

1.1. Garantías sobre bienes sujetos a una regulación y registro especiales

Por el Escribano Carlos Parodi Rafuls

Sumario

I) Preámbulo. II) Qué se entiende por aeronave y qué bienes comprende la garantía según el ordenamiento jurídico. III) Constitución de la hipoteca conforme a la ley del Estado donde está matriculada la aeronave. IV) La intervención del Notario de acuerdo al ordenamiento jurídico. V) Formalidades para la constitución, transmisión y extinción de la hipoteca sobre aeronaves. Inscripción en un Registro Público especial de la garantía sobre aeronave y efectos que derivan del registro, incluyendo la oponibilidad de la garantía a terceros. VI) Prelación de la hipoteca sobre aeronaves con relación a otros privilegios y gravámenes que reconoce el ordenamiento jurídico. VII) Extensión legal de la hipoteca aeronáutica. VIII) Normativa derivada del Convenio Internacional relativo al Reconocimiento de Derechos sobre Aeronaves (Ginebra 1948). IX) Conclusiones.

I) Preámbulo.

Históricamente las garantías reales en legislaciones de origen románico reconocían los institutos de la *mancipatio* o *in jure cessio* que se trataba de una verdadera enajenación de la cosa que pasaba al patrimonio del acreedor pero con un pacto de fiducia y en caso de incumplimiento del deudor, aquel se quedaba lisa y llanamente con ella.

El *pignus* o *prenda*, fue pensado para ser aplicable a los bienes de naturaleza mueble, presuponiendo la entrega de la cosa al acreedor en garantía del cumplimiento de las obligaciones asumidas, quedando **la hipoteca** (*hypotheca*) reservada para los bienes de naturaleza inmueble, debido fundamentalmente al juzgarse históricamente que sólo éstos podían tener una perfecta "identificación y localización registral".

Así quedó estigmatizada la bifurcación entre prenda e hipoteca. Una, basada en la posesión de la cosa pignorada en manos del acreedor. Otra, basada en la inscripción en un Registro, que por basarse históricamente su estructura en el bien "inmueble", reservó el instituto a ellos.

Según relaciona Juan B. Vallet de Goytisolo en su *Estudio sobre garantías reales* (Edit.: Montecorvo/Madrid, 1984, pág. 241), ya en la segunda mitad del siglo pasado, el autor alemán Exner (*Das oesterreichische Hypothekenrecht*,

Leipzig 1876), calificó de vacío concepto de escuela, hacer reposar en la cualidad de la cosa gravada la distinción entre prenda e hipoteca. Ferrara (h), asimismo, citado por el prenombrado autor, adhiriendo años después a tal tesis, establecía que la cualidad inmobiliaria del objeto sería irrelevante para la naturaleza del derecho constituido, aunque reconocía que no todo objeto mobiliario es susceptible de hipoteca, sino sólo aquéllos para los cuales la ley creó una regular organización de publicidad. Así, este autor propone la distinción entre: bienes **registrados** y **no registrados**, demostrando la crisis en que había entrado la clásica división de bienes inmuebles y muebles, superviviendo diríamos hoy, en base al criterio casi único de la adherencia o no al suelo, es decir de su eventual transportabilidad (arts. 462 y 463 del Código Civil uruguayo); y señala como cualidades que debe revestir el bien mueble para ser pasible de registración: a) notable valor económico; b) existencia duradera, haciéndolos susceptibles de usos reiterados y c) individualidad autónoma que les identifique y diferencie de otros de la misma especie.

Así, la evolución y modernización de los sistemas tendientes a informar y garantizar las obligaciones asumidas por los sujetos de derecho y brindar de tal forma seguridad al tráfico jurídico, a través del advenimiento y desarrollo del derecho registral, nos presenta en sede de garantías a la **hipoteca**, la que se constituye en un medio

eficaz para el logro de dichos fines, sin afectar el uso y goce de los bienes que componen la garantía y que permanecen en manos del deudor.

Inicialmente vinculada a los bienes de naturaleza inmueble como ya expresáramos, se expande alcanzando asimismo a los de naturaleza "mueble", como el que nos ocupa en el presente ensayo, el cual sin duda reúne las cualidades requeridas por Ferrara (h) y prerreacionadas.

El acreedor ve así asegurado sus créditos con acciones y derechos de preferencia y seguimiento de la cosa, independizándolos de la relación posesoria sobre ella, que de lo contrario afectaría el proceso productivo como asimismo la utilización de bienes que están llamados por su valor y destino a su explotación comercial o civil.

A esta altura correspondería conceptuar el instituto que nos ocupa, aunque más no sea para, a partir del mismo, poder ir desarrollando sus peculiaridades en vinculación con la especie **hipoteca aeronáutica**. No es tema de nuestro actual enfoque el profundizar en el aspecto conceptual del instituto en sí. Ello tiene suficiente estudio por tratadistas y especialistas de derecho privado, tanto en la doctrina nacional como extranjera, pero a efectos de sentar una base conceptual, podríamos tomar aquella definición que nos daba **Rubino** (citado por Rocca Sastre en su libro *Derecho Hipotecario*, T. IV, pág.205, edición Bosch de 1979), el que dice que: "es el derecho real de garantía que se constituye mediante publicidad legal, sobre bienes singulares teniendo por contenido complejo, el poder de realizar el valor en cambio con eficacia y preferencia 'erga omnes', para la satisfacción de un crédito". Destaca a continuación, lo que considera sus rasgos característicos, resumiéndolos en la **función de garantía; su estructura de derecho real; su accesoria, especialidad y publicidad**.

Tenemos así el concepto que encierra los rasgos anotados, a lo cual sólo agregaríamos para mejor ilustración el aspecto de la **permanencia de la cosa dada en garantía en poder del deudor** quien así no pierde su uso y goce y que, vinculándolo con la especie de nuestro enfoque, pasa a encerrar especial interés, ya que dicha permanencia posibilita el desarrollo paralelo de la actividad, permitiendo la explotación de la aeronave en cuestión, no perdiendo rentabilidad en la actividad a que se le afecte.

Su contracara lo constituye el instituto de ga-

rantía: prenda, en la cual se pierde la tenencia del bien.

En nuestro ordenamiento existe un sistema híbrido para determinadas situaciones muebles, por ejemplo automotores o máquinas y aparatos vendidos por el comercio y que posean identificación concreta (ley 12.367 del 8/1/57), calificada como "**prenda sin desplazamiento**" que sin perjuicio de tratarse de una prenda (cuya esencia es la aprehensión de la cosa por el acreedor para lograr una expeditiva forma de cobro del adeudo garantizado) el efecto igualmente se logra sin desplazamiento del bien, a través de la registración del contrato respectivo. Fue llegar por una vía indirecta al resultado del instituto que nos ocupa, que por encontrarse históricamente ligado a los bienes de naturaleza inmueble como dijéramos, no le dieron aplicación en la especie.

Hoy, con el reconocimiento doctrinario y legal (naves/aeronaves) de la **hipoteca mobiliaria**, no se justifica forzar soluciones a través de institutos cuyo uso y destino es esencialmente otro.

Pero correctamente el legislador en **sede de aeronaves**, a través de la **ley 14.305 del 29/11/74 (Código Aeronáutico)**, ubicó en debido sitio la garantía correspondiente, legislándola como **hipoteca**.

Con ello se impone destacar dos principios fundamentales y reguladores del instituto: el de **especialidad** (en su doble aspecto: determinación del bien y del monto del gravamen al cual accede) y el de **publicidad** (éste también en su doble aspecto: oponibilidad y nacimiento del correspondiente derecho real con sus efectos de seguimiento de la cosa y ejecución, en su caso con el correspondiente derecho de preferencia según se dirá).

II) Qué se entiende por aeronave. Bienes que comprende la garantía conforme al ordenamiento jurídico.

II.1.- Concepto de aeronave.

El conceptuar qué entendemos por aeronave, es de vital importancia, de cara a determinar el "objeto hábil" para ser pasible de gravamen hipotecario.

No es fácil lograrlo. Tan es así que los doctrinos no han podido arribar a un total acuerdo en

muchos de los aspectos que conformarían tal concepto. Tampoco las legislaciones. Algunas de estas últimas han optado por el camino de no definir las. Entre ellas, la nuestra.

Es que de remontarnos a la historia de la aviación y analizar los diferentes diseños de aparatos utilizados para su logro, así por ejemplo situándonos en aquellos lejanos 1890 cuando en Francia, en los parques del castillo de Armainvilliers, Clément Ader lograba despegar apenas unos centímetros del piso en una máquina cuyas formas se parecían a un gigantísimo murciélago, ya que fue inspirado su diseño precisamente en un animal de tal tipo, proveniente de la India denominado "kirivula"; o aquél planeador diseñado y utilizado por los hermanos Lilienthal para lanzarse desde las colinas de Derwitz; o aquella máquina gigante utilizada por Sir Hiram Maxim en Kent, Inglaterra, propulsada por un motor a vapor, con una envergadura de 31 metros y un peso de aproximadamente 3.500 kgs. que no supo despegar más de un metro del piso, hasta nuestros días en que las máquinas voladoras han alcanzado alturas y velocidades impensables para aquellos pioneros y recorren distancias incalculables, tomamos conciencia que no es sencillo dar una definición de un objeto que evoluciona más rápido quizás que nuestra propia imaginación y deparándonos incógnitas permanentes hacia el futuro en cuanto a forma, peso o técnicas de propulsión y navegación.

