

COMENTARIOS A LAS RESOLUCIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LOS REGISTROS Y DEL NOTARIADO DE 20 DE DICIEMBRE DE 2016, SOBRE LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE BIENES MUEBLES DE MADRID DE VARIOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO SOBRE AERONAVES

COMMENTS TO THE “RESOLUCIONES” OF THE DIRECCIÓN GENERAL DE LOS REGISTROS Y DEL NOTARIADO OF DECEMBER 20, 2016 ON THE ACCESS TO THE CHATTELS REGISTRY IN MADRID OF SEVERAL LEASING CONTRACTS FOR AIRCRAFTS

M<sup>a</sup> JOSÉ CASTELLANOS RUIZ

*Profesora Visitante de Derecho Internacional Privado  
Universidad Carlos III de Madrid*

Recibido: 06.09.2017 / Aceptado: 15.09.2017

DOI: <https://doi.org/10.20318/cdt.2017.3894>

**Resumen:** Las Resoluciones de la DGRN de 20 diciembre 2016, abordan la cuestión del acceso de tres contratos de arrendamiento financiero de aeronaves al Registro de Bienes Muebles. La DGRN examina toda la normativa aplicable al Registro de Bienes Muebles, especialmente el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, pues uno de sus objetivos es la coordinación entre el Registro de Bienes Muebles y el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles. Sin embargo, este Real Decreto no soluciona totalmente los problemas que ya existían, con respecto a la inscripción en el Registro de Bienes Muebles de los contratos de arrendamiento financiero sobre aeronaves, pues siguen siendo de aplicación Leyes obsoletas, como es el caso del art. 180 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956.

**Palabras clave:** contratos de arrendamiento financiero, aeronaves civiles, Registro de Bienes Muebles, Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, Real Decreto 384/2015, Reglamento del Registro Mercantil de 1956.

**Abstract:** The “Resoluciones” of the Dirección General de los Registros y del Notariado of December 20, 2016 faces the question of the access to the Chattels Registry of three leasing contracts. The Spanish DGRN examines all the regulations applicable to the Chattels Registry, especially Spanish “Real Decreto 384/2015”, of 22 May, which approves the Regulation of registration of civil aircraft, as one of its objectives is coordination between the Chattels Registry y the Aircraft Registry. However, the “Real Decreto 384/2015” doesn’t completely solve the problems that already existed, with respect to the registration of leasing of aircraft in the Chattels Registry, since they remain applicable obsolete laws, as is the case of art. 180 of the Spanish Regulation of “Registro Mercantil” of 1956.

**Keywords:** leasing contracts, civil aircrafts, Chattels Registry, Aircraft Registry, Real Decreto 384/2015, Regulation of “Registro Mercantil” of 1956.

**Sumario:** I. Introducción: 1. Hechos. 2. Recurso. II. Puntos clave de las Resoluciones de la DGRN de 20 de diciembre de 2016, en respuesta a los recursos presentados por Vueling Airlines, S.A. contra la negativa de inscripción en el Registro de Bienes Muebles de Madrid, de tres contratos de arrendamiento financiero sobre aeronaves: 1. Cuestión previa. 2. Inscripción en el Registro de Bienes Muebles de los títulos jurídicos que afecten a las aeronaves, especialmente los contratos de arrendamiento financiero: A) El Registro de Bienes Muebles. B) Relación entre el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y el Registro de Bienes Muebles. C) Relación entre el Registro Internacional y el Registro de Bienes Muebles. D) Decisiones de la DGRN en cuanto a la inscripción de los contratos de arrendamiento financiero. III. Consecuencias prácticas de las Resoluciones de la DGRN de 20 de diciembre de 2016.

## I. Introducción

1. Las Resoluciones de la DGRN de 20 diciembre 2016, fueron dictadas como respuesta a los recursos presentados por *Vueling Airlines, S.A.*<sup>1</sup>. Dicha sociedad solicitó la inscripción en el Registro de Bienes Muebles de Madrid de tres contratos de arrendamiento financiero sobre tres aeronaves civiles. Aunque el registro de los contratos de arrendamiento financiero en general, sobre cualquier tipo de bien mueble, no es obligatorio, en el caso de que tales contratos se realicen sobre aeronaves, la cuestión es controvertida<sup>2</sup>. Si se tienen en cuenta determinadas disposiciones del Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, se convierte en obligatoria la inscripción en el Registro de Bienes Muebles del título jurídico en cuya virtud se procedió a la matriculación de las aeronaves, para la obtención de la matrícula definitiva, puesto que *Vueling Airlines, S.A.* sólo había conseguido las matrículas provisionales de las mismas<sup>3</sup>.

Sin embargo, el registrador Mercantil y de Bienes Muebles XVII de Madrid, don Alfonso Presa de la Cuesta, se negó a la inscripción de dichos contratos de arrendamiento financiero, entre otros motivos porque en el certificado de matrícula, *Vueling Airlines, S.A.* figuraba como propietaria y no como arrendataria de las aeronaves. Por esta razón, *Vueling Airlines, S.A.* presentó tres recursos, que corresponden a la negativa de inscripción en el Registro de Bienes Muebles de los contratos de arrendamiento financiero de sus tres aeronaves, con matrícula EC-MLE, EC-MKO y EC-MKM.

### 1. Hechos

2. En mayo de 2016 se firmaron tres contratos de arrendamiento con opción de compra sobre las aeronaves cuyas matrículas ya se han detallado, en el que las empresas *Yamasa Sangyo Aircraft VY3 Kumiai*, *Yamasa Sangyo Aircraft VY2 Kumiai* y *Yamasa Sangyo Aircraft VY1 Kumiai* eran respectivamente las arrendadoras de las aeronaves con matrícula EC-MLE, EC-MKO y EC-MKM; mientras que en los tres contratos la parte que figuraba como arrendataria era la empresa *Vueling Airlines, S.A.*

Tales títulos se presentaron para su inscripción en el Registro Mercantil y de Bienes Muebles de Madrid, el día 29 de julio de 2016, obteniendo una calificación negativa. Los motivos que señaló el Registrador de Bienes Muebles para no realizar la inscripción solicitada son dos: 1º) no se indican de forma clara ni las rentas, ni las fechas de pago de las mismas, ni el importe en caso de ejercitar la opción de compra en el vigésimo mes, de las aeronaves con matrícula EC-MLE y EC-MKO, ya que los anexos en los que deberían figurar aparecen en blanco; 2º) en los certificados de matrícula de las tres aeronaves presentados por *Vueling Airlines, S.A.*, ésta aparece como propietaria, mientras que en los títulos

<sup>1</sup> Resoluciones DGRN de 20 de diciembre de 2016, BOE núm. 7, 9 enero 2017, pp. 1034-1050.

<sup>2</sup> Aunque en el art. 5 de la Ley 28/1998, sobre Venta a Plazos de Bienes Muebles, se excluyen expresamente los contratos de arrendamiento financiero, dicha norma prevé la posibilidad de que determinados arrendamientos, los que tienen por objeto los bienes muebles corporales, no consumibles e identificables, como son las aeronaves, puedan inscribirse en el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles (Disposición adicional primera Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles, BOE núm. 167, 14 julio 1998).

<sup>3</sup> *Id.* art. 21.3 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015. Este es sólo uno de los preceptos en virtud del cual se puede justificar la aseveración arriba realizada, si bien a lo largo del presente trabajo se irán estudiando otras disposiciones del Real Decreto que lo respaldan.

jurídicos aportados para su inscripción, es decir en los contratos de arrendamiento financiero, *Vueling Airlines, S.A.* figura como arrendataria. Es este segundo motivo el que será objeto de desarrollo, pues el primero no tiene ni la importancia ni la complejidad que el mencionado en segundo lugar, aunque ambos tienen el carácter de subsanables.

3. Como consecuencia de dicha calificación, la empresa *Vueling Airlines, S.A.* interpuso un recurso el día de 23 de septiembre de 2016, para subsanar algunos de los defectos detallados en las tres Notas de Calificación.

## 2. Recurso

4. En dicho recurso, *Vueling Airlines, S.A.* procedió a aportar documentación adicional, además de realizar dos alegaciones en respuesta a los dos motivos de denegación de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles. En respuesta al primer motivo, en el que se señalaba la falta de constancia de las fechas de pago de las rentas de las aeronaves con matrícula EC-MLE y EC-MKO, *Vueling Airlines, S.A.* adjuntó las tres hojas de los dos contratos con las cifras correspondientes a las rentas de estas dos aeronaves.

