

LOS CONFLICTOS DE LEYES EN MATERIA DE DERECHOS CONSTITUIDOS SOBRE AERONAVES EN DERECHO INTERREGIONAL

Pau Oriol COSIALLS PERPINYÀ*

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.— II. LA DIVERSIDAD LEGISLATIVA MATERIAL EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO PLURILEGISLATIVO ESPAÑOL RESPECTO DEL APROVECHAMIENTO POR TURNOS. APLICACIÓN AL SUPUESTO DE LAS AERONAVES.— III. LA LEY APLICABLE A LOS DERECHOS CONSTITUIDOS SOBRE AERONAVES SEGÚN LA NORMATIVA CONFLICTUAL ESPAÑOLA.— IV. LA RESOLUCIÓN DE LOS CONFLICTOS INTERNOS DE LEYES EN LA MATERIA. INSUFICIENCIA DE LA REGULACIÓN Y POSIBLES SOLUCIONES: 1. Argumentos que rechazarían, en estos supuestos, la aplicación de una ley territorial; 2. Argumentos que sustentarían la posibilidad de aplicar una determinada legislación territorial.— V. REFLEXIONES FINALES.

I. INTRODUCCIÓN

Este artículo tiene como objetivo abordar la cuestión de los conflictos internos en los casos de derechos constituidos sobre aeronaves de acuerdo con legislaciones territoriales específicas. A tal efecto, nos centraremos en la implicación que, para los conflictos de leyes internos, puede implicar la constitución de una institución de derecho material

* Graduado en Derecho y magíster en Acceso a la abogacía por la Universidad de Lleida. Becario de colaboración del área de Derecho internacional privado de la Universidad de Lleida. pcp8@alumnes.udl.cat. Última fecha de consulta de los sitios web, a 27 de mayo de 2024.

prevista en una de las legislaciones territoriales que conforman el sistema jurídico español, y que puede llegar a ser aplicable a las aeronaves no comerciales por razón del ámbito objetivo dispuesto en la norma que lo contiene. Esta institución, es la Comunidad especial por turnos (CET, en adelante), regulada en los arts. 554-1 y ss. del Libro V, del Código civil catalán¹ (CCCat, en adelante), en concreto, la comunidad especial que la citada ley dispone como constituable sobre aeronaves no comerciales (554-2.2 CCCat).

Por consiguiente, en el presente artículo, se estudiará, primero [II], el derecho positivo material en el conjunto del sistema jurídico plurilegislativo español respecto del aprovechamiento por turnos, aplicado al caso concreto de las aeronaves; en segundo lugar [III], se procederá al análisis del marco normativo conflictual [tanto en la dimensión internacional del Derecho internacional privado español (DIPr, en adelante) como especialmente en la interna] que rige para los derechos constituidos sobre aeronaves con bandera y matrícula española; poniendo de manifiesto [IV], la insuficiencias que tiene para regular hipótesis como la que es objeto del presente estudio, así como las vías de solución que pueden arbitrarse para remediarlas. Finalmente [V], se harán unas breves reflexiones finales sobre los resultados de nuestra investigación.

II. LA DIVERSIDAD LEGISLATIVA MATERIAL EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO PLURILEGISLATIVO ESPAÑOL RESPECTO DEL APROVECHAMIENTO POR TURNOS. APLICACIÓN AL SUPUESTO DE LAS AERONAVES

En ese sentido y como se explicará a lo largo del presente epígrafe, cabe introducir el hecho de que la figura del *timesharing* —o, como se denomina en nuestro sistema jurídico, aprovechamiento por turnos—, resulta relativamente heterogénea en aquello que concierne a su naturaleza jurídica, desde la perspectiva del Derecho comparado tanto a nivel interregional, como internacional.

