre idéntica a sí misma, de forma que dondequiera que se encuentre pueda saberse que es ella y no otra. Al añadirle los términos acusada e individualizada, no hacemos otra cosa que intentar poner más de manifiesto sus características esenciales, y tal vez dar un carácter menos exacto a una idea que no nos atrevemos a deslindar geométricamente. Y la aeronave reúne tales caracteres; basta recordar la necesidad de su matrícula, que podemos considerar como sello de su personalidad, y en todo caso, los números de motores y fuselaje, que podían servir para una identificación casi perfecta, como ha servido el número de motor y chasis para la identificación de automóviles, aun en circunstancias tan difíciles como las derivadas del despojo marxista. Cualquier sistema jurídico aeronáutico empieza por establecer un registro de matrícula de



*Un transporte en pleno vuelo.*

aeronaves, que, dicho sea de paso, debe ser distinto del registro de su propiedad, como lo es el Registro de Matrícula de Embarcaciones del libro de buques del Registro Mercantil, aunque no sea independiente. Por ello, nos creemos exentos de mayor abundamiento.

Más difícil parece al primer intento encontrar en la aeronave la existencia permanente, al menos relativa, si por ella entendemos la dificultad de destrucción natural o accidental. Sin afiliarnos a la reacción antiheroica de la navegación aérea, creemos que los riesgos de la misma son los suficientes, todavía, para que no resultara paradójico atribuir a la aeronave una existencia permanente. Le Golf dice que la aeronave es un aparato sometido por propia naturaleza al riesgo de destrucción rápida y a peligros constantes. Sin embargo, tal defecto aparece suprimido, inmediatamente, sin pensamos en el seguro: la aeronave, al entrar en la relación jurídico-hipotecaria, deberá ser previamente asegurada de todo riesgo procedente de la navegación. El mismo autor francés sostiene que el aseguramiento de la aeronave es condición indispensable del crédito hipotecario sobre la misma. Y en el fondo no es algo anómalo de este tipo de hipoteca, porque, prescindiendo de la acusada tendencia a imponer el seguro de la finca hipotecada como obligatorio, y aunque a tal tendencia no se haya adherido todavía nuestra legislación inmobiliaria, en la práctica el pacto suple aquella obligación legal y la generalidad de las garantías hipotecarias se establecen previo aseguramiento de la cosa hipotecada. La aeronave será, y puede decirse que ya lo es, frecuentemente asegurada. Tal seguro sería semejante al establecido por nuestra legislación para la hipoteca mobiliaria, aunque tal vez no tendría que llegar a garantizar el riesgo de

insolvencia, siendo suficiente la garantía de los riesgos de destrucción de la cosa. La prima del seguro se subrogará en el lugar de la aeronave hipotecada, y el acreedor cobrará de ella el importe de su crédito. A un sistema de notificaciones sólo podemos aludir.

\* A la objeción de que la aeronave envejece pronto y que lo normal en el crédito hipotecario es su larga duración, sólo añadiremos a la contestación de Le Golf que tal objeción carece de valor ante la aeronave integrante de la dotación de una Empresa concesionaria de una ruta del tráfico aéreo, comunidad de una colección de elementos sustituibles hipotecada a modo de la que admite nuestro artículo 1.875 bis del Código Civil. Por ello, es discutible la conveniencia de la admisión de la hipoteca solidaria en beneficio del crédito aéreo, aunque nosotros creemos que influiría respecto de él en el mismo sentido pernicioso en que es generalmente apreciado respecto del crédito inmobiliario, máxime cuando, con Le Golf, creemos suficiente argumento en contra de aquella objeción la consideración de que nada impide establecer una duración del crédito proporcional a la duración probable de la aeronave. No pueden olvidarse tampoco, sin que las propugnemos, las tendencias a la movilización del crédito hipotecario en beneficio de la rapidez del tráfico.

Con ambos caracteres, las aeronaves pueden ser hipotecadas, como lo pueden ser todas las cosas muebles que los reúna. Además, tales caracteres facilitarán la reivindicación de las cosas que los posean, y su apreciación podría dar lugar a la separación dentro de las cosas muebles de un grupo de objetos susceptibles de ser sometidos a un sistema registral.

De esta forma queda explicado cómo a nuestro entender la aeronave es una cosa mueble y susceptible de hipoteca, según establecen la mayoría de los sistemas, entre ellos el "Code International de l'Aviation", de Francesco Cosentini, que después de enunciar el carácter mobiliario de la aeronave en el artículo 719, "Les aéronefs constituent des biens meubles aux termes de la Loi Civile", la considera tan apta de hipoteca como de prenda al establecer en el artículo 742 que "les aéronefs... peuvent être données en garantie, sous forme de gages, d' hypothèques conventionnelles et légales, ou d' autre titre onéreux, conformément aux prescriptions législatives du pays d' immatriculation". A esta naturaleza de muebles registrables son debidos los caracteres que atribuye Le Golf a la aeronave cuando la considera como objeto de naturaleza especial, susceptible de un derecho de persecución, organizando su embargo en forma semejante al de los bienes inmuebles, considerándole inaplicable la máxima "en fait de meubles possession vaut titre" y su inmatriculabilidad que la individualiza.

Nada hay establecido todavía sobre hipoteca de aeronaves en nuestro Derecho positivo, y decimos todavía porque suponemos habrá pensado en ella la Comisión de Codificación Aeronáutica que existe; pero después de todo lo dicho, creemos que podría mantenerse la consideración de la aeronave como uno de los objetos susceptibles de prenda sin desplazamiento a que se refiere la ley de 1941, incluyéndolas en el número 7 del artículo 1.874 bis, sobre todo respecto de aquellas aeronaves que, por constituir los efectivos de una Empresa concesionaria, están en cierto modo próximas a ser consideradas como unidades de una colección.