En respuesta al segundo motivo, que era la falta de coincidencia entre el título jurídico en virtud del cual se había obtenido la matrícula provisional de la aeronave y el que se pretende inscribir en el Registro de Bienes Muebles, *Vueling Airlines, S.A.* procede a dar una explicación en relación con el funcionamiento del Registro de Matrícula de Aeronaves. *Vueling Airlines, S.A.* que como solicitó la reserva de las matrículas un mes antes de la fecha prevista de entrega de las aeronaves, los contratos de arrendamiento todavía no estaban acordados, ni firmados, de manera que se procedió a presentar los contratos de compraventa con el fabricante de las mismas, y en virtud de los cuales se obtuvieron las matrículas españolas. Ahora bien, según *Vueling Airlines, S.A.* como el sistema de registro en España ha empeorado, haciendo referencia al nuevo Reglamento sobre matriculación de aeronaves civiles que entró en vigor el 1 de diciembre de 2015, esto ha provocado un aumento de las trabas administrativas y la gestión del papel entre el Registro de Bienes Muebles y el Registro de Matrícula de Aeronaves. En opinión de *Vueling Airlines, S.A.* hay que presentar los documentos en ambos registros, produciendo duplicidad de copias, y señala que no ha presentado en el Registro de Matrícula los contratos de arrendamiento hasta que no estuvieran inscritos en el Registro de Bienes Muebles, para evitar dicha duplicidad de originales. Además la recurrente afirma, que una vez que los contratos de arrendamiento estén inscritos en el Registro de Bienes Muebles, presentará los contratos originales con la apostilla y la traducción jurada en el Registro de Matrícula de Aeronaves para la obtención de los certificados de matrícula definitivos, en virtud de los contratos de arrendamiento financiero.

## II. Puntos clave de las Resoluciones de la DGRN de 20 de diciembre de 2016, en respuesta a los recursos presentados por *Vueling Airlines, S.A.* contra la negativa de inscripción en el Registro de Bienes Muebles de Madrid, de tres contratos de arrendamiento financiero sobre aeronaves

5. Las Resoluciones de la DGRN de 20 de diciembre de 2016 pretenden dar respuesta a los recursos presentados por *Vueling Airlines, S.A.*, contra la negativa de inscripción solicitada. El aspecto fundamental de este recurso es determinar los requisitos para que un contrato de arrendamiento financiero sobre aeronaves se inscriba en el Registro de Bienes Muebles, si se tiene en cuenta que todavía están en vigor los arts. 177 a 190 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, en lo que a inscripción de aeronaves se refiere, y que en concreto el art. 180 de dicho Reglamento señala que la primera inscripción de la aeronave ha de ser obligatoriamente la del dominio<sup>4</sup>. Pero además, no se tiene que olvidar que la Sección de Aeronaves del Registro de Bienes Muebles en la que han de inscribirse dichos contratos de arrendamiento, también debe regirse por las normas que regulan dicho Registro como son

<sup>4</sup> Art. 180 Reglamento del Registro Mercantil de 1956, aprobado por el Decreto de 14 de diciembre de 1956, BOE núm. 66, 7 marzo 1957; corrección de errores en BOE núm. 73, 14 marzo 1957.

la Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles o la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de 19 de julio de 1999<sup>5</sup>. También señala la DGRN, que se deben tener en cuenta algunas Instrucciones elaboradas por ella misma, aunque no se mencionan de forma expresa, de la misma forma que no se señalan anteriores Resoluciones de la DGRN que disciplinan el Registro de Bienes Muebles<sup>6</sup>. Y por último, se deben tener en cuenta determinadas disposiciones del Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, que como se ha señalado en la introducción, también afectan a la inscripción de los contratos de arrendamiento financiero en el Registro de Bienes Muebles<sup>7</sup>. De hecho, hasta la entrada en vigor de esta normativa, un importante número de contratos de arrendamiento financiero sobre aeronaves no se inscribían en el Registro de Bienes Muebles. A pesar de la amplitud de normas que intervienen en la inscripción en el Registro de Bienes Muebles de los títulos jurídicos, así de como cargas y gravámenes, que afectan a las aeronaves, pero especialmente cuando se trata de los contratos de arrendamiento financiero, se van a señalar los requisitos y circunstancias bajo los que pueden y deben inscribirse dichos títulos jurídicos en el Registro de Bienes Muebles.

Pero antes, se va a abordar brevemente cómo responde la DGRN a la cuestión previa que se plantea en los recursos presentados por *Vueling Airlines, S.A.*.

## 1. Cuestión previa

6. Como cuestión previa, se plantea que no aparece determinada con claridad la renta ni las fechas de pago del arrendamiento, así como la cifra del posible ejercicio de la opción de compra en el vigésimo mes, pues aparecen en blanco el anexo donde deberían figurar. Pero esto sucede exclusivamente con dos de las aeronaves, las que tienen matrícula EC-MLE y EC-MKO. Para subsanar este defecto, *Vueling Airlines, S.A.* presenta junto al recurso, tres hojas por cada contrato con las cifras correspondientes a la renta de las dos aeronaves.

7. Al respecto, la DGRN señala el tenor literal del artículo 326 de la Ley Hipotecaria: “*El recurso deberá recaer exclusivamente sobre las cuestiones que se relacionen directa e inmediatamente con la calificación del Registrador; rechazándose cualquier otra pretensión basada en otros motivos o en documentos no presentados en tiempo y forma*”<sup>8</sup>.

El objeto del expediente de recurso contra calificaciones de registradores de la Propiedad, Mercantil y de Bienes Muebles, es exclusivamente la determinación de si la calificación es o no ajustada a Derecho, tal y como señala la doctrina de la DGRN, fundamentada en el contenido del artículo y en la doctrina de nuestro Tribunal Supremo<sup>9</sup>. De la misma forma que es doctrina reiterada de la DGRN, que el recurso no constituye la vía adecuada para poder subsanar los defectos apreciados por el registrador<sup>10</sup>.

También la DGRN ha afirmado en muchas ocasiones, con base en el mismo fundamento legal, que en la tramitación del expediente de recurso no pueden ser tomados en consideración documentos no calificados por el registrador, pero que fueron aportados al interponer el recurso<sup>11</sup>. En consecuencia, no

<sup>5</sup> Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles, BOE núm. 167, 14 julio 1998; Orden de 19 de julio de 1999 por la que se aprueba la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, BOE núm. 172, 20 julio 1999. También señala la DGRN que se puede acudir de forma supletoria a las normas de carácter general de la Ley de diciembre de 1954 sobre Hipoteca Mobiliaria y prenda sin desplazamiento de posesión y las del Reglamento previstas para los buques (Ley de diciembre de 1954 sobre Hipoteca Mobiliaria y prenda sin desplazamiento de posesión, BOE núm. 352, 18 diciembre 1954; art. 190 Reglamento del Registro Mercantil de 1956, aprobado por el Decreto de 14 de diciembre de 1956, BOE núm. 66, 7 marzo 1957; corrección de errores en BOE núm. 73, 14 marzo 1957).

<sup>6</sup> Resoluciones DGRN de 20 de diciembre de 2016, BOE núm. 7, 9 enero 2017, pp. 1034-1050.

<sup>7</sup> RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.

<sup>8</sup> Art. 326 Decreto de 8 de febrero de 1946 por el que se aprueba la nueva redacción oficial de la Ley Hipotecaria, BOE núm. 58, 2 febrero 1946.

<sup>9</sup> Resolución DGRN de 13 de octubre de 2014, BOE núm. 270, 7 noviembre 2014, pp. 92079-92084; STS (Sala de lo Contencioso) núm. 4145/2000, de 22 mayo (ECLI: ES:TS:2000:4145).

<sup>10</sup> Resolución DGRN de 13 de octubre de 2015, BOE núm. 265, 5 noviembre 2015, pp. 104612-104619.

<sup>11</sup> Resolución DGRN de 23 de diciembre de 2000, BOE núm. 45, 22 febrero 2011, pp. 20465-20468.

se puede realizar un pronunciamiento en relación con documentos que no se pusieron a disposición del registrador en el momento de realizar su calificación sin perjuicio de que, presentada nueva documentación, se lleve a cabo una nueva calificación aludiendo a dichos documentos.

A pesar de lo anterior y por razones de economía procedimental, la DGRN también señala, al igual que hace el registrador en su informe, que el documento presentado con el recurso para subsanar este defecto, carece de firma legitimada y además, debe reunir los mismos requisitos formales, de autenticidad y de fondo, estando entre estos últimos el valor residual o el precio de la opción de compra que los tres contratos de arrendamientos conllevan.