Dicho factor, no puede ser menospreciado desde la perspectiva de la disciplina del conflicto de leyes, en tanto que ello puede implicar una problemática de la técnica conflictual, en lo que concierne a la calificación jurídica de la institución. Su razón, radicaría en el hecho por el que, en la mayor parte de sistemas y tradiciones jurídicas del mundo, el *timesharing* se ha concebido como un Derecho contractual

¹ Ley 5/2006 del Parlamento catalán de 10 de mayo, del libro quinto del Código Civil de Cataluña, relativo a los derechos reales. Versión consolidada a fecha de 17/02/2023. Boletín Oficial del Estado. En línea y disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2006-11130&p=20230217&tn=6>

y/o de crédito *stricto sensu*², por el que distintas personas, mediante contrato acuerdan el uso compartido y por turnos de un determinado bien. Todo ello, sin perjuicio de la posibilidad de coexistencia dentro de los respectivos sistemas jurídicos de otras posibles fórmulas más allá de la contractual en sentido estricto³, tal y como lo hace el CCCat (*vid. infra*).

Es por ello que, para el caso concreto de los negocios jurídicos basados en el aprovechamiento por turnos sobre aeronaves, debemos hacer necesaria mención del hecho de que la legislación catalana es una de las pocas legislaciones a nivel europeo que ha previsto dentro de su ámbito objetivo *ad hoc* la posibilidad de constitución de un negocio jurídico de *timesharing* sobre una aeronave no comercial, *ex art.* 554-2.2 CCCat. El marco jurídico de la figura propuesto por el CCCat, queda recogido en los arts. 554-1 a 554-12, en el Capítulo IV del Libro Quinto del CCCat, sobre los derechos reales. A tal efecto, debe hacerse especial referencia al hecho de que, en el caso del citado código, el aprovechamiento por turnos se concibe como un derecho sobre la cosa a usar por turnos, al partir necesariamente de un presupuesto de situación de comunidad especial⁴ (554-1.1 CCCat). En otros

² En ese sentido, no estaría de más traer a colación las Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea *Klein v. Rhodos Management* (Asunto C-73/04; ECLI:EU:C:2005:607), de 13 de octubre de 2005, así como la más reciente *Club La Costa*, (Asunto C-821/21; ECLI:EU:C:2023:672), de 14 de septiembre de 2023, en el que a grandes rasgos, se calificó indirectamente —al no ser el elemento de fondo de las respectivas cuestiones prejudiciales planteadas por los respectivos tribunales nacionales—, como contratos de consumo y de adhesión —al menos, con carácter general— aquellos negocios jurídicos basados en el aprovechamiento por turnos. Así las cosas y tal como se argumenta en la sentencia del caso *Club La Costa*, dichos negocios quedarían sujetos, siguiendo ese carácter general, al Reglamento CE 593/2008, de 17 de junio (el comúnmente denominado como Reglamento «Roma I») para determinar la ley aplicable a los mismos, especialmente cuando sean suscritos con sociedades especializadas a tal efecto.

³ En ese sentido N. DOWNES (*Los contratos internacionales de Timesharing*, Madrid, Eurolex, 1998, pp. 165-166) cita que, a efectos de calificación jurídica, cualquier negocio basado en el *timesharing* debe ser calificado en base a su propia naturaleza, teniendo en cuenta que puede encuadrarse dentro de distintas categorías jurídicas, sean de naturaleza real (*e.g.*, las situaciones de propiedad múltiple, los derechos limitados de uso); o contractual (*e.g.*, el uso de clubs, asociaciones, o comercialización de turnos).

⁴ El establecimiento de una CET-CCCat sobre un objeto determinado, implica necesariamente que sólo puedan ser turneros los copropietarios del bien, tal y como se desprende del sentido literal del art. 554-1.1 CCCat. Si bien hay una línea doctrinal, que aboga por que las CET se puedan constituir, asimismo, a partir de un solo titular que pueda resultar gravado con los derechos de uso por turnos sobre el bien de los turneros, sin la necesidad de que éstos últimos sean copropietarios del bien; asimilándose, así, la figura más a un derecho de crédito, sin perjuicio de su posible categorización como derecho real (M. C. NÚÑEZ ZORRILLA, «Los derechos del titular en la comunidad especial por turnos contemplados en la Ley 5/2006, de 10 de mayo, del libro quinto del Código civil de Cataluña, relativo a los derechos reales», *Revista Jurídica de Catalunya*, 2008, pp. 383-396; citado por J. A. PÉREZ RIVARES, «La regulación catalana del Timeshare tras la Ley estatal 4/2012, de 6 de julio, de contratos de aprovechamiento por turno de bienes de uso turístico. Reflexiones en vísperas de la promulgación del futuro Libro sexto del Código Civil de Cataluña, sobre obligaciones y contratos», *Uría Menéndez*, 2022, p. 5. Dis-