El Código Aeronáutico uruguayo vigente, ley 14.305 del 29/11/74, omite según dijimos, toda conceptualización o definición acerca de lo que el legislador entiende por "aeronave" o su naturaleza jurídica.

Se trata de una decisión de política legislativa.

El anterior Código, denominado de Legislación Aeronáutica, del año 1942, sí arriesgaba una conceptualización, estableciendo en su art. 13 que se trataba de "cualquier aparato destinado al transporte aéreo de personas o cosas". También se refería expresamente a su naturaleza jurídica, y en su art. 96 determinaba que el régimen jurídico que las regulaba era el de los **bienes muebles** (con las excepciones que se determinaban en el propio Código).

Ante nuestro vacío legal deberemos acudir para arribar a un concepto del bien aeronave, a los principios generales, fundamentos de leyes análogas, doctrina más recibida y a la costumbre

aeronáutica (art. 3º del Código Aeronáutico) y agregamos, incluyendo en esta última a los conceptos técnicos aeronáuticos.

Si lo pretendiéramos entender en un sentido absolutamente amplio, podríamos partir de la base que por tal deberíamos entender cualquier tipo de vehículo apto para sustentarse en el aire y posibilitado de trasladarse en su seno. Independientemente de su aptitud en cuanto a navegación aérea se refiere, es decir que sume a lo anteriormente descrito, su potencialidad de trasladar en su interior personas o cosas.

Pero lo cierto es que a los efectos de poder brindar un concepto apto para la evaluación del bien en estudio, que **lo valide como: objeto de contratación y registración**, como asimismo de su reconocimiento internacional en el tránsito del tráfico jurídico a efectos de servir de base a contratos hábiles para procesar, en base a ellos, negocios jurídicos accesorios como los contratos de hipoteca que nos ocupa, deberemos ceñirnos necesariamente a un concepto más restringido. Es decir, a un concepto circunscripto a aquél reconocido por el derecho positivo interno de los países y el derecho internacional y que nos dé el marco adecuado para su operatividad jurídico-registral.

El **Código argentino**, del cual tanto se extrajo para desarrollar el uruguayo, a su vez, en su art. 36 también arriesga una definición estableciendo que por aeronave se debe entender todo aparato o mecanismo, que pueda circular en el espacio aéreo, siempre y cuando sea apto para transportar personas o cosas.

El **Código chileno**, en su art. 27 define a las aeronaves así: es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo.

El codificador chileno, agrega indirectamente otro elemento a tener en cuenta en una conceptualización más afinada del objeto en estudio y que es su peso.

No en cuanto a su conceptualización como "aeronave", pero sí en cuanto a ser tenida en cuenta en el sistema como obligadas a ser matriculadas en el estado (art. 37, inc. 2º). Es así que exige un peso mínimo de 160 kgs. para poder matricular una aeronave en el Registro de dicho país. Por debajo del mismo, las ubica en el concepto de ultraliviana

nos y las exime de matriculación. Es diferente al criterio seguido tanto en la República Argentina como en nuestro país, en que el peso no es determinante para el logro de tal fin.

El **Código brasileiro**, en su art.106, por su parte las define así: *todo aparelho manobrável em vôo, que possa sustentarse e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinámicas, apto a transportar pessoas ou coisas*. A continuación y en forma expresa la califica en cuanto a su naturaleza jurídica como un "bien mueble registrable".

La **ley de Navegación Aérea española** de fecha 21 de julio de 1960, en su art. 11, entiende por aeronave: toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores.

La **Convención de París de 1919**, para la Reglamentación de la Navegación Aérea, firmado en dicha capital el 13 de octubre del mencionado año, al finalizar la primera guerra mundial, considerado de vital importancia en la materia regulada y base de inspiración para los Convenios y Tratados otorgados con posterioridad, daba ya un concepto de aeronave y lo hacía en un sentido amplio, al decir que lo es: todo aparato o dispositivo que puede sostenerse en la atmósfera gracias a la reacción del aire. Este Convenio fue denunciado automáticamente con la puesta en vigencia de la Conferencia de Chicago que dió nacimiento al que se dirá.

La **Convención de Chicago de 1944**, en la parte reservada para definiciones de sus Anexos, establece un concepto técnico base diciendo que aeronave es: toda aquella máquina capaz de sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de éste contra la superficie de la tierra.

A su vez clasifica a las aeronaves en dos tipos: AEROSTATOS (reacciones estáticas) y AERODINOS (reacciones dinámicas) en función del peso

de ellas respecto al aire, siendo las primeras las más livianas que él y las segundas las más pesadas; por supuesto, en relación al volúmen que desplazan.

En el ámbito de la **doctrina**, muchos autores han dado su opinión sobre el tema.

Mal podríamos en este aporte ensayar un relacionado muy amplio de ellos. A tales efectos entendemos nos bastará hacerlo con algunas opiniones que nos merecen un serio juzgamiento académico en el ámbito internacional del Derecho Aeronáutico, como asimismo citar a la de aquél que ostenta la calidad de tratadista en la especialidad, en nuestro país, Alvaro Bauzá Araújo.

Asiste razón a Francisco Loustau Ferran (1) cuando dice que la noción de aeronave no ha alcanzado una precisión que haga ver claramente sus límites conceptuales. Unas veces, expresa el premencionado autor, al intentar los tratadistas y legislaciones dar una idea definida de la aeronave, han mantenido la preocupación de evitar la limitación del concepto y con ello incurrir en el peligro de dejar fuera de él vehículos o instrumentos que, o existentes o futuros, debieran incluirse en su ámbito. Y así, concluye, a veces han sido utilizadas fórmulas demasiado amplias que carecen de precisión, obligando a concebir en ellas artefactos que no deberían poseer tal carácter.

Por su parte el profesor español Luis Tapia Salinas (2), entiende que de su propia terminología: aeronave = nave aérea (aeronef; aircraft; luftfahrzeuge), emergería el concepto de vehículo con aptitud de transporte de personas o cosas por vía aérea, desechando así del concepto al paracaídas, globos sonda, proyectiles, etc. Por último, reconociendo la dificultad que encierra conceptuar claramente el bien objeto de análisis en el campo jurídico y en relación al transporte aéreo, adhiere genéricamente a la concepción que emerge de la Ley de Navegación Aérea española del año 1960, ya mencionada ut supra.

Agustín Rodríguez Jurado (3), especialista

(1) "La Aeronave y su régimen", Madrid 1958, pág. 12 (cit. por Tapia y Mapelli en *Ensayo para un diccionario de Derecho Aeronáutico*, pág. 47).

(2) *Curso de Derecho Aeronáutico*, Bosch casa edit., Barcelona, pág. 132

(3) *Teoría y práctica del Derecho Aeronáutico*, 2ª ed., Editorial Depalma, Bs. As., págs. 79 y ss.

argentino en Derecho Aeronáutico, enfoca el tratamiento del concepto acerca del bien aeronave, a partir de la definición que de la misma da el codificador de su país, ya citado en este trabajo y al que nos remitimos, relacionando algunos elementos que considera se deben destacar del mismo: a) su viabilidad para poder circular en el espacio aéreo, respondiendo a las leyes físicas de la sustentación estática y dinámica en el aire; b) su aptitud para transportar personas o cosas, no considerando esencial su efectivización sino su mera potencialidad de hacerlo, involucrando así actividades no esencialmente de transporte aerocomercial cual ser las vinculadas a la de los trabajos aéreos (fumigación, propaganda y remolque de carteles, etc.); y c) que el transporte referido se efective entre diversos puntos de la tierra, diferenciándose así de los vehículos espaciales.

El también maestro argentino Federico N. Videla Escalada (4), considera, por su parte, que la calidad de cosa mueble registrable que la aeronave tiene, pone de relieve sus caracteres esenciales, sin perjuicio de otras notas a considerar, que revisten asimismo importancia jurídica. La aeronave, dice dicho autor, tiene la calidad de una cosa compleja, donde los diversos elementos que la componen, conservan en muchos casos su individualidad, perdiéndolos en otros. En tal sentido efectúa una distinción entre partes y pertenencias de la aeronave. Las primeras, serían aquéllas que integran su realidad física y las segundas, aquéllas que no obstante encontrarse destinadas a su uso en forma permanente, no se pueden considerar indispensables para su operación.

Nuestro tratadista, Alvaro Bauzá Araújo (5), luego de compartir la dificultad que significa dar una definición de la aeronave, había intentado una en su anteproyecto de Código, no recogida en definitiva por el legislador uruguayo, que según vimos, omite toda referencia en la materia. Y en el art. 33 de dicho anteproyecto decía que debía considerarse por tal a todo vehículo o aparato más ligero o más pesado que el aire, apto para circular en el espacio aéreo y transportar personas, animales o cosas. Agrega a su vez, que aquellos aparatos que no tienen aptitud para el "transporte", como los aeromodelos, proyectiles, globos sonda, de juguete, etc., no pueden considerarse insertos en la disciplina del derecho aeronáutico.

II. 2.- Elementos esenciales del concepto aeronave.

Tomando entonces como base las definiciones y conceptos vertidos acerca del bien objeto de nuestro análisis, y trayendo a nuestra memoria el precepto latino de *omnia definitio periculosa est*, nos abocaremos a extraer algunos elementos que consideramos esenciales para su determinación conceptual:

1.- Ante todo deberíamos delimitar el concepto a aquel **objeto apto para sustentarse en el espacio aéreo por sí mismo, a través de determinadas reacciones del aire, ya sean éstas de tipo estáticas o dinámicas, con independencia de la superficie terrestre**. Sobre la base del elemento sustentación aérea con las características vistas, descartaríamos desde ya ciertas figuras como las de los colchones flotantes, overcrafts, ya que su forma de propulsión, aire expulsado a través de turbinas operando en dependencia de la superficie terrestre lo hacen vinculante a ésta para lograr su sustentación.