## **2. Inscripción en el Registro de Bienes Muebles de los títulos jurídicos que afecten a las aeronaves, especialmente los contratos de arrendamiento financiero**

8. Se procede a examinar por parte de la DGRN, si son o no inscribibles en el Registro de Bienes Muebles tres contratos de arrendamiento con opción a compra, cuando no existe una inscripción previa del dominio sobre las aeronaves, pero además se da la circunstancia de que la empresa arrendataria, *Vueling Airlines, S.A.*, figura como propietaria en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles. Para ello se va a analizar el funcionamiento del Registro de Bienes Muebles, así como su relación con el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y con el Registro Internacional, para poder comprender las decisiones adoptadas finalmente por la DGRN, sobre la inscripción o no en el Registro de Bienes Muebles de dichos contratos de arrendamiento financiero sobre aeronaves.

### **A) El Registro de Bienes Muebles**

9. El Registro de Bienes Muebles es actualmente donde se registran las titularidades y gravámenes que existen sobre las aeronaves, aunque en un primer momento tales inscripciones se realizaban en el Registro Mercantil<sup>12</sup>.

El art. 179 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956 es el que establece que es obligatoria la inscripción en dicho Registro Mercantil de las aeronaves de nacionalidad española y de propiedad privada que se destinen o puedan destinarse a usos industriales o mercantiles<sup>13</sup>. Sin embargo, la disposición adicional única del Real Decreto 1828/1999, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación señalaba que las aeronaves debían inscribirse en la sección primera del Registro de Bienes Muebles<sup>14</sup>. Con lo cual se suscitó la cuestión de si las aeronaves debían seguir siendo objeto de inscripción en el Registro Mercantil. La respuesta a esta pregunta fue resuelta a

---

<sup>12</sup> Cuando se crea el Registro de Bienes Muebles en 1999 se establece: “*El Registro de Bienes Muebles es un Registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles, así como de condiciones generales de la contratación. Dentro de cada una de las secciones que lo integran se aplicará la normativa específica reguladora de los actos o derechos inscribibles que afecten a los bienes, o a la correspondiente a las condiciones generales de la contratación*” (Apartado 2 de la disposición adicional única RD 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación, BOE núm. 306, 23 diciembre 1999).

<sup>13</sup> Aunque el Reglamento del Registro Mercantil vigente es el de 1996, en lo que respecta a la inscripción de buques y aeronaves sigue estando en vigor el Reglamento del Registro Mercantil de 1956, aprobado por el Decreto de 14 de diciembre de 1956 (BOE núm. 66, 7 marzo 1957; corrección de errores en BOE núm. 73, 14 marzo 1957). *Vid.* Disp. Trans. 13<sup>a</sup>. del RD 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil, BOE núm. 184, 31 julio 1996. Por lo tanto, de dicho Reglamento del Registro Mercantil de 1956 está en vigor en materia de inscripción de aeronaves, el Título VI.

<sup>14</sup> Apartado 1 de la disposición adicional única RD 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación, BOE núm. 306, 23 diciembre 1999. El cambio de la inscripción de las titularidades y gravámenes de las aeronaves, desde el Registro Mercantil al Registro de Bienes Muebles se produce como consecuencia de la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, de reforma parcial y adaptación de la legislación mercantil a las Directivas de la Comunidad Económica Europea (CEE) en materia de sociedades (BOE núm. 178, 27 julio 1989), que autorizó al Gobierno para la regulación del Registro de Bienes Muebles, en el cual se unificarían los actuales Registros de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin desplazamiento y los de Buques y Aeronaves. De la misma manera, que la disposición adicional tercera de la Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles (BOE núm. 167, 14 julio 1998), establece que el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles se integraría en el Registro de Bienes Muebles, a cargo de los registradores de la propiedad y mercantiles, según dispusiera su Reglamento. De momento, no está en vigor el Reglamento del Registro de Bienes Muebles.

través de la Resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 11 de abril de 2000, sobre determinadas cuestiones derivadas de la creación del Registro de Bienes Muebles, que señaló que: “*En la sección de buques y aeronaves (sección primera) del nuevo Registro de Bienes Muebles se deben practicar todas las inscripciones de actos y contratos relativas a embarcaciones y aeronaves, con independencia (con relación a los buques) de la lista en la que estén inscritas en el Registro administrativo correspondiente. Cada uno de los actos, contratos y gravámenes (compraventas, al contado o a plazos, arrendamientos, hipoteca naval o mobiliaria, anotación de embargo o demanda, ejecución forzosa, etcétera) que se realicen sobre tales bienes serán calificados y en su caso inscritos o anotados preventivamente dentro de dicha Sección por el Registrador de Bienes Muebles*”<sup>15</sup>. Por lo tanto, queda suficientemente claro que las titularidades y gravámenes de las aeronaves se inscriben en el Registro de Bienes Muebles; pero habría que determinar qué Registrador será el competente para llevar a cabo las inscripciones, aunque en las Resoluciones que son objeto de análisis, la DGRN no aborda de manera detallada esta cuestión, por no ser objeto de la nota de calificación.

10. Se puede deducir de lo anterior que el Libro de Aeronaves sólo existía en el Registro Mercantil territorial de Madrid desde 1956<sup>16</sup>. Y fue el mencionado Real Decreto 1828/1999 el que en su disposición transitoria única el que estableció que hasta que no se modificase la demarcación registral correspondiente al Registro de Bienes Muebles, las secciones que lo formaran seguirían a cargo del registrador de la propiedad y mercantil que en el momento de la entrada en vigor del Real Decreto tuviese la competencia<sup>17</sup>. Por lo tanto, la competencia se atribuye al Registro Mercantil Provincial de Madrid por ser la única provincia donde existe Registro de Matrícula de aeronaves, de manera que queda en suspenso el criterio sostenido en el apartado 4 de la disposición transitoria de la Ordenanza de 19 de julio de 1999 para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, que atribuye al Registro Central de la Propiedad Mobiliaria la competencia sobre la inscripción de aeronaves<sup>18</sup>. Esto por lo que respecta a la inscripción del dominio y demás actos y contratos de trascendencia real relativos a la aeronave, según el art. 177 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956<sup>19</sup>.

Sin embargo, aunque los arts. 177 a 190 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956 no prevén expresamente la inscripción de los contratos de venta a plazos y arrendamientos sobre aeronaves, la Ley 28/1998 de Venta a Plazos de Bienes Muebles sí que contempla la inscripción de dichos contratos ya que las aeronaves son bienes corporales no consumibles e identificables<sup>20</sup>. Y es la Ordenanza de 19 de julio de 1999 antes citada, la que señala que será competente para la inscripción de los contratos de venta a plazos y de arrendamientos sobre aeronaves, el Registro correspondiente al domicilio del comprador o arrendatario, o siendo varios, el de cualquiera de ellos<sup>21</sup>. Por lo tanto, en principio los Registradores

<sup>15</sup> Resol. DGRN de 11 de abril de 2000, *Anuario de la Dirección General de los Registros y del Notariado*, vol. I, 2000, pp. 2129-2131.

<sup>16</sup> Dicho Libro de Aeronaves estaba en el Registro Mercantil de Madrid, porque es donde se encontraba la sede del Registro de Matrícula. Pues el art. 177 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, aprobado por el Decreto de 14 de diciembre de 1956 (BOE núm. 66, 7 marzo 1957; corrección de errores en BOE núm. 73, 14 marzo 1959) establecía: “*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*”.

<sup>17</sup> Disposición transitoria única RD 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación, BOE núm. 306, 23 diciembre 1999. También lo establece la Resol. DGRN de 11 de abril de 2000, *Anuario de la Dirección General de los Registros y del Notariado*, vol. I, 2000, pp. 2129-2131.

Así como la Resol. DGRN de 29 de enero de 2001, *Anuario de la Dirección General de los Registros y del Notariado*, vol. I, 2001, pp. 2183-2188.

<sup>18</sup> Apartado 4 disposición transitoria Orden de 19 de julio de 1999 por la que se aprueba la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, BOE núm. 172, 20 julio 1999; Resol. DGRN de 29 de enero de 2001, *Anuario de la Dirección General de los Registros y del Notariado*, vol. I, 2001, pp. 2183-2188.

<sup>19</sup> Resol. DGRN de 29 de enero de 2001, *Anuario de la Dirección General de los Registros y del Notariado*, vol. I, 2001, pp. 2183-2188.

<sup>20</sup> Disposición adicional primera Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles, BOE núm. 167, 14 julio 1998.

<sup>21</sup> Art. 9 Orden de 19 de julio de 1999 por la que se aprueba la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, BOE núm. 172, 20 julio 1999; Resol. DGRN de 29 de enero de 2001, *Anuario de la Dirección General de los Registros y del Notariado*, vol. I, 2001, pp. 2183-2188.

Mercantiles Provinciales a cargo del Registro de Bienes Muebles serán también competentes para inscribir en su sección primera (buques y aeronaves), los contratos de venta a plazos y de arrendamiento financiero de aeronaves, siendo el domicilio del comprador o del arrendatario el criterio determinante de la competencia<sup>22</sup>.