términos, de acuerdo con la regulación del CCCat, se precisaría que el bien en cuestión se encuentre en régimen de copropiedad por parte de los distintos propietarios turneros, los cuales se disponen a aplicar dicha situación de comunidad sobre el bien en cuestión, mediante el respectivo contrato de constitución. En dicho contrato, deben quedar acordados la duración, tanto de la situación de comunidad *per se* como de las respectivas unidades de tiempo discontinuas y periódicas de uso y disfrute del bien a asignar a cada propietario en función sus cuotas de participación; así como el régimen de deberes y responsabilidades a nivel individual y colectivo.

Así las cosas, el gran rasgo diferencial del caso de la legislación catalana, radicaría en que el aprovechamiento por turnos tendría la categorización de «derecho real», al tratarse de una institución que resulta de aplicación sobre aquellos bienes muebles o inmuebles, sobre los cuales se constituiría una situación de comunidad, a la que se le unen las notas del aprovechamiento por turnos. Todo ello, sin perjuicio del hecho de que, como en cualquier negocio jurídico basado en el aprovechamiento por turnos, deba partirse necesariamente de un contrato (*e.g.*, uno de constitución, respecto de las situaciones de comunidad, como en el CCCat), lo cual puede generar controversia en el hipotético escenario de tener que realizar la calificación jurídica de cada supuesto de hecho en concreto.

En ese sentido, la mayoría de los sistemas jurídicos del mundo —entre ellos, el sistema de Derecho común español— califican el aprovechamiento por turnos como un derecho esencialmente contractual⁵, mientras que el legislador catalán lo ha concebido de una particular manera, más allá de la naturaleza estrictamente contractual de dicha institución, mediante la fusión de una situación de comunidad romana *pro diviso*, por una parte, a la que, por otra, se han añadido las principales características del contrato de aprovechamiento por turnos, dando como resultado dicha situación de comunidad especial.

Ello no implica que las aeronaves no-comerciales no puedan ser objeto de un negocio jurídico de aprovechamiento por turnos⁶, sea de

ponible en línea: https://www.uria.com/documentos/publicaciones/3559/documento/UM_art01.pdf?id=4335_es&forceDownload=true

⁵ A tal efecto, el aprovechamiento por turnos es una institución presente en el tráfico jurídico nacional, aunque, con carácter general, sea atípica en la legislación común. Con todo, encontramos una manifestación especial de la misma recogida en la Ley 4/2012, de 6 de julio, *de contratos de aprovechamiento por turno de bienes de uso turístico, de adquisición de productos vacacionales de larga duración, de reventa y de intercambio y normas tributarias*, que es transposición de la Directiva europea 2008/122/CE. Por tanto, la regulación especial existente en el derecho común para el *timesharing* se ciñe a los inmuebles de uso turístico y vacacional exclusivamente; y debiéndose apuntar igualmente a tal efecto, que, en este supuesto en concreto, el aprovechamiento por turnos se concibe como un derecho de naturaleza contractual *stricto sensu*, antes que un derecho constituido sobre el bien vacacional *per se*.

⁶ Sea, por ejemplo, a través de una situación de comunidad romana básica sobre la aeronave, constituida conforme a los arts. 392 a 406 del CCEsp, como apunta M. J. MORILLAS

acuerdo con un negocio estrictamente contractual, o mediante la constitución de una situación de comunidad, hecho acorde con la legislación civil común, a pesar de que dicha opción no se contemple explícitamente ni en el Código civil español (en adelante, CCEsp) ni en la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación aérea (en adelante, LNA).