2.- Otro elemento estaría configurado por la **aptitud que deberá tener ese bien para posibilitar el transporte de personas o cosas** (y/o animales al decir de Bauzá Araújo, por tratarse esta de una categoría diferente a las prenombradas). Bastaría con la mera aptitud para satisfacer este elemento, al decir de Rodríguez Jurado, no importando su afectación específica a dicho fin. Así podremos reconocer dentro del concepto en estudio, otras actividades no necesariamente vinculadas al transporte aéreo, cual ser aquéllas que dicen relación con las de trabajos aéreos. Al señalar este elemento, nos estamos alejando de ciertos objetos que si bien revestirían las características enunciadas en el numeral "1", no alcanzan a hacerlo con éste, como por ejemplo: globos cautivos, sonda, aeromodelos, etc.

3.- Rodríguez Jurado agregaba otro elemento diferenciador, como lo es la **capacidad de traslado**, que debe revestir dicho bien, pero **circunscripto a puntos ubicados en la tierra**, para así distinguirlo de los vehículos de tipo espaciales.

No vemos que pueda ser esto un elemento que

(4) *Derecho Aeronáutico*, T. II, Editorial Víctor P. de Zavalía, Bs. As., 1970, págs. 63 a 64.

(5) *Tratado de Derecho Aeronáutico*, T. I, Edic. Amalio M. Fernández, Mdeo., págs. 177 y ss.

nos obligue desde el punto de vista conceptual, a limitarnos al espacio referido. La dinámica de la aeronavegación en no muchos años más nos deparará novedades que necesariamente nos obligará a redimensionar el concepto mismo que hoy podamos estar desarrollando;

4.- Adhiriéndonos a la calificación del objeto en estudio como cosa mueble registrable, agregaríamos todos aquellos atributos que encierra tal referencia, en especial, la de su **transportabilidad**, elemento este diferenciador con los inmuebles, utilizado por nuestro codificador (arts. 462-63 del Código Civil uruguayo) y la de su **aptitud** de ser objeto de afectación por derechos reales, a través de su **previo reconocimiento registral y matriculación** (art. 43 inc. 2º del Código Aeronáutico uruguayo).

Vemos por tanto en la **sumatoria de los elementos vistos y de aquéllos que le serían complementarios**, el resultado que nos permite **identificar un bien de naturaleza mueble como aeronave**, el que de **procederse a su registración** lo hace **apto** para poder ser objeto de gravámenes reales, cual ser la **hipoteca** que ocupa nuestro estudio en este ensayo.

II. 3.- Bienes comprendidos en la garantía, conforme al ordenamiento jurídico uruguayo.

Sólo nos restaría para resolver este primer aspecto del sumario que nos fijamos para su análisis, desarrollar la nómina de bienes o parte de ellos a los cuales alcanzaría la garantía hipotecaria conforme a nuestro ordenamiento.

Nuestro legislador, en el art. 44 del Código Aeronáutico uruguayo, expresa que en la constitución de derechos reales, se entenderán siempre comprendidos todos los equipos, instalaciones y enseres que existan a bordo de la aeronave, salvo pacto expreso en contrario. Por tanto, la garantía hipotecaria sobre una aeronave alcanzará tanto al casco de la misma como en general también a los equipos, instalaciones y enseres que en ella se encuentren a bordo, salvo reserva de alguno de ellos efectuado expresamente por las partes, ratificando así el principio de "universalidad" al que ya hemos referenciado en el presente.

El codificador brasileño, sigue un criterio similar al nuestro y en su art. 138 num. 2, establece: *A referência à aeronave, sem ressalva, compreende*

todos os equipamentos, motores, instalações e acessórios, constantes dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade.

El legislador chileno, en el art. 114 de su Código Aeronáutico, reitera igual concepto, aunque en el artículo siguiente, va más allá y expresa que la hipoteca de la aeronave podrá incluir las piezas de repuesto siempre que dichas piezas se individualicen e inventarién y se guarden en lugares determinados. De ser utilizadas para reparación de la aeronave serán sacadas previo aviso al acreedor y reemplazadas a la brevedad.

II. 4.- Hipoteca de partes.

Pero nuestro sistema permite otro enfoque que el de la universalidad enunciada y es precisamente aquél que habilita la hipoteca de "partes" de la aeronave (art. 45 del Código Aeronáutico uruguayo).

Y no limita el concepto para nada, como sí lo hace el Código Aeronáutico argentino en su art. 45 num. 2, que si bien permite hipotecar parte de la aeronave como objeto independiente, lo limita exclusivamente a los "motores" de la misma. Esto conlleva, sin lugar a dudas, un concepto más adecuado al fin de garantía y seguridad del tráfico jurídico del bien en cuestión, por alcanzar a partes perfectamente individualizadas e identificables con valores propios en el mercado y de fácil convertibilidad, a efectos de lograr el cobro del respectivo crédito. En nuestro sistema se abre la polémica así, acerca de cuál sería el límite a efectos de la determinación e individualización mínima del objeto que habilite a ser considerado como apto para ser tomado en garantía hipotecaria.

No obstante lo anotado, en cuanto a falta de límites específicos legislados en la materia por nuestro codificador, no creemos pueda caerse en la posición simplista basada en el principio general de derecho de que todo aquéllo no prohibido, a contrario sensu, está permitido. Somos partidarios de entender la norma inserta en un concepto del instituto con objetivos encuadrados en el mismo. De lo contrario podríamos caer en el absurdo de admitir una extensión del concepto a situaciones que nada tienen ni siquiera que ver con lo aeronáutico, más que el hecho de poder ser afectado eventualmente a ello, cual ser partes integrantes pero de tal forma independientes al bien aeronave, que constan por sí mismo con fines propios, cual ser por ejemplo butacas, cocinas,

refrigeradores, etc., que si bien, pasarían a formar parte de la universalidad aeronave de integrarla, no así por separado de la misma y sin posibilidades de vincularlas.

Por ello, la solución argentina en cuanto a limitar el alcance de partes a los motores, que por su naturaleza, fines e identificación lo hacen objeto válido para su debido encuadre, es de tener en cuenta, máxime que ante ausencia de tratamiento en el sistema uruguayo y en aplicación de lo dispuesto por el art. 3º del Código Aeronáutico uruguayo, podría ser de admisión dicha solución. Avala asimismo lo expuesto, lo expresado en cuanto al principio de "especialidad del objeto" que regula el instituto en estudio.

II. 5.- Hipoteca de repuestos.

De igual forma, no vemos funcionar en nuestro sistema la posibilidad de proceder a la hipoteca de repuestos, por falta de previsión expresa al respecto, cosa que sí norma el legislador chileno, por afectar los principios de especialidad y universalidad enunciados.

II. 6.- Relación aeronave - matriculación.

Aclarado el alcance de la garantía, que diferencia al objeto de la hipoteca aeronáutica de aquella que recae sobre bienes inmuebles, en cuanto en esta última clase de hipoteca rige el principio de la indivisibilidad del objeto, (art. 2336 del Código Civil) debemos decir, que aún un bien que llene todas las cualidades enunciadas, debe reunir por último una condición esencial: debe constar de matrícula en el país. En consecuencia quedan específicamente excluidas las "matrículas extranjeras" y aquellas en régimen de "matriculación provisoria" del art. 34 del Código Aeronáutico uruguayo. Estas últimas, según dice Bauzá Araujo (6), por constar en títulos "imperfectos", excepto que el gravamen fuese necesario para proceder a la adquisición de la propia aeronave (art. 45 inc. 2 del Código Aeronáutico uruguayo).

Al respecto y sin ánimo de polemizar con el especialista uruguayo, nos inclinamos por entender con Cafaro y Carnelli ("Eficacia Contrac-

tual", Eugenio Cafaro-Santiago Carnelli, pág. 61) que la *ratio legis*, no la encontramos en la imperfección del título en el caso de la hipoteca de bien adquirido bajo condición, sino en su calidad de "no definitivo". El título en sí es perfecto, ya que la "condición" a que se refiere el legislador en el art. 34 del Código Aeronáutico uruguayo, sería un requisito voluntario de "eficacia", no de validez.

La condición significa, ni más ni menos, que la inclusión de un supuesto futuro e incierto en cuanto a su advenimiento en un negocio jurídico, haciendo subyacer una eventual perentoriedad de los derechos adquiridos, pero ello no afecta el título en sí, sino su permanencia en el tiempo. Así, ante la condición resolutoria pactada, de no advenir el hecho de su cumplimiento, operará la resolución del negocio.

No podrá ser garantía, en consecuencia, de créditos no causados según el tipo legal previsto, hasta tanto no inscriba y matricule en forma definitiva, con la excepción anotada de que ello fuese de necesidad para la **adquisición de la aeronave**.

Tampoco alcanza a aquellos casos previstos por el **Decreto del Poder Ejecutivo 695/91 del 20 de diciembre de 1991**, que abarca situaciones fuera de la sede del dominio, al establecer: *Podrán matricularse provisoriamente en el Uruguay las aeronaves que exploten las empresas nacionales de transporte aéreo público obtenidas mediante contratos de arrendamiento de más de seis meses. La inscripción y la matrícula caducarán al vencimiento del plazo contractual.* Como podemos apreciar, se trata de casos de ausencia de legitimación para hipotecar en virtud de la falta de título hábil para proceder a ello de quien detenta la matrícula que es un *non domino* y en consecuencia, carece de plena *potestas in re*.