No obstante, el art. 180 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956 señala que la primera inscripción de las aeronaves de nacionalidad española ha de ser obligatoriamente la del dominio, así que la primera inscripción en el Registro de Bienes Muebles no puede ser derivada de un contrato de arrendamiento<sup>23</sup>. Paralelamente se debe añadir que una vez inmatriculada la aeronave en virtud de uno de los criterios anteriores, el Registro donde se hubiera inmatriculado será competente para la inscripción de los demás actos y contratos sobre la aeronave, dado el principio de tracto sucesivo que caracteriza a los Registros de bienes<sup>24</sup>. En consecuencia, si la aeronave ya consta en el Registro de Bienes Muebles de Madrid por un título de propiedad, los contratos de arrendamiento posteriores de dichas aeronaves de nacionalidad española no van a poder ser incritos por los Registradores Mercantiles de otras provincias, como por ejemplo el de Sevilla -debido a que el domicilio del arrendatario se encuentre en ese lugar- porque como consecuencia del principio de tracto sucesivo, cualquier arrendamiento posterior deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles de la provincia donde se hubiere inmatriculado en primer lugar, que es el Registro de Bienes Muebles de Madrid, a cargo de los Registradores Mercantiles de Madrid. En definitiva, el Registro de Bienes Muebles de Madrid es el único Registro competente para la inscripción de las aeronaves de nacionalidad española, porque es en Madrid donde se ubica el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles<sup>25</sup>.

**11.** En cuanto a los requisitos para la inscripción en el Registro de Bienes Muebles, el art. 180 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956 establece que la primera inscripción, que es la de dominio, se realizará en virtud de “*contrato de entrega o de venta de la entidad constructora en unión del certificado administrativo de su matrícula*”<sup>26</sup>. En cuanto al resto de actos jurídicos inscribibles posteriormente, el art. 182 de este mismo Reglamento señala que la transmisión y demás actos de trascendencia real relativos a las aeronaves se practicarán en virtud de escritura pública o documento auténtico<sup>27</sup>.

Sin embargo, aunque no ha sido objeto de la nota de calificación del registrador, la DGRN establece que el actual sistema de títulos inscribibles en el Registro de Bienes Muebles es poco formalista, y que el arrendamiento, ya sea financiero o de larga duración e inscribible, no es considerado derecho real, por lo que no debe exigirse escritura pública. Además, la DGRN añade que para la inscripción de cualquier derecho en el Registro de Bienes Muebles, existen unos modelos aprobados por la DGRN. Pero que en cualquier caso, también es válida la escritura pública con todos los requisitos necesarios para la inscripción<sup>28</sup>.

**12.** Por lo tanto, la DGRN señala que en los casos planteados en los tres expedientes, *Vueling Airlines, S.A.* quiere realizar la inscripción de los contratos de arrendamiento financiero, aunque las aeronaves con matrícula española no aparecen previamente inmatriculadas en el Registro de Bienes Muebles en virtud de títulos de propiedad, sino que se quiere realizar su inmatriculación en base a los contratos de arrendamiento financiero. Señala la DGRN, que el registrador rechaza las inmatriculacio-

<sup>22</sup> Se señala en principio porque como se verá más adelante en la práctica esto no es así.

<sup>23</sup> Art. 180 Reglamento del Registro Mercantil de 1956, aprobado por el Decreto de 14 de diciembre de 1956, BOE núm. 66, 7 marzo 1957; corrección de errores en BOE núm. 73, 14 marzo 1957.

<sup>24</sup> Resol. DGRN de 29 de enero de 2001, *Anuario de la Dirección General de los Registros y del Notariado*, vol. I, 2001, pp. 2183-2188. También se recoge el principio de tracto sucesivo en las Resoluciones objeto de análisis (Resoluciones DGRN de 20 de diciembre de 2016, BOE núm. 7, 9 enero 2017, pp. 1034-1050).

<sup>25</sup> *Vid.* página del Registro de Bienes Muebles de Madrid, disponible en línea en <https://www.rmercantilmadrid.com/rmm/DocumentosBienesMuebles.aspx> (consultada el 29 de octubre de 2015).

<sup>26</sup> Art. 180 Reglamento del Registro Mercantil de 1956, aprobado por el Decreto de 14 de diciembre de 1956, BOE núm. 66, 7 marzo 1957; corrección de errores en BOE núm. 73, 14 marzo 1957.

<sup>27</sup> Art. 182 Reglamento del Registro Mercantil de 1956, aprobado por el Decreto de 14 de diciembre de 1956, BOE núm. 66, 7 marzo 1957; corrección de errores en BOE núm. 73, 14 marzo 1957.

<sup>28</sup> Resoluciones DGRN de 20 de diciembre de 2016, BOE núm. 7, 9 enero 2017, pp. 1034-1050.

nes por no coincidir la titularidad administrativa de la aeronaves, pues *Vueling Airlines, S.A.* figura como propietaria en los certificados de matrícula de las tres aeronaves.

Sin embargo, la DGRN añade que tras el análisis previo, no se pueden realizar las inmatriculaciones solicitadas no sólo por la disparidad en la titularidad administrativa de las aeronaves, sino porque no existe ninguna inscripción de titularidad a favor del arrendador financiero, es más, en los certificados de matrícula *Vueling Airlines, S.A.* figura como arrendataria<sup>29</sup>. De manera, que tal y como resalta la DGRN, a la luz de la normativa existente, el contrato de arrendamiento financiero no sirve como título inmatriculador. Por lo tanto, aunque se persigue la coordinación entre el Registro de Bienes Muebles y el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, en principio no parece que sea total porque en el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, se permite la inscripción de la aeronaves, no sólo con los títulos de propiedad, sino también con los contratos de arrendamiento en general o con cualquier otro título traslativo de posesión o uso de la aeronave<sup>30</sup>. Sin embargo, como se podrá comprobar posteriormente, sí que existe una concordancia real entre las inscripciones o anotaciones realizadas en ambos registros.

## B) Relación entre el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y el Registro de Bienes Muebles

13. Según el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, la primera inscripción de la aeronave se debe realizar en el Registro de Matrícula, en virtud de cualquiera de los contratos señalados, para la obtención de la matrícula, otorgándole a la misma la nacionalidad española<sup>31</sup>. Posteriormente se inscribirán cuando proceda en el Registro de Bienes Muebles, de conformidad con su normativa específica<sup>32</sup>. Sin embargo, como ya se ha dicho en reiteradas ocasiones, el art. 180 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956 señala que la primera inscripción de la aeronave ha de ser obligatoriamente la del dominio.

<sup>29</sup> El hecho de que *Vueling Airlines, S.A.* figure en primer lugar, como propietaria de la aeronave en virtud de un contrato de comparaventa, pero también aparezca como arrendataria en un contrato de arrendamiento financiero, -y no como arrendadora- sólo podría explicarse en el marco de una operación de *lease-back* o *leasing* de retorno. A través de este tipo de *leasing*, la aerolínea, *Vueling Airlines, S.A.*, por falta de liquidez decide vender la aeronave a la sociedad de *leasing* -ya sea *Yamasa Sangyo Aircraft VY3 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft VY2 Kumiai* o *Yamasa Sangyo Aircraft VY1 Kumiai*- y ésta le conceda a la aerolínea los derechos de uso y disfrute económico. Las características principales de este tipo de *leasing* son por tanto, convertir los activos en liquidez y ajustar la vida económica del bien (J.-M. SALVATELLA JUAN, "Obstáculos comerciales en la Unión Europea. El *leasing*", *ICE*, núm. 2439, 16-22 enero 1995, p. 3569).

<sup>30</sup> Art. 8.3 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.

<sup>31</sup> Art. 8.1 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015. Es la Ley de Navegación Aérea española de 1960 la que establece que la inscripción de la aeronave en el Registro de Matrícula, le otorga la nacionalidad, de manera que las aeronaves extranjeras tendrán la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas (arts. 16 y 17 Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, BOE núm. 176, 23 julio 1960). Dicha Ley también señala en su art. 18 que accederán al Registro de Matrícula de Aeronaves del Estado español, las aeronaves pertenecientes a personas físicas o jurídicas que tengan nacionalidad española o de alguno de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo; a instancia del arrendatario, las aeronaves arrendadas a quienes tengan nacionalidad española o de algún Estado miembro del Espacio Económico Europeo; o bien las aeronaves de uso privado pertenecientes a personas físicas o jurídicas de terceros Estados que tengan su residencia habitual o un establecimiento permanente en España (en este sentido *vid.* art. 2 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015). Pero además, la Ley de Navegación Aérea española recoge de forma literal que "*Disposiciones reglamentarias establecerán normas sobre los actos y documentos inscribibles, requisitos, forma y efectos de la inscripción y modo de llevar el Registro*" (art. 32 Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, BOE núm. 176, 23 julio 1960). En este sentido, el primer Decreto que recoge el Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves entró en vigor en 1969, que aunque fue modificado posteriormente en 1972 y en 1996, actualmente ha sido derogado por el nuevo Real Decreto que entró en vigor el 1 de diciembre de 2015 (*vid.* D 416/1969, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves, BOE núm. 71, 24 marzo 1969; D 387/1972, 10 febrero, por el que se modifican los artículos 7º, 8º, 16, 18, 19, 24, 25, 27, 36, 37 y 38, disposiciones adicionales y disposiciones transitorias del Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves, aprobado por el D 416/1969, de 13 de marzo, BOE núm. 50, 28 febrero 1972; RD 1709/1996, de 12 de julio, por el que se modifica el Registro de Matrícula de Aeronaves aprobado por el D 416/1969, de 13 de marzo, BOE núm. 187, 3 agosto 1996).