Al resultar el *timesharing* una institución atípica en el seno de la legislación común —salvando el mencionado caso de los contratos de inmuebles vacacionales y turísticos—, debería recurrirse a otras figuras⁷ que, en aplicación del art. 4.1 CCEsp, pudieran resultar de aplicación analógica al aprovechamiento por turnos de un bien —una aeronave o cualquier otro bien susceptible de inscripción en un registro *per se*—, porque los respectivos contratos de constitución se ajustasen a las particularidades del *timesharing*. Parafraseando a COSTAS RODAL⁸, desde la perspectiva de los derechos reales, se puede citar como ejemplo de institución prevista en el derecho común, en la que se puede introducir particularidades del aprovechamiento por turnos para un determinado negocio, la multipropiedad, figura ampliamente confundida en abstracto con el aprovechamiento por turnos, al no coincidir necesariamente con ella. En virtud de dicha situación de comunidad, los distintos copropietarios pueden pactar *praeter legem*, ex art. 398 CCEsp, el uso

JARILLO («Contratos relacionados con la aeronave y los motores», en MORILLAS JARILLO, M. J.; PETIT LAVALL, M. V., GUERRERO LEBRÓN, M. J., *Derecho Aéreo y del Espacio*, Madrid, Marcial Pons, 2011. p. 496). A tal efecto, se puede dotar a esa situación de comunidad de las notas típicas del aprovechamiento por turnos mediante el contrato de constitución, de acuerdo con la más estricta autonomía de las partes. En ese sentido, cabe decir que la legislación catalana introduce mayores límites a la autonomía de la voluntad (e.g., en lo que concierne a la duración máxima de los turnos, así como de la duración de la situación de comunidad especial), en comparación con las implicaciones que se derivarían de la constitución de una situación de comunidad por turnos con arreglo a la legislación general para las comunidades de bienes del CCEsp.

⁷ En el *common law*, por ejemplo, cumple una función similar la llamada «propiedad fraccionada» (en inglés, *fractional ownership*), utilizada entre otros, en el seno de la aviación corporativa, en ciertos países como Estados Unidos, Malta e Irlanda. Dicha figura empezó a usarse por el operador norteamericano *NetJets* en el año 1986, con la finalidad de facilitar la adquisición de jets (o incluso una flota) de forma mancomunada entre varios inversores, a efectos de repartir y aminorar el riesgo de dicha inversión, máxime por cuanto la adquisición individual en exclusiva de una aeronave comportaría unos costes potencialmente desorbitados, tanto de adquisición como de mantenimiento. La constitución de una comunidad en situación de propiedad fraccionada sobre una aeronave implica la adquisición de una participación sobre la propiedad de una determinada aeronave, que otorga a su propietario unas facultades de uso del bien en *pro diviso*, por períodos determinados (normalmente, por horas de vuelo, o días); así como un límite a su responsabilidad. Véase K. A. BELL, «Where do they fit? Fractional ownership programs wedged into current air law. Decisions and guidelines», *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 64 (2004), pp. 427-430. En línea y disponible en: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1698&context=jalc>. Como puede verse, la propiedad fraccionada de aeronaves es una figura atípica o desconocida para el ordenamiento jurídico español, si bien sí que se asemeja bastante a las CET del CCCat, teniendo en cuenta las notas características de ésta.

⁸ L. COSTAS RODAL, *Los derechos de aprovechamiento por turno*, Granada, Comares, 2000, pp. 74-85.

por turnos de un bien dentro de la propia situación de comunidad, de acuerdo con las escasas formalidades que, respecto de la formación y perfeccionamiento de los respectivos contratos de constitución, fijan los arts. 392 a 404 del CCESp.

Asimismo, la citada autora propone modelos de persona jurídica (*club*) desde la perspectiva del derecho de contratos y de sociedades, tales como las asociaciones y/o las sociedades patrimoniales, a las que se pueda aportar el bien a usar por turnos, sea como activo o parte de su capital, a efectos de poder ser usado por turnos por sus socios y/o asociados. Por ejemplo y sin ir más lejos, la opción más notoriamente usada para poder usar una aeronave por turnos en España, serían los *aeroclubs*, mayoritariamente constituidos en forma de asociación. Así las cosas, los (*aero*)*clubs* como persona jurídica, dispondrían de la propiedad o posesión arrendataria operativa de una o más aeronaves, para que los distintos asociados pudieran concertar el uso por turnos (traducible en este caso, en las horas de vuelo acordadas que realizan cada uno de los asociados) de la aeronave, sufragando individualmente el coste operativo de las horas de vuelo realizadas, así como el resto de los gastos estructurales colectivos.