II. 7.- Hipoteca de cosa ajena.

Esta situación nos lleva, aunque más no sea a tratar someramente, el problema que plantea la **hipoteca de cosa ajena**. ¿Es que la hipoteca sobre cosa ajena puede generar algún tipo de efectos? Al decir del Prof. Jorge Gamarra (7), el

(6) Ob. cit., pág. 224.

(7) *Tratado de Derecho Civil Uruguayo, T. II, Cap. III, pág. 243.*

contrato de hipoteca sobre cosa ajena, sería "válido" y no nulo, en virtud de enfocar el tema de la legitimación como incidiendo en sede de efectos del contrato (eficacia) y no de su validez, siguiendo en este enfoque al maestro Cariota Ferrara, quien en su "I negozi sul patrimonio altrui" entendía que era necesario negar la nulidad del negocio real sobre cosa ajena y entender que el mismo es simplemente ineficaz, dándole así posibilidad de producir, más tarde, el efecto real.

En una palabra, al decir del maestro uruguayo, la ineficacia en cuanto al nacimiento de la relación real, no significa ineficacia obligacional del título (contrato) de hipoteca sobre cosa ajena. Como posibles efectos inmediatos que la situación en estudio generaría, según dicho autor, se encontrarían la de la posibilidad del acreedor de exigir del deudor que le preste una seguridad equivalente y en su defecto, poder invocar la caducidad del plazo contractual y como efecto mediato, la obtención por parte del deudor de la legitimación faltante, ingresando a posteriori el bien a su patrimonio y en consecuencia, a partir de ese momento, subsanando el vicio de legitimación que aquejaba al título dando nacimiento entonces, al derecho real correspondiente.

Ahora bien, desde el punto de vista de nuestra hipoteca aeronáutica, cuyo derecho real nace con la inscripción (inscripción de carácter constitutiva) según así se dispone en el art. 43 inc. 2 del Código Aeronáutico uruguayo, podrían darse dos situaciones: a) se detecta la falta de legitimación anotada con antelación al acto de inscripción: su consecuencia sería sin duda la de rechazo del título respectivo, en virtud de su ineficacia manifiesta, por falta de poder de disposición requerido para la especie; o b) no se detecta dicho faltante y se procede a su inscripción: en este caso al no existir legitimación del concedente y el título no surtir efectos más que los vistos, nos plantea si su eventual regularización por la vía del ingreso patrimonial posterior, haría operar con el nacimiento del derecho real, efectos con retroactividad (*ex-tunc*) o sólo hacia el futuro (*ex-nunc*). Entendemos que, al carecer de toda eficacia la inscripción existente, en virtud de la falta de poderes anotada, deberá procederse a una nueva inscripción para así posibilitar el nacimiento del derecho real de garantía. Gamarra (8), se inclina por esta última solución.

II. 8.- Hipoteca de cosa futura y su vinculación con el de aeronave en construcción.

Por último, otro tema que también interesa por lo menos evaluar sería el de la viabilidad de **hipoteca de cosa futura**, en nuestro sistema y su posible vinculación con la **hipoteca de aeronave en construcción**.

Nuestro derecho positivo, concretamente en el art. 2332 del Código Civil, dice que los bienes futuros no pueden hipotecarse. Contexte el art. 774 del Código de Comercio.

Ante este texto claro no parece existir duda alguna de interpretación. El bien futuro no podría ser objeto de hipoteca.

Sin embargo, la claridad en concepto jurídico siempre es un término impregnado de permanente relatividad, ya que acto seguido a lo dicho podríamos, profundizando en la acepción, avizorar algunos posibles diferentes enfoques. ¿Es que el legislador se refirió a la existencia material de la cosa al tiempo de otorgarse la hipoteca?, ¿o se refería como corolario al principio de la especialidad de la hipoteca a la limitación de bien existente, en contraposición a aquéllos que el deudor adquiera en el futuro por cualquier título y modo y que de lo contrario automáticamente podrían verse alcanzados por el gravamen?, o, ¿es una limitación a la usura? (ante posibles abusos de acreedores usureros que aprovechando una necesidad actual del deudor, pretendan beneficiarse con la eventual existencia de bienes futuros a adquirir por sucesión u otros modos). Estas hipótesis son barajadas por el Prof. Gamarra en su ya citada obra (9), y concluye en el sentido de que cualquiera de ellas son hipótesis o motivaciones posibles en la *mens legis*. Sólo invalida otra posible interpretación como la que efectuaba Cerruti Aicardi en nuestro país, que afirmaba que dicha prohibición estaría motivada en la falta de título de dueño sobre los bienes futuros del sujeto, por entender el primero, que aquí nos encontramos ante un requisito no de validez sino de eficacia, según ya viéramos cuando tratamos el tema de la hipoteca de cosa ajena (que puede asimilarse a la cosa hoy no existente en nuestro patrimonio y sobre la cual no tenemos título sobre ella aún).

(8) Ob. cit., pág. 245.

(9) Ob. cit., pág. 245

Y así las cosas, y sin perjuicio del razonamiento anotado, en materia aeronáutica, nuestro codificador en el art. 45 del Código Aeronáutico uruguayo, nos habilita expresamente la posibilidad de hipotecar aún aeronaves cuando se encuentren en construcción. Y aquí es donde encontraríamos expresamente reconocido en nuestro derecho una excepción al principio desarrollado de la “prohibición de hipotecar bienes futuros” del art. 2332 del Código Civil, ya que si estamos en etapa de elaboración de algo, esa cosa evidentemente será eventualmente en un futuro, no ahora, por carecer de existencia actual.

Lo que podremos cuestionarnos en tales casos, es si estaremos en definitiva frente a una hipoteca de aeronave (bien futuro) o de elementos que la componen o compondrán cuando tenga existencia definitiva, en cuyo caso pasaría a ser, así planteado, una especie del género “hipoteca de partes de la aeronave” al que ya nos hemos referido. Nos inclinamos por la primera hipótesis.

Lena Paz (10), contexte, dice en su tratado: “... estimamos que las partes podrían asignar al contrato de construcción, el carácter de una compra y venta de **cosa futura**...”.

¿Y cómo cumplir con el requisito de especialidad en cuanto a la determinación del objeto, a efectos incluso de su identificación registral? El art. 46 del Código Aeronáutico uruguayo en su numeral 5, establece al respecto que en tal caso el bien se individualizará conforme al contrato de construcción (presupone su existencia), indicándose etapa en que el proceso respectivo se encuentre al momento de su constitución. Además, según así lo dispone el Decreto Reglamentario del Registro No. 647/79 del 13/11/79 en su art. 31 inc. 2º, deberá adjuntarse también copia de **planos** aprobados por la División Técnica de la Dirección General de Aviación Civil. Otro elemento identificatorio, lo podría constituir el número de serie a ser otorgada a la futura aeronave por la empresa constructora.

Tendríamos, tanto en este caso como en el de hipoteca de partes de la aeronave, una excepción al sistema de folio real del Registro, sobre base de matrícula de la aeronave, ya que en el caso de construcción no tendríamos aún dicho elemento. Habría que operar abriendo una ficha real sobre la base de una “**reserva de matrícula**”. Al ser habilitada la aeronave, se transformará en definitiva.

II. 9.- Hipoteca constituida para garantizar títulos valores o créditos abiertos.

Cabría hacer mención a casos que en la práctica bancaria de nuestro medio ha proliferado y que algunos, entre ellos en especial, los hermanos Carlos y Roque Molla (11) han enfocado en el campo doctrinal en nuestro país, reclamando para su admisión un tratamiento a nivel legislativo, por tratarse, según ellos, de un problema: *lege ferenda*.

Es el caso de hipotecas que garantizan el pago de sumas documentadas en títulos valores, ya sean éstos al portador o a la orden transmisibles por endoso, las que reciben la designación de “**hipotecas cambiarias**”. En el caso existiría una hipoteca garantizando la relación causal y un título valor, que por definición es literal, autónomo abstracto e independiente. La característica de abstracto que al título valor otorga nuestro sistema (Ley 14.701 del 12/9/77), inhibe su vinculación con el derecho real de hipoteca. Es imposible, dicen dichos autores, establecer una relación de dependencia, de accesoriedad, con un papel que no tiene, ni puede tener por naturaleza, ninguna referencia en cuanto a su causa.

No podría, según expresan, crearse un sistema de vinculación de la obligación cartular con la garantía, sin norma expresa que lo avale. En tal sentido la solución al problema planteado la ubican en sede de *lege ferenda* y no de *lege lata*.

Otra situación se encuentra constituida por

(10) *Compendio de Derecho Aeronáutico*, Edic. Plus Ultra, 5ª ed., pág. 160.