<sup>32</sup> Art. 10.1 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.



Esta diferencia de criterios para la inscripción de las aeronaves entre el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y el Registro de Bienes Muebles, ha obligado a establecer dos procedimientos distintos de matriculación de aeronaves, para que exista concordancia entre ambos registros<sup>33</sup>. Lo cual provoca como se ha adelantado en la introducción, que aunque el registro de los contratos de arrendamiento financiero en general, sobre cualquier tipo de bien mueble, no sea obligatorio, en el caso de que tales contratos se realicen sobre aeronaves de nacionalidad española, entonces pasa a convertirse en una obligación<sup>34</sup>.

**14.** Por lo tanto, la DGRN señala que para conseguir la inscripción de los contratos de arrendamiento financiero señalados, es necesario que el titular civil de las aeronaves las inscriba a su nombre previamente en el Registro de Matrícula de Aeronaves, y a continuación, indica la DGRN, “*en virtud de título hábil para ello*” realice la inscripción en la Sección Primera del Registro de Bienes Muebles, para posteriormente realizar la inscripción de los contratos de arrendamiento financiero. Por lo tanto, la DGRN está afirmando que se tiene que inscribir primero el título que otorga el dominio sobre las aeronaves en el Registro de Matrícula y después en el Registro de Bienes Muebles, antes de poder realizar la inscripción de los contratos de arrendamiento sobre las aeronaves.

Sin embargo, la DGRN señala de manera textual y haciendo referencia al contrato de arrendamiento financiero que: “*Una vez matriculado en el registro administrativo e inmatriculado en el Registro de Bienes Muebles, de conformidad con los puntos 3 y 4 del artículo 10 del Real Decreto citado “los actos jurídicos posteriores a la matriculación de las aeronaves que sean inscribibles en el Registro de Bienes Muebles, conforme a su legislación específica, se inscribirán primero en dicho Registro” e incluso los actos que “impliquen cambio de titularidad se anotarán en el Registro de Matrícula de Aeronaves, a petición de los interesados, siempre que quede acreditada la inscripción previa en el Registro de Bienes Muebles mediante la comunicación efectuada por éste. Las cargas y gravámenes se anotarán de oficio en virtud del comunicado del Registro de Bienes Muebles”, y todo ello se hará, según concluye el punto 5 del mismo artículo de forma telemática*”<sup>35</sup>.

En mi opinión, la DGRN cuando señala “*Una vez matriculado en el registro administrativo e inmatriculado en el Registro de Bienes Muebles...*” en realidad no está aludiendo al contrato de arrendamiento financiero, sino al título de propiedad de la aeronave. De manera que tras la inscripción del título de propiedad en ambos registros, en virtud del art. 10.3 del RD 384/2015, el registro del contrato de arrendamiento financiero tiene que realizarse primero en el Registro de Bienes Muebles, cumpliendo para ello con los requisitos de dicho registro. Ahora bien, como en teoría en cualquier contrato de arrendamiento se produce un cambio de titularidad, el interesado tendrá que solicitar la anotación en el Registro de Matrícula de Aeronaves, tras inscribirlo en el Registro de Bienes Muebles<sup>36</sup>. Sin embargo, *Vueling Airlines, S.A.* aparece ya como propietaria de las aeronaves en los contratos presentados en el Registro de Matrícula para realizar las reservas de matrícula, así que con la anotación de los contratos de arrendamiento en los que *Vueling Airlines, S.A.* figura como arrendataria no se produce un cambio

<sup>33</sup> Art. 10 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.

<sup>34</sup> En cuanto a la obligatoriedad de la inscripción de las aeronaves, tiene su fundamento jurídico en el art. 29 de la Ley de la Navegación Aérea de 1960 (art. 16 RD 384/2015 de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.). Es importante resaltar que la obligación de instar la inscripción de matriculación o de cambio de titularidad corresponde al que adquiere la aeronave, que puede ser por transmisión ínter vivos o mortis causa, pero en el caso de tratarse de la cancelación de matrícula de la aeronave, la obligación de realizar la inscripción recaerá sobre el titular registral.

<sup>35</sup> Arts. 10.3, 10.4 y 10.5 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.

<sup>36</sup> Se habla del término “anotarán” porque en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles se deben distinguir dos tipos de asientos: inscripciones y anotaciones. Por un lado, las inscripciones registrales, que otorgan la matrícula y nacionalidad española a las aeronaves, se dividen en dos: la matriculación y la cancelación, de dicha matrícula. Por otro lado, las anotaciones registrales, se realizan en virtud de los títulos jurídicos que afectan a la aeronave, al propietario y al operador de la aeronave, tales como: cambios de titularidad, cargas y gravámenes y vicisitudes técnicas de conformidad con el artículo 30 (arts. 8.2 y 8.3 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015).

de titularidades. Aunque por otro lado, la firma de los contratos de arrendamiento financiero supone una modificación subjetiva de una de las partes del contrato inscrito, que también tienen que anotarse en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, tal y como señala el art. 8.3 del RD 384/2015<sup>37</sup>.

15. No obstante, en los casos que traen por objeto las tres resoluciones de la DGRN no coincide el título jurídico en virtud del cual se hace la inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, con el presentado en el Registro de Bienes Muebles. Entrando en mayor detalle sobre el procedimiento de matriculación, como ya se ha señalado anteriormente, la primera inscripción de las aeronaves se tendrá que realizar en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, el cual asignará a la aeronave una matrícula provisional, concederá un Certificado de Matrícula provisional, y además, se realizará la anotación preventiva del título jurídico en base al que se otorga la matrícula provisional<sup>38</sup>. Así pues, tal y como exige el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, *Vueling Airlines, S.A.* obtuvo la matrícula provisional de sus aeronaves, EC-MLE, EC-MKO y EC-MKM, que precisamente por ser civiles y no militares incorporan las siglas EC que indican la nacionalidad española de las aeronaves<sup>39</sup>. En consecuencia, se le otorgó a *Vueling Airlines, S.A.* los Certificados de Matrícula Provisionales de las tres aeronaves y se realizó la anotación preventiva de los tres contratos de compraventa de las aeronaves entre *Vueling Airlines S.A.* y el fabricante de las mismas<sup>40</sup>.

Las matrículas provisionales de las tres aeronaves de *Vueling Airlines, S.A.* tienen una vigencia de tres meses desde que se emitieron, pero transcurrido este plazo la matrícula provisional se cancelará de oficio<sup>41</sup>. No obstante, este plazo podrá prorrogarse por 45 días más, por causas imprevistas o de fuerza mayor, o inclusive, por demora en la inscripción del título jurídico en el Registro de Bienes Muebles<sup>42</sup>. Pero si transcurrido el plazo máximo prorrogado, no se ha aportado la documentación necesaria para la matriculación definitiva de la aeronave, cancelará de oficio de la matrícula provisional<sup>43</sup>.

<sup>37</sup> Con respecto a los “cambios de titularidad”, el art. 8.3 del RD 384/2015 señala de manera textual: “*Se anotará cualquier acto o contrato por el que se adquiera o transmita la propiedad, contratos de arrendamiento o cualquier otro título traslativo de la posesión o uso de la aeronave, junto con las novaciones a dichos contratos posesorios si las hubiere, siempre que dichas novaciones impliquen cambio en la posición jurídica del poseedor, o supongan la modificación subjetiva de una de las partes del contrato ya inscrito*”. Por otro lado, se excluye la anotación de los contratos de arrendamiento de corta duración, es decir los contratos de arrendamiento o subarrendamiento de aeronaves de duración igual o inferior a seis meses. Llegados a este punto, es evidente que los contratos de arrendamiento financiero de *Vueling Airlines, S.A.* no son de corta duración (arts. 8.3 y 27 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015).