En resumidas cuentas, se puede apreciar que, en el seno del conjunto de ordenamientos que conforman el sistema jurídico plurilegislativo español, coexisten varias instituciones a las que se puede recurrir, a efectos de posibilitar la constitución de un negocio jurídico de aprovechamiento por turnos, sea de una aeronave, sea de cualquier otra clase de bien. Es por ello por lo que, a juicio del autor del presente artículo, cualquier calificación realizable a tal efecto, conduciría a la razonable conclusión de que una CET establecida sobre una aeronave conforme al CCCat consistiría fundamentalmente en una situación de comunidad, sin perjuicio de la existencia del preceptivo contrato de constitución, en el cual los comuneros podrían establecer la situación de aprovechamiento por turnos en base a su cuota de participación sobre la titularidad del bien. Por ende, a las CET les resultarían de aplicación las respectivas normas conflictuales aplicables a los derechos reales con carácter general, así como, en el caso concreto que nos ocupa, el marco conflictual aplicable en materia de derechos constituidos sobre aeronaves, tal y como se desarrolla en los epígrafes siguientes.

Sin embargo, antes de entrar en los aspectos propuestos en materia de resolución de conflictos de leyes en el tráfico interregional al respecto, se debe realizar la previa y necesaria aclaración, de que no se ha podido tener constancia de que, desde la publicación del Libro V del CCCat, se hubiere intentado y/o practicado inscripción alguna de una situación de CET-CCCat sobre una aeronave. Este es el resultado tras haber indagado en todos los recursos disponibles de carácter público, tanto judiciales (sentencias al respecto) como administrativos (posibles

resoluciones de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fé Pública, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o de la Direcció General de Dret i d'Entitats Jurídiques).

III. LA LEY APLICABLE A LOS DERECHOS CONSTITUIDOS SOBRE AERONAVES SEGÚN LA NORMATIVA CONFLICTUAL ESPAÑOLA

En el contexto de los asuntos que nos ocupan en este artículo, se deben aplicar las reglas contempladas en el art. 16.1 del CCEsp para la resolución de conflictos de leyes internos, junto con la norma de conflicto establecida en el art. 10.2 CCEsp para los derechos constituidos sobre aeronaves, tal y como se desarrollará a continuación.

A modo de introducción, debe recordarse que el art. 10.2 CCEsp señala, en relación con la ley aplicable a los derechos constituidos sobre aeronaves, lo siguiente: «Los buques, las aeronaves y los medios de transporte por ferrocarril, así como todos los derechos que se constituyan sobre ellos, quedarán sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro [...]»⁹.

En ese sentido, de la simple lectura del precepto se infiere la problemática que puede suscitar la constitución de derechos sobre aeronaves en el tráfico jurídico interregional. Resulta lógico deducir el hecho, por el cual el art. 10.2 CCEsp, no fue incluido en la publicación original de dicho cuerpo normativo, el 25 de julio de 1889. Ello se debe principalmente al hecho de que, con excepción del caso de las embarcaciones, el uso del transporte aéreo era extremadamente incipiente en los tiempos de la publicación de CCEsp, limitándose fundamentalmente por entonces a fines militares y/o recreativo.

Es por ello, que de acuerdo con la redacción original del CCEsp, tanto las aeronaves como el resto de medios de transporte que históricamente han ostentado, tanto *de facto* como *de iure*, la condición de bien mueble especial, se consideraban simplemente como parte de la categoría general de bienes muebles a fines de los conflictos de leyes, por lo que su ley aplicable se correspondía con la ley nacional de su propietario, de acuerdo con la redacción original del precepto. Esta redacción del art. 10 CCEsp, permaneció intacta hasta el 9 de julio de 1974, fecha en la que se publicó el Decreto 1836/1974 del 31 de mayo, mediante el cual se introdujo la redacción actual (en su mayor parte) del artículo 10 CCEsp, incluyendo la disposición actual del art. 10.2,

⁹ Sobre la ley aplicable a los derechos reales en el Derecho internacional privado español, en general, y a las aeronaves, en particular, véase J. M. FONTANELLAS MORELL, «Drets reals», en A. FONT I SEGURA, J. M. FONTANELLAS MORELL, M. GARDEÑES SANTIAGO y G. GARRIGA SAU, *Lliçons de dret internacional privat*, Barcelona, Atelier, 2023, pp. 484-496.

que establece el marco conflictual *ad hoc* con su respectivo punto de conexión, a efectos de determinar la ley aplicable a los derechos constituidos sobre medios de transporte que ostentan la calidad de bienes especiales, tales como las aeronaves, buques, ferrocarriles, etc.