(11) Carlos y Roque Molla, “La hipoteca cambiaria. Un problema de *lege ferenda*”, *Anuario de Derecho Civil Uruguayo*, Tomo XXI, Sección Doctrina, págs. 478 y ss.; Roque Molla, Serván Bauzón, Guillermo, Legascue, Adela y Parodi, Carlos, “El contrato de hipoteca en los siguientes niveles: créditos hipotecarios, hipotecas abiertas, hipotecas de aeronaves y la hipoteca en el Derecho Internacional Privado”, *Revista de la Asociación de Escribanos del Uruguay*, Tomo 77, Nos. 7-12, págs. 217 y ss.

las conocidas como **“hipotecas abiertas o de aperturas de créditos”**, otorgadas para garantizar obligaciones “futuras” y que normalmente se documentarán en vales. Por más que se estipule en la escritura de constitución que el crédito se documentará en vales, al no poder estos causarse, por su propia naturaleza, haría inviable la operativa; sumándole a ello que al no existir obligación al momento de la constitución se está atentando contra el principio de “especialidad de la hipoteca”, al avalarse, sin norma expresa, obligaciones futuras. Esto último fué desarrollado en especial por el Prof. Roque Molla, en Conferencia dictada en la sede de la Asociación de Escribanos del Uruguay y publicada en la Revista de la misma según referencia en nota al pie “11”. Se requerirá norma expresa para su admisión. Lo que dicho jurista se encarga de distinguir, es la situación anotada con aquélla por la cual se están garantizando “obligaciones eventuales”, emergentes por ejemplo de la estipulación de una multa o pena por incumplimiento del deudor. Aquí la determinación existe desde el principio, encontrándose insertas en la relación base, por lo cual no se atenta contra el principio de especialidad de la hipoteca. Sólo queda pendiente (y de ahí su eventualidad) la concreción del incumplimiento aludido para operar.

Compartimos el hilo del razonamiento empleado por los hermanos Molla y sus conclusiones, por lo que en sede aeronáutica, cuyos principios se asientan en el estatuto del derecho positivo que rige la materia, hasta que no surja modificación al sistema jurídico vigente, nos encontraríamos sin aval legal para operar con el tipo de hipoteca que nos ocupa.

No obstante, es de referir, que el Registro Nacional de Aeronaves, dada la proliferación de tales hipotecas en nuestro medio y a efectos de no constituirse en árbitro de la situación planteada, procede a inscribir dicho tipo de actos siempre y cuando se relacionen en el instrumento o al pie del mismo, los vales otorgados al momento de su presentación ante la sede. Aquí es dable recordar el principio que regula el sistema registral que nos ocupa, en cuanto a que la inscripción de un acto no es suficiente para validar actos nulos ni inexistentes, como tampoco, para subsanar defectos (art. 3º, num.II, letra a, del Decreto 647/79 del 13/11/79), por lo que el tema de fondo se resolverá en sede jurisdiccional oportunamente.

En conclusión:

Un objeto de naturaleza mueble, que lleve los requisitos indicados cuando analizamos el concepto del bien que nos ocupa y efectivizada su “matriculación en el sistema nacional”, (“matriculación definitiva”, excepto: a) cuando el gravamen se constituya para poder proceder a la adquisición de la aeronave, art. 34 Código Aeronáutico uruguayo, en cuyo caso se operará sobre la base de matrícula provisoria (art. 45 Código Aeronáutico uruguayo); o b) cuando el gravamen se constituya sobre aeronave en construcción, art. 45 Código Aeronáutico uruguayo, en cuyo caso se operará sobre la base de una mera “reserva” de matrícula, quedando el mismo supeditado o condicionado, a sus resultancias) lo consideraremos como “apto para ser objeto de un contrato de hipoteca de aeronave” el que al ser inscripto en el Registro Nacional de Aeronaves generará el nacimiento del derecho real respectivo.

III) Constitución de la hipoteca conforme a la Ley del Estado uruguayo

III.1.- Condiciones a reunir por el concedente o hipotecante, desde los aspectos: legitimación y capacidad.

Ubicando a la hipoteca dentro de la categoría de los negocios dispositivos, en oposición a los obligacionales; y dentro de ellos a los constitutivos en virtud de que genera derechos reales de garantía sobre cosa ajena, requeriremos **legitimación** en el concedente como **requisito de eficacia**, según Gamarra (12).

Y por tratarse de derecho real que otorga poderes sobre cosa ajena, es menester que quien otorgue la hipoteca aeronáutica posea poderes suficientes. Y ellos conforme a nuestro ordenamiento, art. 2331 del Código Civil, podrán tenerlos: el **propietario** (poseedor de la totalidad de dichos poderes sobre la cosa) o el **usufructuario** (poseedor de derechos limitados sobre la misma y que en consecuencia los derechos constituidos tendrán igual limitación).

Fuera de ellas, las personas que otorguen el contrato de hipoteca (como el caso del *non domino* al que ya nos hemos referido en el presente

(12) Ob. cit. pág. 237.

ensayo), generarán su “ineficacia”, no alcanzando una eventual posterior inscripción registral para subsanar tal anomalía y hacerlo oponible.

Un tema lindero al que tratamos, pero que habrá que deslindar, es el referente a si además el concedente debe tener la “posesión” de la cosa a hipotecar.

Esto se contesta diciendo que al no presuponer el gravamen en estudio, la entrega de la posesión al acreedor (cosa que sí suponía la prenda clásica), basta con que el deudor concedente sea titular del derecho de “disposición sobre la cosa”, ya que en caso de ejecución, el derecho a transferir será el de propiedad (comprendido del de poseer). En tal sentido el art. 490 del Código Civil establece: *Aún cuando el derecho de poseer está ligado a la propiedad, puede, sin embargo, ésta subsistir sin la posesión y aún sin el derecho de posesión.*

Otra situación a la tratada será la vinculada a la **capacidad**. Aquí estamos enfrentando un requisito de **validez** y en tanto con consecuencias en el ámbito ya de la existencia o de la nulidad del negocio y como tal en el campo obligacional propiamente dicho.

En tal sentido, el Código Civil nos establece en su art. 2327: *No podrá constituirse hipoteca, sino por la persona que sea capaz de enajenar o en caso de incapacidad, con los requisitos necesarios para la enajenación.*

Especial situación la constituye aquélla prevista en el art. 271 del Código Civil, para los padres en ejercicio de la patria potestad de sus menores hijos. En él se exige **venia judicial** a efectos de poder procederse a la enajenación por parte de aquéllos de los “bienes raíces” de sus menores hijos (num 1º). Quedan expresamente excluidos por tanto, los de naturaleza “mueble”. En cambio, en su num. 2º, al referirse a la hipoteca, no hace distinción en cuanto a la naturaleza de los bienes alcanzados. Es decir, en sede de enajenación exige expresamente venia, sólo para el caso de bienes inmuebles, en cambio en sede de hipoteca, no distingue, referenciando a los “bienes de los hijos..”.

De recurrir a una interpretación exegética podríamos concluir en su necesidad.

Pero, de intentar otro tipo de interpretación quizás logremos arribar a diferente conclusión. Dijimos que en sede de enajenación de “bien

mueble”, el legislador no había previsto la exigencia en estudio. Por tanto, de estar a lo estipulado en el art. 2327 prerrelacionado, que para hipotecar exige capacidad para enajenar y para ésta no reclama la autorización en cuestión, estaríamos concluyendo en su innecesidad para la especie.

Además en sede de “tutela”, el legislador uruguayo en el art. 395 del Código Civil previó la exigencia de venia exclusivamente en materia de “hipoteca de inmueble”. Es decir, dejó expresamente fuera del alcance a los bienes de naturaleza “mueble”. Entonces, ¿es que el legislador se podría estar planteando el establecimiento de mayores exigencias de contralor a la administración de los propios padres, que de terceros?

Por último, bastaría ubicar el instituto en estudio dentro de la filosofía del codificador y deberíamos concluir en que el mismo lo previó sobre la base de los “bienes raíces” (art. 2322); y por tanto -y en definitiva- **no sería exigible a los padres la venia del art. 271 en caso de hipotecarse una aeronave de hijos incapaces sometidos a su patria potestad.**

Sin perjuicio de lo predicho, desde el punto de vista registral, la falta de venia no ameritaría el rechazo por parte del registrador de la inscripción respectiva, ya que la misma constituiría una nulidad de tipo “relativa”, lo que no obstaría a la registración del acto.

Sólo cabe mencionar, por último, que el menor habilitado, tampoco requiere venia para poder hipotecar, en virtud de lo dispuesto en el art. 310 del Código Civil.

III. 2.- Caso especial autorización aeroclubes.

Aquí, el sistema optó por exigir que previamente a un acto de hipoteca aeronáutica a ser otorgada por una institución aerodeportiva: **aeroclub**, se requiriese **autorización del Poder Ejecutivo** (art. 32 del Decreto 647/79).

Y aquí sí, de no obtenerse dicha autorización previa, el acto no sería inscribible, no ya por afectar un requisito de capacidad o legitimación, sino por falta de poder (normativo) para ejercer lícitamente el acto, como siempre enseñara el maestro Eugenio Cafaro en nuestro medio. En consecuencia, dicha faltante aparejará su inexistencia e invalidez.

III.3.- Consentimiento del cónyuge no administrador.

En nuestro sistema, vigente entre los cónyuges la sociedad legal de bienes, rige el principio de que la administración de la sociedad conyugal la ejerce el cónyuge titular, tomando como tal a aquél que adquirió el bien.

En sede de bienes "inmuebles", el legislador estableció la obligación de prestar el debido consentimiento al cónyuge no administrador, en caso de enajenación o afectación por derechos reales (art. 5º de la ley 10.783 del 18/9/46). Pero, en sede de bienes "muebles" como el que nos ocupa, nada se dice.