<sup>38</sup> Art. 10.2 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015. Con respecto a dicha inscripción, el art. 13 del RD 384/2015 de forma literal establece: “*La inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles se practicará en virtud de documento público o privado que acredite la adquisición de la propiedad o la posesión de la aeronave, en el que conste la liquidación del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados*”.

<sup>39</sup> Al respecto el art. 17 RD 384/2015 señala: “*Los distintivos de nacionalidad y matrícula de las aeronaves del Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles de España están formados por la marca de nacionalidad española, que se determina por el grupo de letras EC, seguido, tras un guion, por 4 letras del alfabeto español, con omisión de la «ñ», que componen la matrícula, y que se combinarán sucesivamente, siguiendo el orden alfabético*”. Sin embargo, en el momento de la concesión de la matrícula española a las aeronaves, la marca de matrícula de las aeronaves todavía consistía en un grupo de tres letras, en vez de cuatro (Disposición adicional tercera RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015).

<sup>40</sup> También señala *Vueling Airlines S.A.* en los recursos presentados contra la negativa de inscripción de los contratos de arrendamiento financiero, que había solicitado previamente la reserva de las matrículas un mes antes de la fecha prevista de entrega, para pintar las matrículas en las aeronaves. Pues bien, de igual manera, para solicitar la reserva de matrícula, se deberá aportar una copia del título jurídico o del acuerdo de intenciones, que justifique que va a adquirir en propiedad o va a tener de la posesión de la aeronave. La reserva de matrícula concedida tendrá una duración de seis meses como máximo, transcurridos los cuales se transformará en una matrícula provisional, y si no se realiza, se cancelará de oficio la reserva (art. 20 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015).

<sup>41</sup> Art. 22.1 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.

<sup>42</sup> Art. 22 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.

<sup>43</sup> Art. 22.2 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.

Para la conversión de la matrícula provisional en definitiva, el art. 23 del RD 384/2015 exige la inscripción del título jurídico en el Registro de Bienes Muebles, salvo que el mismo no sea inscribible según su legislación específica. Sin embargo, *Vueling Airlines, S.A.* no presentó como títulos jurídicos los contratos de compraventa de las aeronaves, sino los contratos de arrendamiento financiero en los que *Vueling Airlines, S.A.* figuraba como arrendataria. Esto plantea los dos problemas ya señalados en el apartado anterior. En primer lugar, la falta de coordinación entre los dos Registros, pues si se realizara el registro tal y como *Vueling Airlines S.A.* pretendía, en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles se habrían inscrito las aeronaves en virtud de los títulos de propiedad, con la anotación correspondiente al efecto de dicho título, —como de hecho se hizo—, mientras que en el Registro de Bienes Muebles aparecerían inscritos los contratos de arrendamiento financiero. Sin embargo, tal y como resolvió finalmente la DGRN, la inscripción en el Registro de Bienes Muebles de los contratos de arrendamiento financiero no son posibles, porque uno de los objetivos del RD 384/2015 es articular la relación entre ambos registros, de manera que haya concordancia entre ellos<sup>44</sup>.

En segundo lugar, según la legislación que regula el Registro de Bienes Muebles, concretamente el art. 180 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, la primera inscripción de las aeronaves de nacionalidad española ha de ser obligatoriamente la del dominio, así que la primera inscripción en el Registro de Bienes Muebles no puede ser derivada de un contrato de arrendamiento. Por lo tanto, para que *Vueling Airlines, S.A.* pueda inscribir los contratos de arrendamiento financiero sobre sus aeronaves, es necesario la inscripción previa de los contratos de compraventa en el Registro de Bienes Muebles, tal y como señala la DGRN.

### C) Relación entre el Registro Internacional y el Registro de Bienes Muebles

16. Tal y como señala la DGRN, el mismo RD 384/2015 dispone en su disposición adicional sexta que cuando las garantías que generan, entre otros los contratos de arrendamientos, sobre la aeronaves matriculadas en España, fueran susceptibles de inscripción en un Registro Internacional se deberá actuar de la siguiente manera: el Registrador competente de Bienes Muebles, una vez realizada la inscripción de la garantía o derecho internacional o desde el propio asiento de presentación cuando se prevea la reserva de prioridad sobre derechos de constitución futura, deberá hacer constar la reserva de prioridad en el registro internacional correspondiente. Por lo tanto, es el Registro de Bienes Muebles el punto de acceso autorizante de la información necesaria para realizar la inscripción en el Registro internacional, puesto que según el art. 18 del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, cada Estado podrá designar una o varias entidades como puntos de acceso nacionales<sup>45</sup>.

No obstante, aunque la DGRN no señala nada al respecto, la redacción de este párrafo es bastante confusa, porque señala en primer lugar que la garantía internacional debe ser inscrita en el Registro de Bienes Muebles, así que podría interpretarse que para realizar dicha inscripción se deberán cumplir los requisitos de nuestro ordenamiento para el acceso al mismo, incluido la calificación del título<sup>46</sup>. Además, parece que se hace un tratamiento diferenciado entre la garantía internacional y la garantía internacional futura, que el Protocolo aeronáutico y el Convenio de Ciudad del Cabo (denominados en conjunto como “Sistema de Ciudad del Cabo”) no contemplan, si entendemos que es a esto a lo que se refiere al hablar en dicho texto de derechos de constitución futura, pues señala que será necesario que para su inscripción en el Registro Internacional, se tenga que realizar un asiento previo en el Registro de Bienes Muebles<sup>47</sup>. Por último, el precepto establece que será el Registrador de Bienes Muebles competente el que haga

<sup>44</sup> Dictamen emitido por el Consejo de Estado en el expediente núm. 128/2015, de 17 de marzo de 2015, p. 11; Parte expositiva y art. 10 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.

<sup>45</sup> Art. XIX.1 del Protocolo aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo (Instrumento de adhesión al Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, BOE núm. 27, 1 febrero 2016).

<sup>46</sup> I. HEREDIA CERVANTES, “Análisis de la adhesión de España al Protocolo Aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo”, *La Ley mercantil*, núm. 21, 1 enero 2016, p. 8.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 9.

constar la reserva de prioridad en el Registro Internacional, si bien al tratarse el Registro de Bienes Muebles de un punto de acceso autorizante, será la persona legitimada para realizar la inscripción en el Registro Internacional la que la realice, una vez obtenido el código de acceso solicitado al Registro de Bienes Muebles<sup>48</sup>. Por lo tanto, la disposición adicional sexta del RD 384/2015 ha generado bastantes interrogantes, a pesar de que dicha disposición se incluyó con el objetivo de que se implementase de manera eficaz y eficiente el “Sistema de Ciudad del Cabo” y por lo tanto, su Registro Internacional, teniendo en cuenta que los requisitos sustantivos y formales de la garantía o del derecho internacional inscribible y los del procedimiento ante el Registro Internacional se rigen por lo previsto en el correspondiente instrumento internacional.

En consecuencia, no se ha realizado ninguna inscripción en el Registro de Bienes Muebles relativas a garantías internacionales. Cuando en el Registro de Bienes Muebles se solicitaban los códigos alfanuméricos, para realizar posteriormente la inscripción en el Registro Internacional de la correspondiente garantía internacional, no se anotaba carga alguna a las aeronaves en base al formulario presentado. Sin embargo, se consideró que esta situación era muy peligrosa para la seguridad del tráfico, ya que si se solicitaba una certificación de cargas en relación a las aeronaves y en los libros registrales no aparecía ninguna, el registrador tendría que certificar la libertad de cargas de dichas aeronaves, aún cuando hubiera autorizado un código de acceso al Registro Internacional. Por esta razón, ante la consulta planteada por el registrador encargado del Registro de Aeronaves, la DGRN resolvió mediante informe de fecha 28 de abril de 2016, que sería posible una anotación preventiva en base al formulario presentado, al no ser el mismo susceptible de inscripción debido a su reducido contenido<sup>49</sup>.

#### **D) Decisiones de la DGRN en cuanto a la inscripción de los contratos de arrendamiento financiero**

17. Tras el análisis anterior, la DGRN señala que no se trata, tal y como señala la recurrente, de una duplicidad de registros, con duplicidad de documentación, ni un empeoramiento respecto de la situación existente anteriormente entre ambos registros, puesto que no se ha producido un cambio sustancial en la legislación aplicable<sup>50</sup>.