Es importante señalar que, en el año 1974, las mal llamadas legislaciones «forales» (*i.e.*, las territoriales) estaban poco desarrolladas, limitándose principal y fundamentalmente al reconocimiento de ciertas instituciones, recogidas en las distintas compilaciones históricas, de derecho matrimonial y sucesorio, aplicables por lo general a cada persona en función de su respectiva vecindad civil. Es por ello por lo que, en ese periodo, los conflictos de leyes internos en relación con los derechos constituidos sobre aeronaves y buques carecían de relevancia y/o sentido alguno, en tanto que las distintas legislaciones territoriales compiladas carecían de instituciones relativas a derechos constituibles sobre aeronaves. Sin embargo, con el retorno a la democracia parlamentaria y el surgimiento del Estado de las autonomías que implicó la Constitución de 1978, se ha producido, en los territorios con derecho propio compilado, un amplio desarrollo de los cuerpos legislativos autonómicos, *ex art.* 149.1.8.º CE. Así las cosas y siguiendo el planteamiento de fondo del presente artículo, a día de hoy ya se disponen de las primeras instituciones de derecho privado territorial propias, en particular, aquellas planteadas por el legislador autonómico catalán, que pueden resultar de aplicación en la constitución de derechos sobre aeronaves.

Así las cosas, y tal y como se ha introducido anteriormente, la redacción actual del art. 10.2 CCEsp, inalterada desde la reforma del CCEsp de 1974, dispone que la ley aplicable para los conflictos de leyes vinculados a los derechos constituidos sobre aeronaves, buques y medios de transporte ferroviario será la ley del lugar del registro y/o bandera del medio de transporte en cuestión. En ese sentido, se estima que el término «lugar» que prevé el punto de conexión establecido en el art. 10.2 CCEsp, no es otro que el país en el cual consta registrada y abanderada una aeronave determinada. Por consiguiente, la ley aplicable para los derechos constituidos sobre aeronaves será la ley del país de bandera y matrícula de cada unidad de transporte en concreto.

Desde una perspectiva sistemática a efectos de comprender la naturaleza del término «lugar» establecido como punto de conexión en el art. 10.2 CCEsp, nos podríamos remitir al art. 17 del Convenio sobre Aviación Civil de 1944, el cual establece que «Las aeronaves tienen la nacionalidad del estado en que estén matriculadas»¹⁰. Además, a modo de *soft law*¹¹, el Convenio de Ginebra de 19 de junio de 1948,

¹⁰ BOE, n. 55, de febrero de 1947, pp. 1338-1351 (art. 17, p. 1340).

¹¹ *Soft law*, en el sentido de que no hay constancia de que el Reino de España se hubiere adherido, y/o firmado y/o ratificado, el Convenio de Ginebra de 19 de junio de 1948, sobre

que establece el reconocimiento oficial de derechos sobre aeronaves, hace referencia a la inscripción de derechos y/o su denegación, de acuerdo con la ley nacional del registro en el que conste inscrita una determinada aeronave.

En conclusión, ese «lugar» dispuesto como punto de conexión que establece el art. 10.2 CCEsp, debería concebirse como el Estado de matrícula de cada aeronave, atendiendo a esa interpretación sistemática del precepto, en conjunto con los distintos instrumentos internacionales que sirven de marco para el registro y otorgamiento de bandera para aeronaves.