En aplicación de principios generales, entendemos innecesario obtener dicho consentimiento para el caso de "hipoteca de aeronaves". No obstante, seríamos partidarios, en virtud del elevado valor que han tomado las aeronaves, de que se equipare esta situación a la ya establecida para los inmuebles y, en consecuencia, se exija la comparecencia a prestar su consentimiento al cónyuge no administrador, tanto en caso de enajenación como en el de afectación por derecho real. En tal sentido, propondríamos la modificación legal, ampliando el alcance actual del art. 5º de la norma precitada.

IV) La intervención del notario conforme al ordenamiento jurídico.

La **intervención notarial** en la hipoteca aeronáutica en nuestro sistema vigente, es obligatoria y preceptiva, tanto en sede de documento público como privado, ya sea en calidad de autorizante en los primeros o como certificante en los segundos.

Debemos anotar una diferencia respecto a la hipoteca inmobiliaria o de naves, en cuanto desde su aspecto formal en éstas sólo es admisible su instrumentación en escritura pública.

Al respecto, deberíamos decir que no vemos el interés de mantener esta duplicidad de opciones formales documentales en sede de hipoteca aeronáutica. Creemos que ni siquiera razones de índole económico (costos de instrumentación) lo avalarían, ya que conforme al Arancel Notarial uruguayo vigente, no existen diferencias de costos entre una u otra forma de instrumentación. Por tanto, aconsejamos y así proponemos desde este trabajo perseguir el logro de suprimir la opción del documento privado, dejando únicamente como

vía hábil al instrumento público por excelencia, que lo es la escritura pública, natural medio documental notarial, con todas sus garantías.

El notario deberá efectuar todos los **controladores** que requiere un acto de la naturaleza de la hipoteca, en especial y en lo que hace a la especie, aquéllos de carácter esencial impuestos por la normativa vigente; fiscales (Certificado del Banco de Previsión Social o declaración negativa en su caso); autorización del Poder Ejecutivo en caso de que el hipotecante sea un aeroclub (art. 32 del Código Aeronáutico uruguayo); existencia del seguro de casco de la aeronave de no existir renuncia expresa del acreedor y de planos, en caso de hipotecas de aeronaves en construcción.

V) Formalidades para la constitución, transmisión y extinción de la hipoteca sobre aeronaves. Inscripción en un Registro Público Especial de la garantía sobre aeronaves y efectos que derivan del registro, incluyendo la oponibilidad de garantía a terceros

V. 1.- Requisitos de forma del contrato de hipoteca aeronáutica.

El Código Aeronáutico uruguayo, en su art. 43 inc. 1º, establece como requisito formal del contrato de hipoteca, su documentación en instrumento público o privado. A su vez, el Decreto 647/79, ya citado en este trabajo, en su art. 3º, num. II, sienta el principio de autenticación obligatoria de firmas para el caso de actuarse en documento privado.

A los efectos de que opere el nacimiento del respectivo derecho real, según ya dijimos, se requerirá la registración del contrato de hipoteca respectivo, en la Sección Hipotecas del Registro Nacional de Aeronaves. Aquí debemos destacar que la inscripción operará únicamente en el Registro y Sección preanotados, independientemente del Registro de Hipotecas de la Propiedad Inmueble, según así lo dispone el art. 29 del Decreto 647/79, ya aludido en el presente, en forma expresa.

Iguales formalidades requerirán la transmisión como asimismo su cancelación sea parcial o total.

V.2.- Forma de presentación de los documentos:

De haberse extendido la hipoteca en documento público, deberán presentarse al Registro a

efectos de su registraci3n: originales o primeras copias, acompa1ado de testimonio notarial y una fotocopia simple; y en caso de tratarse de documento privado, deber1n presentarse un doble ejemplar original, con firmas aut3grafas y autenticadas seg1n dijimos, e igualmente una fotocopia simple (art. 13 del Decreto 647/79).

Deber1 adjuntarse a la documentaci3n relacionada: Certificado de Matr3cula de la aeronave a los efectos de su anotaci3n; (art. 31 Decreto 647/79); y en caso de tratarse de hipoteca de aeronave en construcci3n: copia de contrato de construcci3n, con descripci3n del objeto (art. 46 num. 5º C3digo Aeron1utico uruguayo) y copia de planos aprobados por la Divisi3n T3cnica de la Direcci3n General de Aviaci3n Civil, (art. 31 del Decreto 647/79). En 3ste 1ltimo caso deber1 asimismo indicarse en que etapa constructiva se encuentra la aeronave.

V. 3.- Menciones necesarias.

El codificador estableci3 en el art. 46 del C3digo Aeron1utico uruguayo, una serie de menciones que estim3 necesarias se efect1en en los contratos de hipoteca. As3 en los mismos deber1 constar necesariamente: **datos de las partes; datos del bien hipotecado** (marca, matr3cula, n1meros de serie), **seguros** cubriendo el bien, **monto del cr3dito** garantizado, **inter3s, plazo** y **lugar de pago** y para el caso de hipoteca de aeronave en construcci3n, se deber1 **individualizar el objeto** conforme est3 establecido en el contrato de construcci3n.

El tema del seguro es de vital importancia para garantizar el cr3dito, ante la eventual p3rdida, destrucci3n o requisita del bien. Para ello, el rubro a asegurar ser1 el del "casco de la aeronave" y por el monto que cubra el cr3dito. Entendemos y es criterio del Registro, que este beneficio por estar establecido a favor del acreedor, queda en su derecho potestativo su expresa renuncia, la que as3 deber1 constar en el documento.

V. 4.- Lugar y efectos de la inscripci3n.

La inscripci3n del documento conteniendo el contrato de hipoteca, se efect1a ante el **Registro Nacional de Aeronaves**, dependencia que opera dentro de la competencia de la **Direcci3n General de Aviaci3n Civil**, con sede centralizada en la capital de la Rep1blica (Montevideo, calle Y3 No. 1444-Tel.: 926509).

Dicho Registro tiene las caracter3sticas de ser

1nico y centralizado como se dijo, y **p1blico**, por lo cual sus servicios pueden ser requeridos por cualquier interesado, sea persona f3sica o jur3dica, p1blica o privada, sin necesidad de justificar relaci3n legitimante con la aeronave objeto de informaci3n.

La inscripci3n anotada tiene la caracter3stica de dotar al contrato de hipoteca, negocio jur3dico obligacional, de efectos reales. Al ser una inscripci3n de car1cter "constitutiva", nace con la misma el "derecho real" que permite dotar a la hipoteca aeron1utica de las caracter3sticas naturales de dicho tipo de derecho (oponibilidad, prioridad, preferencia, persecuci3n, etc.).

Dicha inscripci3n reviste la caracter3stica de 1nica y aut3noma, por lo que no ser1 necesaria inscripci3n alguna complementaria, tal cual as3 lo dispone expresamente el art. 29 del Decreto 647/79.

Expresamente queda fuera de toda posibilidad de inscripci3n, en nuestro sistema, d1ndole coherencia al mismo con el reconocimiento del instituto cuyo estudio nos ocupa, de la prenda sin desplazamiento (art. 29 del Decreto 647/79).

V. 5.- Caducidad de la inscripci3n.

Conforme a lo expresamente legislado, en nuestro sistema, la inscripci3n registral tiene una duraci3n de cinco (5) a1os, a contar de su efectivizaci3n. No obstante, se prev3 la posibilidad de su renovaci3n, siempre y cuando ello se efect1e antes del vencimiento del plazo preanotado, con un tope m1ximo de veinte (20) a1os, a contar de la primitiva inscripci3n, cuya fecha determinar1 el orden de preferencia frente a otros derechos.

Vencido que sea el plazo inicial o sus pr3rrogas, de existir (con el tope aludido de los 20 a1os) **caducar1n** las inscripciones y los derechos emergentes de ellas (arts. 51 C3digo Aeron1utico uruguayo y 17 del Decreto 647/79).

V. 6.- Derechos de inscripci3n.

A los efectos informativos sobre la forma de operar nuestro sistema, restar3a en este punto referente a formalidades, hacer menci3n al hecho de que la respectiva inscripci3n en la Secci3n Hipotecas genera el pago de una tasa proporcional que asciende al dos por mil, sobre el monto, seg1n expresa la norma: "... que figure en la escritura correspondiente." (art. 1º de la ley 14.685 del 8/8/77).

Evidentemente, la redacción no es todo lo feliz deseable. No obstante, podemos interpretar la norma tomando como monto imponible el "monto garantizado" por la hipoteca.

El pago se efectúa en la propia sede de la Dirección General de Aviación Civil (en Tesorería), previa liquidación efectuada por el registrador.

VI) Prelación en relación a otros privilegios y gravámenes reconocidos por el ordenamiento jurídico

Nuestra legislación reviste de las mayores garantías al gravamen hipotecario, otorgándole a partir de su registración el rango de **derecho real de garantía** (art. 43 inc. 2º Código Aeronáutico uruguayo).

A su vez, el legislador uruguayo en los arts. 47 y 48 del Código Aeronáutico uruguayo, determina expresamente el grado de preferencia que otorga al gravamen hipotecario junto a los intereses, tributos y costos.

En virtud de lo expuesto, podemos concluir que el **acreedor hipotecario**, sólo cede preferencia, frente a los **créditos privilegiados** legislados en el Capítulo V del Título IV, del Código Aeronáutico uruguayo: **a)** emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo; **b)** créditos por derechos de utilización de aeródromos o servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación; **c)** las indemnizaciones debidas en las hipótesis de movilización culposa de los Servicios de Salvamento o por averías comunes (considerando por tales las pérdidas sufridas por echazón u otro daño o gasto extraordinario producido en vuelo, por orden del comandante, con el fin de conjurar un peligro o atemperar sus consecuencias), como también los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave; **d)** los créditos provenientes de aprovisionamiento y reparaciones hechas durante el viaje fuera del punto de destino; y **e)** los créditos por gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario.