Se trata de registros con distinto ámbito de aplicación, pues en España a diferencia de otros países, por lo que respecta a las aeronaves, se sigue un sistema de doble registro, uno de los cuales contempla el aspecto administrativo y publicístico mientras que el otro está destinado a la inscripción de los derechos que, al publicitarlos producen efectos jurídicos privados<sup>51</sup>. Por un lado, el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, regulado por el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, y tiene como finalidad regular los requisitos, la forma y los efectos de la inscripción de las aeronaves en el Registro de Matrícula de Aeronaves, siendo un requisito imprescindible para la posterior inscripción en el Registro de Bienes Muebles. Por otro lado, el Registro de Bienes Muebles, tiene un carácter estrictamente jurídico, y tiene por finalidad el reflejo de la titularidad del dominio de la aeronave, una vez que se ha registrado administrativamente, y a partir de dicho momento recoger todos los aspectos de carácter jurídico que le afecte, especialmente todas las cargas y gravámenes, así como los contratos de arrendamiento financiero que se puedan constituir sobre la misma<sup>52</sup>.

<sup>48</sup> *Idem*, p. 9.

<sup>49</sup> *Vid.* Informe consulta realizada por el Registrador Mercantil y de Bienes Muebles de Madrid, de 28 de abril de 2016.

<sup>50</sup> M.-J. CASTELLANOS RUIZ, *Compraventa internacional de grandes aeronaves civiles*, Dykinson, Madrid, 2017, p. 118.

<sup>51</sup> *Vid.* M.-J. CASTELLANOS RUIZ, *Compraventa internacional de grandes aeronaves civiles*, Dykinson, Madrid, 2017, pp. 116-117.

<sup>52</sup> La DGRN afirma en este sentido que el sistema que se sigue para la inmatriculación de las aeronaves en el Registro de Bienes Muebles, no es un sistema diferente del que se sigue con otros objetos inscribibles en el Registro de Bienes Muebles, sino que es un sistema parecido al establecido para la inmatriculación de los buques, para después registrar los actos jurídicos que le conciernen. Pero también el sistema es similar al establecido para los vehículos automóviles, pero con la particularidad, de que la apertura del folio registral de las aeronaves nunca se puede llevar a cabo con la presentación e inscripción de los distintos contratos inscribibles, sino que, por la singularidad y especificidad de su objeto, la aeronave, con características propias, le hacen tener reglas especiales, tanto para su inmatriculación, como para el reflejo de su posterior trayectoria jurídica (*Vid.* M.-J. CASTELLANOS RUIZ, *Compraventa internacional de grandes aeronaves civiles*, Dykinson, Madrid, 2017, pp. 36-52).

18. Por lo tanto, la DGRN afirma que no es un problema de falta de tracto sucesivo entre la inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y el Registro de Bienes Muebles, ya que como se ha señalado anteriormente son registros totalmente independientes aunque interconectados telemáticamente<sup>53</sup>. Se trata pues de un problema de falta de la inscripción previa del título dominical sobre la aeronave, el cual deberá ser subsanado tal y como la normativa aplicable al Registro de Bienes Muebles establece, antes de que pueda realizarse la inscripción del contrato de arrendamiento financiero.

En consecuencia, la DGRN acordó desestimar los tres recursos y proceder a confirmar las calificaciones impugnadas. Tras el análisis de las motivaciones de la DGRN que llevaron a la misma decisión en los tres casos, se puede afirmar que los fundamentos en términos generales son acertados, aunque con los matices ya mencionados.

### III. Consecuencias prácticas de las Resoluciones de la DGRN de 20 de diciembre de 2016

19. A raíz de las Resoluciones de de la DGRN de 20 de diciembre de 2016, el Registrador mercantil de Madrid, encargado del Registro de Bienes Muebles de dicha provincia, realizó la siguiente consulta a la DGRN. En ella, se preguntaba si los artículos 8, 10, 13, 16, 22, y 23 del Reglamento del Registro de Matriculación de Aeronaves Civiles aprobado por RD 384/2015, han supuesto un cambio en la situación legal existente en lo que a la primera inscripción de aeronaves se refiere en el Registro de Bienes Muebles<sup>54</sup>. Si es así, esto supondría una ampliación de los medios inmatriculadores de aeronaves en el Registro de Bienes Muebles, no sólo a los títulos que acrediten el dominio sobre las aeronaves, sino a otros títulos en virtud de los cuales pueda practicarse la inscripción primera provisional en el Registro de Matrícula de Aeronaves y a continuación, la inscripción del mismo título en el Registro de Bienes Muebles<sup>55</sup>.

20. Sin embargo, en el Informe de la DGRN a la consulta realizada, de 23 de febrero de 2017, se vuelve a destacar que se trata de registros totalmente independientes, aunque coordinados. Así lo reconoce expresamente el mismo artículo 10 del RD 384/2015 al señalar que *“Las aeronaves habrán de inscribirse necesariamente en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y, cuando proceda de conformidad con lo previsto en su normativa específica, en el Registro de Bienes Muebles, con excepción de las aeronaves con matrícula de pruebas”*.

Por lo tanto, según el Informe de la DGRN, los artículos del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles indicados por el Registrador consultante, no pueden tener ninguna incidencia sobre la inscripción de las mismas aeronaves en el Registro de Bienes Muebles, pues su ámbito de aplicación es completamente distinto. En consecuencia, el Informe de la DGRN señala que la contestación a la consulta planteada debe ser negativa, pues tanto las disposiciones contenidas en la Ley de Hipoteca Mobiliaria de 1954, como las de la Ley de Navegación Aérea de 1960, como también las normas reglamentarias que los desarrollan del Reglamento del Registro Mercantil de 1956 y del propio Reglamento de matriculación de aeronaves, son bastante claras a este respecto, estableciendo los medios para la inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y los medios para la inscripción en el Registro de Bienes Muebles<sup>56</sup>.

<sup>53</sup> Art. 10.5 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015.

<sup>54</sup> Como ya se ha señalado en varias ocasiones, el art. 180 del Registro Mercantil de 1956 señala que la primera inscripción de las aeronaves en el Registro de Bienes Muebles, será la del dominio.

<sup>55</sup> Vid. Informe de la DGRN a la consulta realizada por el Registrador Mercantil y de Bienes Muebles de Madrid, de 23 de febrero de 2017.

<sup>56</sup> La Ley de 16 de diciembre 1954 de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin desplazamiento de posesión es la que se ocupa por primera vez en el Derecho español de la inscripción de la aeronave en el Registro Mercantil al regular su hipoteca mobiliaria. Su Exposición de Motivos nos dice sobre ella que *“En la hipoteca de aeronaves se han tenido presentes los actuales proyectos para la regulación jurídica de las mismas. En ellos se inspiran las normas sobre extensión y distribución de la hipoteca, prelación de créditos, hipoteca de aeronaves en construcción, etc. De acuerdo también con dichos precedentes, se asimila en gran parte esta hipoteca a la de buques y se lleva su inscripción al Registro Mercantil”*. Resulta pues, que dichas normas señalan que para la constitución de gravámenes, en concreto de la hipoteca mobiliaria, sobre la aeronave siempre va a ser necesaria la previa inscripción de la misma, no siendo hábil el título de constitución de la hipoteca para su inmatriculación (arts. 38 y 68 Ley de diciembre de 1954 sobre Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin desplazamiento de posesión, BOE núm. 352, 18 diciembre 1954).

**21.** No obstante, el Informe de la DGRN a la consulta realizada, de 23 de febrero de 2017 señala, tal y como se ha mencionado en anteriores apartados, que una de las finalidades del RD 384/2015 es conseguir una perfecta coordinación con el Registro de Bienes Muebles. En dicho Informe se pone énfasis en la coordinación que también se pretende en la Ley de Hipoteca Mobiliaria de 1956, al obligar al Registrador a comunicar la constitución de la hipoteca al Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles<sup>57</sup>. Por tanto, se debe analizar si algunos de los medios en virtud de los cuales se inscribe la aeronave en el Registro de Matrícula pudiera plantear dificultades en su acceso al Registro de Bienes Muebles, dificultando esa coordinación total entre ambos registros y si, alguno de estos medios pudiera también servir para la inmatriculación en el Registro de Bienes Muebles, siempre que los principios registrales que deben presidir todo registro jurídico de bienes sean respetados.

**22.** Como se ha señalado, el art. 8 del RD 384/2015 permite la inscripción, no sólo mediante los títulos de propiedad de la aeronave, sino también a través de los contratos de arrendamiento en general o mediante otros títulos traslativos de la posesión o usos de la aeronave. Por lo que respecta a los títulos de propiedad, no existe problema alguno, pues coincide con el art. 180 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, así que el mismo título de dominio abrirá folio en ambos registros. Ahora bien, si se tratara de los títulos traslativos de la posesión o uso de la aeronave, según el Informe de la DGRN, no deberían inscribirse en el Registro de Bienes Muebles, porque éste se rige de forma supletoria por las normas de la Ley Hipotecaria y del Reglamento Hipotecario, siendo la Ley Hipotecaria la que no permite la inscripción en el Registro de los títulos relativos al simple hecho de poseer<sup>58</sup>.