Por otra parte y en sentido histórico, la lógica del punto de conexión establecido en el art. 10.2 CCEsp, debe comprenderse en el sentido de que, en el año 1974, la legislación especial (*i.e.*, la LNA, así como el Instrumento de ratificación del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago de 7 de diciembre de 1944), así como la legislación civil con contenido de derechos constituibles sobre aeronaves, eran estrictamente leyes estatales e internacionales, firmadas y ratificadas por el Estado español. Así, las leyes territoriales y sus respectivas compilaciones quedaban absolutamente al margen, en tanto que no disponían de institución y/o provisión alguna antaño, respecto de derechos que se pudieran constituir sobre aeronaves.

En consecuencia y tal y como se introducía en el presente epígrafe, se podría entender más fácilmente que dicho «lugar» establecido como punto de conexión en el art. 10.2 CCEsp, se corresponde con el país de bandera y matrícula de la aeronave o buque. Sin embargo, a fecha de hoy, y tal como se mostrará en el siguiente epígrafe, se pueden encontrar las primeras manifestaciones de derecho positivo en materia de derechos constituibles sobre aeronaves previstas por legislaciones de carácter territorial, hecho que implica que el precepto deba reinterpretarse, de forma que pueda ir más allá de la ley del «lugar» del registro en sentido estricto.

Ahora bien y *a sensu contrario*, otra posible interpretación más controvertida respecto del objeto de discusión del presente artículo sería aquella basada en una interpretación literal del tenor del art. 10.2 CCEsp. En ese sentido, teniendo en cuenta que en el precepto se dispone que la ley aplicable a los derechos sobre aeronaves es la «ley del lugar del registro», de ello podría resultar en que la ley aplicable a los derechos

reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves. En el sentido del citado convenio, de acuerdo con su artículo primero, se entendería que los derechos sobre las aeronaves no sólo abarcan las posibles garantías que se pudieren constituir sobre una aeronave (como la hipoteca), sino también el derecho de propiedad; así como situaciones fácticas como la posesión por arrendamiento, de duración superior a seis meses. Extraído del instrumento de ratificación del citado convenio por la República de Colombia, mediante la Ley 834, de fecha de 10 de julio de 2003. En línea y disponible en: <https://www.leyex.info/leyes/Ley834de2003.htm>

constituídos sobre una aeronave, deba ser la ley territorial del lugar donde se hallare el respectivo registro de bandera y matrícula de la aeronave, en sentido estricto y sin más. Claro está, que dicha concepción implicaría un problema para aquellos sistemas jurídicos plurilegislativos en los con normas territoriales referentes a derechos sobre aeronaves. Por ejemplo, en el caso de nuestro país, debemos recordar que el registro y matriculación de aeronaves y buques, es una competencia exclusiva del estado central *ex arts.* 149.1.20.º y 149.1.8.º CE.

En este sentido, es importante recordar que el registro de matrícula de aeronaves es único para todo el país, y tiene su sede en Madrid¹². Por lo tanto, según esta interpretación literal del art. 10.2 CCEsp, la ley aplicable a los derechos sobre aeronaves no previstos en la LNA, sería necesariamente la estatal (*i.e.*, el CCEsp), al ser el cuerpo legislativo civil aplicable en todo el territorio español con carácter supletorio, y con plena independencia de otros posibles factores estrechamente vinculados con el negocio jurídico, tales como el lugar de base de la aeronave o el domicilio de su propietario en un territorio con instituciones de derecho propio. Todo ello, sin perjuicio de la aplicación preferente del contenido de la LNA, así como de las distintas normas reglamentarias de desarrollo, las cuales tendrían prioridad en cualquier relación jurídica relacionada con la constitución de derechos sobre aeronaves con elementos nacionales, debido al carácter de *lex specialis* de la misma. independientemente de una posible remisión a una determinada legislación territorial con carácter supletorio.