VII) Extensión legal de la hipoteca aeronáutica

A los efectos de mejor ilustración, es dable, asimismo, hacer constar que en nuestro derecho, ha quedado establecido una expresa **extensión legal del gravamen**, para los casos de pérdida,

destrucción, inutilización y requisita. (art. 49 Código Aeronáutico uruguayo).

En tal sentido en caso de **pérdida** el gravamen se hace extensible al monto o valor del seguro. Para ello, entre las menciones especiales del contrato se incluye, como hemos ya visto, la relación de seguros contratados cubriendo el bien.

En caso de **destrucción o inutilización**, la extensión abarcará a los materiales y efectos que se recuperen, o su producido e indemnizaciones por terceros; y en caso de **requisita** ella operará sobre el valor de expropiación correspondiente.

VIII) Normativa derivada del Convenio Internacional relativo al reconocimiento de derechos sobre aeronaves (Ginebra 1948)

Fue creación de la IIª Asamblea Anual de O.A.C.I. llevada a cabo en Ginebra el 19 de junio de 1948, en función de la conveniencia que se asignaba para la expansión que ya se preveía iba a tener la aviación, del reconocimiento internacional entre los estados de los derechos sobre las aeronaves, dando así con ello cumplimiento a la recomendación ya planteada en la Conferencia de Chicago de 1944.

Nuestro país ratificó el Convenio en estudio por norma expresa, según ley 15.399 de fecha 26 de mayo de 1983, por lo que pasó a ser norma nacional de derecho internacional en la materia. El depósito ante la O.A.C.I., del instrumento de adhesión, fue efectuado el 21 de agosto de 1985, por lo que entró en vigor en sede internacional el 19 de noviembre de 1985.

El marco de aplicación del Convenio se encuentra normado en su art. XI, al establecer que el mismo se aplicará exclusivamente a las **aeronaves matriculadas en otro Estado contratante**. Por tanto, su regulación no es de aplicación a las aeronaves matriculadas en un Estado dentro de los límites del mismo.

Sin perjuicio de lo expresado, existe una serie de normas del Convenio, que por expresa previsión del mismo obligan a los Estados adherentes a aplicar en sus propios territorios y que es lo dispuesto en los arts. II, III, IV y IX.

Así, el precitado art. II, sienta el principio general de exigir la centralización en sede nacional

de un Registro que aglutine la "totalidad" de las inscripciones relativas a las aeronaves de su matrícula, en cada país. Con las modernas formas de comunicación y computarización, podría pensarse en sistemas internos descentralizados, de requerirse ello por la dimensión territorial del Estado, pero siempre y cuando la información de la totalidad del mismo fuese única. Creemos que ello no atentaría contra el principio regulador premencionado.

Por tanto, ya vamos viendo que en función de la exigencia preanotada, el Estado de matrícula, que será donde conste inscrita la respectiva titularidad dominial, será asimismo donde deberá procederse a inscribir el gravamen hipotecario a otorgarse. Y como **correlativo** de ello, **todos los demás Estados adherentes**, deberán reconocer los gravámenes en él inscriptos, como asimismo respetar los derechos de terceros conforme a la ley del Estado de registro (arts. I, num. 1, letra d y II inc. 2º).

En este orden de razonamiento y referente al tema que nos ocupa, cada Estado deberá reconocer, entre otros, a la **hipoteca, mortgage** y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda, a condición de que tal derecho haya sido: a) constituido conforme a la ley del Estado contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución; y b) debidamente inscripto en el Registro Público del Estado de matrícula (art. I, num. 1, letra d). En virtud de ello, una aeronave matriculada en la República Oriental del Uruguay, tiene la aptitud de ser objeto de una hipoteca en base al cuerpo normativo nacional y una vez inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves uruguayo, generará el nacimiento del derecho real respectivo y sus consecuencias derivados de preferencia, ejecución y persecución. Como contrapartida todos los demás países adherentes al Convenio, deberán respetarlo, en los términos que el mismo regula en su art. I, num. 2, que establece: *Ninguna disposición del presente Convenio, impedirá a los Estados contratantes reconocer por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una aeronave. No obstante, ningún derecho preferente a aquéllos ennumerados en el inciso (1) del presente artículo, deberá ser admitido y reconocido por los Estados contratantes; y en su art. II, num. 2º, establece: Salvo disposición en contrario del presente Convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos ennumerados*

en el inciso 1º del artículo I, con respecto a terceros, se determinarán conforme a la ley del Estado contratante donde tal derecho esté inscripto.

El Convenio, por norma expresa pone a salvaguarda al orden nacional de cada Estado, ya que faculta a estos a impedir la inscripción de derechos sobre aeronaves, que no puedan válidamente ser constituidos por la normativa nacional (art. II, num. 3º).

Otro aspecto a resaltar es aquél por el cual es dable constatar que nuestro legislador, en el Capítulo V del Código Aeronáutico uruguayo, reconoce la nómina de privilegios que el Convenio en su art. IV, se encarga de relacionar y que según el mismo es obligación de los Estados parte hacerlo.

También nuestro sistema, según expresáramos en el numeral "V.6" del presente trabajo, percibe ciertos derechos por concepto de la inscripción de actos, como asimismo por la información registral requerida (ésta última de monto fijo), lo cual está expresamente previsto en el Convenio en su art. III, num. 4º.

En lo que dice al **procedimiento de venta en ejecución**, según se regula en el art. VII, num. I del Convenio, él será determinado por la ley del Estado contratante donde la venta se efectúe. Ello sin perjuicio de la observancia por éste, de ciertas formalidades que tienden a proteger a los titulares de derechos sobre la aeronave. Así, el acreedor ejecutante deberá proporcionar al tribunal "extractos autenticados" de las inscripciones relativas a la aeronave en cuestión como también anunciar el acto dispositivo en el lugar de matrícula con antelación, con notificación personal al propietario y demás titulares de derechos según registro. Como garantía del cumplimiento de las formalidades anotadas, pesa la posible sanción de anulación a petición de parte interesada, para lo cual se dispondrá de un plazo de 6 meses a contar de la fecha de la venta para interponer la demanda.

Otra protección que el Convenio otorga al acreedor hipotecario, está constituido por aquél que estipula la prohibición de transferencia de matrículas o inscripciones de un Estado a otro, en perjuicio de los titulares de derechos inscriptos, salvo su expreso consentimiento o satisfacción previa (art. IX). En tal sentido nuestro sistema

consta con norma expresa, en el art. 37 del Código Aeronáutico uruguayo, para los casos de Cancelación de Matrícula a pedido de parte.

Por último y a efectos de su conocimiento, se transcribe nómina al 31/12/94 de países signatarios del Convenio.

**CONVENIO
RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL
DE DERECHOS SOBRE AERONAVES**

Firmado en Ginebra el 19 de junio de 1948*
(Actualizada al 31 de diciembre de 1994)

Estados	Fecha de la firma	Fecha de depósito del instrumento de ratificación o adhesión	Fecha de entrada en vigor
Alemania		7 julio 1959	5 octubre 1959
Argelia		10 agosto 1964	8 noviembre 1964
Argentina	19 junio 1948	31 enero 1958	1º mayo 1958
Australia	9 junio 1950		
Bangladesh		6 enero 1988	5 abril 1988
Bélgica	19 junio 1948	22 octubre 1993	20 enero 1994
Brasil	19 junio 1948	3 julio 1953	1º octubre 1953
Camerún		23 julio 1969	21 octubre 1969
Colombia	19 junio 1948		
Congo		3 mayo 1982	1º agosto 1982
Côte d'Ivoire		23 agosto 1965	21 noviembre 1965
Croacia (1)		5 octubre 1993	8 octubre 1991
Cuba	20 junio 1949	20 junio 1961	18 setiembre 1961
Chad		14 febrero 1974	15 mayo 1974
Chile	19 junio 1948	19 diciembre 1955	18 marzo 1956
China	19 junio 1948		
Dinamarca	3 enero 1949	18 enero 1963	18 de abril 1963
Ecuador		14 julio 1958	12 octubre 1958
Egipto		10 setiembre 1969	9 diciembre 1969
El Salvador		14 agosto 1958	12 noviembre 1958
Estados Unidos (2)	19 junio 1948	6 setiembre 1949	17 setiembre 1953
Estonia		31 diciembre 1993	31 marzo 1994
Etiopía		7 junio 1979	5 setiembre 1979
Filipinas		22 febrero 1978	23 mayo 1978
Francia	19 junio 1948	27 febrero 1964	27 mayo 1964
Gabón		14 enero 1970	14 abril 1970
Granada		28 agosto 1985	26 noviembre 1985
Grecia	19 junio 1948	23 febrero 1971	24 mayo 1971
Guatemala		9 agosto 1988	7 noviembre 1988
Guinea		13 agosto 1980	11 noviembre 1980
Haití		24 marzo 1961	22 junio 1961
Hungría		21 mayo 1993	19 agosto 1993

*De conformidad con el art. XX, el Convenio entró en vigor el 17 de setiembre de 1953 entre los Estados Unidos y Pakistán.