El único problema que se plantea, como ya se ha señalado en los apartados anteriores, es si sería posible que en base a un contrato de arrendamiento, sea éste financiero o no, y una vez que se ha inscrito en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, pudiera practicarse la inscripción correlativa en el Registro de Bienes Muebles, con el objetivo de que la matrícula provisional asignada se convierta en matrícula definitiva.

En este sentido, el Informe de manera acertada en mi opinión, acude a la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de 19 de julio de 1999, que señala como verdadero Reglamento del Registro de Bienes Muebles y pone de relieve el siguiente principio: “*Se presumirá que el arrendador con contrato inscrito y el favorecido con la reserva de dominio, sea el vendedor o el financiador, tiene la propiedad del bien*”, y además señala en el mismo artículo: “*A todos los efectos legales se presumirá que los derechos y garantías inscritos existen y pertenecen a su titular en la forma que resulte del Registro*”<sup>59</sup>. Por lo tanto, señala el Informe de la DGRN que en determinados casos y con carácter excepcional pueda admitirse que la primera inscripción de la aeronave en el Registro de Bienes Muebles se realice en virtud de un título distinto al de dominio “*estricto sensu*”, tal y como señala el artículo 180 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956<sup>60</sup>.

**23.** La DGRN señala en el Informe que la apertura de folio a la aeronave en el Registro de Bienes Muebles podría realizarse mediante la presentación de un contrato de arrendamiento, financiero o no, o de financiación a comprador, si se cumplen dos requisitos: 1) que sobre dicho contrato se haya producido anteriormente la apertura de folio en el Registro de Matrícula de Aeronaves; y 2) que se cumpla lo establecido en el artículo 30 de la Ley de Navegación Aérea de 1960, según el cual para practicar cualquier inscripción en el Registro de Matrícula se exige que se presente simultáneamente el título de propiedad, a fin de relacionar éste en el asiento practicado<sup>61</sup>. Si bien en mi opinión, este

<sup>57</sup> Art 76 Ley de diciembre de 1954 sobre Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin desplazamiento de posesión, BOE núm. 352, 18 diciembre 1954.

<sup>58</sup> Art. 5 Decreto de 8 de febrero de 1946 por el que se aprueba la nueva redacción oficial de la Ley Hipotecaria, BOE núm. 58, 2 febrero 1946.

<sup>59</sup> Art. 24 Orden de 19 de julio de 1999 por la que se aprueba la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, BOE núm. 172, 20 julio 1999.

<sup>60</sup> Art. 30 Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, BOE núm. 176, 23 julio 1960. *Vid.* Informe de la DGRN a la consulta realizada por el Registrador Mercantil y de Bienes Muebles de Madrid, de 23 de febrero de 2017.

<sup>61</sup> *Vid.* Informe de la DGRN a la consulta realizada por el Registrador Mercantil y de Bienes Muebles de Madrid, de 23 de febrero de 2017.

precepto no se debería haber utilizado como argumento, porque precisamente la Ley de Navegación Aérea también señala que en lo que a matriculación de aeronaves se refiere, ésta se realice a través de disposiciones reglamentarias, que es precisamente el RD 384/2015, luego no se debería haber tenido en cuenta una Ley del año 1960, momento en el que la mayoría de las aeronaves eran adquiridas mediante títulos de propiedad<sup>62</sup>.

El Informe de la DGRN señala que en la práctica la solución adoptada es la más conveniente para favorecer la fluidez y seguridad del tráfico jurídico sobre aeronaves pues, si se aplicara estrictamente el art. 180 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, la aeronave que hubiera obtenido la matrícula provisional en base a un título distinto del de propiedad se encontraría siempre en situación provisional, ya que no gozaría nunca de una matrícula definitiva al no poder inmatricularse en el Registro de Aeronaves en virtud de dicho título por no ser el de dominio<sup>63</sup>. Esto es como consecuencia de que la realidad jurídica y económica que rodeaba a las compañías aéreas españolas en el momento en que surgió el Reglamento del Registro Mercantil de 1956 era totalmente diferente al actual, donde la internacionalización es mucho mayor, los arrendamientos financieros se han generalizado como forma de adquirir las aeronaves, y se tienen que poner las suficientes garantías para asegurar el cumplimiento de tales contratos.

A pesar de lo dicho en el Informe, si se está pidiendo como uno de los requisitos para realizar la primera inscripción del contrato de arrendamiento en el Registro de Bienes Muebles, que en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles se presente el título de propiedad para que se relacione éste en el asiento en que se inscribe el contrato de arrendamiento; con toda seguridad esto va a llevar aparejado que también se inscriba en el Registro de Bienes Muebles el dominio de la aeronave junto con el contrato de arrendamiento<sup>64</sup>.

En mi opinión, se debería permitir la primera inscripción de los contratos de arrendamiento financiero sobre aeronaves en el Registro de Bienes Muebles, tras la inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, sin exigir ningún otro requisito, para agilizar las transacciones sobre aeronaves. En primer lugar, porque como señala la DGRN en su Informe efectivamente la aeronave que haya obtenido la matrícula provisional en base al contrato de arrendamiento podría encontrarse siempre en situación provisional, ya que no gozaría nunca de una matrícula definitiva; y en segundo lugar, porque en muchas ocasiones, el contrato que pretende inscribirse es de subarrendamiento financiero, lo cual implica que el arrendador de dicho contrato es el arrendatario en un contrato previo de arrendamiento financiero, es decir que va a ser difícil para el subarrendatario aportar el título de propiedad, sobre todo si se tiene en cuenta que una aeronave puede ser subarrendada varias veces.

**24.** En cualquier caso, en el Informe a la consulta formulada, de 23 de febrero de 2017, la DGRN concluye que sólo de forma excepcional y con el objetivo de conseguir una perfecta coordinación entre el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y el Registro de Bienes Muebles, previa calificación del registrador provincial, sería posible la apertura de folio registral en este último registro con un contrato de arrendamiento o financiación a comprador, siempre que se cumplan los requisitos antes señalados, puesto que la forma normal de inmatriculación en el Registro de Bienes Muebles debe ser como consecuencia de un asiento de dominio<sup>65</sup>.

Si bien, en mi opinión esta solución no difiere mucho de las decisiones adoptadas en las Resoluciones de la DGRN de 20 de diciembre de 2016, porque tanto en el Informe como en las Resoluciones de la DGRN, para realizar la primera inscripción de los contratos de arrendamiento en el Registro de

<sup>62</sup> Art. 32 Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, BOE núm. 176, 23 julio 1960.

<sup>63</sup> La única posibilidad al respecto, como ya se ha dicho en los apartados anteriores, es inscribir previamente el contrato de propiedad de la aeronave, para después inscribir el contrato de arrendamiento.

<sup>64</sup> Por lo que respecta al otro requisito, se va a cumplir siempre, porque como se ha repetido en varias ocasiones la primera inscripción de la aeronave, se tiene que realizar obligatoriamente en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, ya sea en virtud de un título de dominio o de un contrato de arrendamiento financiero (art. 10.2 RD 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, BOE núm. 144, 17 junio 2015).

<sup>65</sup> *Vid.* Informe de la DGRN a la consulta realizada por el Registrador Mercantil y de Bienes Muebles de Madrid, de 23 de febrero de 2017.

Bienes Muebles se exige aportar el título de propiedad, ya sea ante el Registro de Matrícula o ante el Registro de Bienes Muebles, con la dificultad que ello conlleva dada la actual fluidez de tráfico jurídico de las aeronaves<sup>66</sup>.

---

<sup>66</sup> En este sentido, el Informe de la DGRN a la consulta la consulta realizada, de 23 de febrero de 2017, señala que el contenido del mismo no entra en contradicción con la doctrina que con carácter general se estableció en la Resoluciones de la DGRN, de 20 de diciembre de 2016, pues argumentan que el problema planteado era muy distinto pues se centraban en la falta de coordinación entre el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles y el Registro de Bienes Muebles, al solicitarse la inscripción en este último de un título distinto al inscrito en el registro administrativo. Y se añade en el Informe de la DGRN textualmente: *“si se entrara en la cuestión relativa a que si ambos títulos hubieran sido coincidentes la solución hubiera sido positiva, estableciendo dicha resolución una doctrina en consonancia con la nota de calificación del registrador”*. Sin embargo, en mi opinión sí que abordó esta cuestión indirectamente, porque el problema de fondo sigue siendo el mismo, que no es otro que la primera inscripción en el Registro de Bienes Muebles tiene que ser obligatoriamente la del dominio, mientras que en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, la primera inscripción se puede realizar también en virtud de otros títulos jurídicos distintos al del título dominical de la aeronave.