Estados	Fecha de la firma	Fecha de depósito del instrumento de ratificación o adhesión	Fecha de entrada en vigor
Irán, Rep. Islámica del	18 marzo 1950		
Iraq		12 enero 1981	12 abril 1981
Irlanda	30 noviembre 1948		
Islandia	19 junio 1948	6 febrero 1967	7 mayo 1967
Italia	19 junio 1948	6 diciembre 1960	6 marzo 1961
Jamahiriya Arabe Libia		5 marzo 1973	4 junio 1973
Kuwait (3)		27 noviembre 1979	25 febrero 1980
La ex República Yugoslava de Macedonia (4)		30 agosto 1994	17 setiembre 1991
Líbano		11 abril 1969	10 julio 1969
Luxemburgo		16 diciembre 1975	15 marzo 1976
Madagascar		9 enero 1979	9 abril 1979
Malí		28 diciembre 1961	28 marzo 1962
Marruecos		13 diciembre 1993	13 marzo 1994
Mauricio		17 abril 1991	16 julio 1991
Mauritania		23 julio 1962	21 octubre 1962
México (5)	19 junio 1948	5 abril 1950	17 setiembre 1953
Mónaco		14 diciembre 1994	14 marzo 1995
Níger		27 diciembre 1962	27 marzo 1963
Noruega	3 enero 1949	5 marzo 1954	3 junio 1954
Omán		19 marzo 1992	17 junio 1992
Países Bajos,			
Reino de los	19 junio 1948	1 setiembre 1959	30 noviembre 1959
Pakistán	21 agosto 1951	19 junio 1953	17 setiembre 1953
Paraguay		26 setiembre 1969	25 diciembre 1969
Perú	19 junio 1948		
Portugal	19 junio 1948	12 diciembre 1985	12 marzo 1986
Reino Unido	19 junio 1948		
República Centroafricana		2 junio 1969	31 agosto 1969
República Democrática Popular Lao		4 junio 1956	2 setiembre 1956
República Dominicana	19 junio 1948		
Rumania		26 octubre 1994	24 enero 1995
Rwanda		17 mayo 1971	15 agosto 1971
Seychelles		16 enero 1979	16 abril 1979
Sri Lanka		24 enero 1994	24 abril 1994
Suecia (7)	3 enero 1949	16 noviembre 1955	14 febrero 1956
Suiza	19 junio 1948	3 octubre 1960	1 enero 1961
Tailandia		10 octubre 1967	8 enero 1968
Togo		2 julio 1980	30 setiembre 1980
Túnez		4 mayo 1966	2 agosto 1966
Turkmenistán		16 setiembre 1993	15 diciembre 1993
Uruguay		21 agosto 1985	19 noviembre 1985
Venezuela	19 junio 1948		
Yugoslavia *		16 octubre 1991	14 enero 1992

* Yugoslavia se refiere a la ex República Federativa Socialista de Yugoslavia.

IX) Conclusiones

I) En cuanto al objeto de la hipoteca:

A) Sólo puede serlo aeronave **matriculada definitivamente** en nuestro país. Ese es el principio general. Las excepciones la constituyen: o bien que el gravamen se constituya para garantizar el saldo de precio de compra del bien, en cuyo único caso operaríamos sobre "matrícula provisoria"; o bien, en el caso de tratarse de aeronaves "en construcción"; en cuyo único caso operaríamos sobre la base de una mera "reserva de matrícula", por situarnos ante una situación de bien futuro. Una situación especial lo constituye la "matriculación provisoria" en función a la relación jurídica base sujeto-aeronave de la figura del **arriendo** (Decreto 695/91 del 20 de diciembre de 1991). Por tratarse de una relación jurídica que no da vínculo de dominio, no legítima al titular de la matrícula uruguayo así obtenida a hipotecar la aeronave.

B) La **hipoteca de partes** a que alude y autoriza el legislador uruguayo en el art. 45 del Código Aeronáutico uruguayo, debería ser motivo de mayor precisión en cuanto a su alcance para no afectar el principio de la especialidad en lo que dice a la determinación del objeto y en cuanto a vincularla en sí misma con el hecho aviatorio.

II) En cuanto a la **excepción al sistema de folio real sobre base de matrícula previa**: lo constituiría el precitado caso de **aeronaves en construcción**, al que ubicamos dentro de los bienes futuros (tomando como tal la aeronave terminada y apta para desarrollar su función específica, o sea volar).

III) Nuestra legislación optó por **no definir** a la aeronave, como tampoco a determinar expresamente su **naturaleza jurídica**.

No obstante lo anotado, podemos integrar ambos conceptos en un proceso lógico sistemático de todo el sistema uruguayo como también nutriéndose, para los casos que así correspondan, del derecho comparado y la doctrina más recibida. Aportamos así solución a ambos tópicos.

IV) Nuestra legislación reviste de las mayores garantías al gravamen hipotecario, otor-

gándole a partir de su registración, el rango de **derecho real de garantía** (art. 43, inc. 2º). A su vez, en sus arts. 47 y 48, el legislador uruguayo determina expresamente el grado de preferencia que otorga al gravamen hipotecario junto a los intereses, tributos y costos, en nuestro sistema. En virtud de ello, el acreedor hipotecario, **sólo cede preferencia** frente a los **créditos privilegiados** legislados en el Capítulo V del Título IV del Código Aeronáutico uruguayo: a) emolumentos de la tripulación por el último mes de trabajo; b) créditos por gastos causídicos que benefician al acreedor hipotecario; c) créditos por derechos de utilización de aeródromos o servicios accesorios o complementarios de la aeronavegación; d) las indemnizaciones debidas en las hipótesis de movilización culposa de los Servicios de Salvamento o por averías comunes (considerando por tales las pérdidas sufridas por echazón u otro daño o gasto extraordinario producido en vuelo, por orden del comandante, con el fin de conjurar un peligro o atemperar sus consecuencias), como también los créditos provenientes de la búsqueda, asistencia o salvamento de la aeronave y e) los créditos provenientes de aprovisionamiento y reparaciones hechas durante el viaje fuera del punto de destino.

V) La actuación del Notario, es **preceptiva**, en nuestro sistema, sea como autorizante (caso de actuar en sede de documento público) o como certificante (caso de actuar en sede de documento privado), únicas formas hábiles para instrumentar los títulos que contengan gravámenes hipotecarios, so pena de nulidad (art. 43, inc. 1º del Código Aeronáutico uruguayo y art. 3º num. II del Decreto 647/79 del 13 de noviembre de 1979). No se percibe el interés de mantener la vía del documento privado como apto para la instrumentación del tipo de derechos como el que nos ocupa. Ni siquiera razones de índole económico (costos de instrumentación) lo avalan, ya que conforme al Arancel Notarial vigente, ambos instrumentos generan iguales sumas por concepto de honorarios y aportes. Se aconsejaría en tal sentido suprimir la instrumentación en documento privado, por ser el instrumento público el natural medio de documentación notarial con todas sus garantías.

VI) La **inscripción** en el Registro Nacional de Aeronaves (que reúne en el sistema uruguayo las características de: público, único y centralizado para todo el territorio nacional), es de ca-

rácter **constitutiva**, por lo cual es a partir de la misma que opera el nacimiento del "derecho real hipotecario". Expresamente queda, por tanto, al margen toda inscripción complementaria en otra sede registral, cual ser la hipotecaria inmobiliaria, por constar, según se dijo, la especie de sede propia y autónoma (el art. 29 del Decreto 647/79 expresamente así lo dispone).

VII) En nuestro sistema, la inscripción hipotecaria aeronáutica tiene un plazo de vigencia de cinco (5) años, salvo renovación expresa previa a dicho vencimiento, lo cual podrá hacerse hasta un máximo de veinte (20) años desde la primitiva inscripción, cuya fecha determinará el orden de preferencia frente a otros derechos. Vencido el plazo de los primitivos cinco años, o sus prórrogas, sin haber existido renovación o el de veinte años máximo, **caducarán** las inscripciones y los derechos emergentes de ellas (art. 51 del Código Aeronáutico uruguayo y art. 17 del Decreto 647/79).

VIII) No se valida en nuestro derecho la inscripción de la **prenda sin desplazamiento** (art. 29 del Decreto 647/79).

IX) En nuestro derecho la participación del cónyuge no administrador en la aprobación de un acto traslativo dominial o de constitución de un gravamen del tipo como el que nos ocupa, se

encuentra reservado expresamente a situaciones especiales, legisladas en la ley llamada de Derechos Civiles de la Mujer, 10.783, art. 5º, no alcanzando a la especie en estudio. En virtud del alto valor económico de las aeronaves, se aconsejaría ampliar dicha norma en el sentido de abarcar a las mismas y por tanto requerirse, tanto para su enajenación como para su gravamen, el consentimiento del cónyuge no administrador, durante la vigencia de la sociedad conyugal de bienes.

X) Rige, asimismo, en nuestro derecho una **extensión legal** del gravamen para el caso de pérdida, al valor del seguro; para el caso de destrucción o inutilización, sobre los materiales y efectos recuperados o su producido e indemnizaciones debidas por terceros y para el caso de requisita, sobre el valor de la expropiación del bien (art. 49 del Código Aeronáutico uruguayo).

XI) Nuestro país ha **reconocido expresamente**, a través de norma de derecho positivo interno expreso, ley 15.399 de 26 de mayo de 1983, el **Tratado de Ginebra de 1948**, relativo al **Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves**, mediante el cual cada Estado signatario reconoce los gravámenes sobre aeronaves de matrícula de otro Estado, inscriptos en el Registro de ese Estado de matrícula.