IV. LA RESOLUCIÓN DE LOS CONFLICTOS INTERNOS DE LEYES EN LA MATERIA. INSUFICIENCIA DE LA REGULACIÓN Y POSIBLES SOLUCIONES

Analizando el contenido del art. 10.2 CCEsp, se puede determinar, en primer lugar, que este precepto no sería aplicable a los conflictos de leyes interterritoriales que puedan surgir dentro del ordenamiento jurídico español respecto de cualquier derecho constituido sobre una

¹² El art. 4 del Real Decreto 384/2015, del Registro de Matrícula de Aeronaves (RMAC, en adelante), establece que: «El Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles depende de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y su ámbito geográfico se extiende a todo el territorio nacional. Consta de una sola oficina con sede en Madrid». Esta disposición muestra que la matriculación de aeronaves difiere de la matriculación de otros medios de transporte, *e.g.*, en comparación a los supuestos de matriculación de embarcaciones. En el caso de estas últimas, según el art. 3 del Real Decreto 1027/1989, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo: «Los Registros de Matrícula de Buques serán públicos y de carácter administrativo. Cada Distrito Marítimo dispondrá de su propio Registro de Matrícula. El del Distrito de la Capital de la Provincia Marítima estará a cargo del Jefe provincial de Marina Mercante y los de los demás Distritos de la misma dependerán de la Autoridad marítima local correspondiente». Es decir, que, para el caso de los buques, sí se disponen de distintos registros repartidos a lo largo de todo el territorio del Estado para los distintos distritos marítimos sometidos a la soberanía del reino.

aeronave, conforme a una legislación territorial específica, como podría ser el caso de una CET según el CCCat. Ello se debería al hecho de que el punto de conexión establecido en el art. 10.2 del CCEsp, es el país («lugar») de matrícula y/o bandera, lo que lo convertiría en un punto de conexión aplicable únicamente a los conflictos de leyes internacionales, teniendo en cuenta la existencia de un solo registro de matrícula de aeronaves en España, cuya competencia recae en la Administración General del Estado. En este sentido, el punto de conexión establecido desembocaría en una situación de *inoperatividad* de la norma de conflicto para resolver los conflictos de leyes interregionales al respecto dentro del ordenamiento jurídico español. Es decir, según la lógica del propio artículo, la ley del país de matrícula y/o bandera, debería ser la única ley aplicable a los derechos y gravámenes sobre una aeronave, sin ofrecer, consiguientemente, mecanismo alguno que permita la individualización de una determinada ley territorial integrada en el ordenamiento plurilegislativo español.

Además, al tratarse de una cuestión concerniente a los conflictos de leyes internos en España, debemos remitirnos al apartado del CCEsp que establece los mecanismos de resolución de los conflictos de leyes internos, en ausencia de cualquier otro precepto legal específico, según lo dispuesto en su art. 16. Sin embargo, este precepto se centra en la resolución de conflictos de carácter personal, basados esencialmente en la vecindad civil del individuo, sin ofrecer un mecanismo de resolución para aquellos conflictos que sean de base territorial y real, como lo es el caso que nos ocupa para el presente artículo. Así las cosas y para el resto de conflictos de leyes internos que no resulten ser de base personal, el art. 16.1 del CCEsp remite al Capítulo IV del mismo código, que trata sobre las normas de conflicto internacionales (arts. 9 a 11 del CCEsp), entre las cuales se encuentra el controvertido art. 10.2 CCEsp. Por consiguiente, puesto que las normas sobre conflictos internos remiten a la norma de conflicto aplicable a los derechos constituidos sobre aeronaves, se acaba por no ofrecer una solución conflictual respecto de los derechos constituidos sobre aeronaves con arreglo a una determinada legislación territorial, dada la perspectiva estrictamente internacional del art. 10.2 CCEsp, en lo que a resolución de conflictos de leyes se refiere. A su vez, debemos tener en cuenta el hecho de que las propias leyes territoriales como el CCCat, tampoco pueden establecer su ámbito territorial de aplicación de las distintas instituciones que contienen, al ser un elemento sujeto, necesariamente, al arbitrio de la normativa conflictual dispuesta en el CCEsp, cuya competencia de desarrollo queda establecida en exclusiva a favor del Estado central, *ex art. 149.1.8.º CE*¹³, razón por la cual, los respectivos poderes legis-

¹³ En ese sentido, hay algunas excepciones a la regla, explicables mediante un ejemplo presente en el Libro V CCCat, por el que se dispone de una norma delimitadora en el espacio respecto de la aplicación del CCCat. Dicho ejemplo se encuentra en el derecho especial del re-

lativos autonómicos, no disponen de potestad de desarrollo normativo a tal efecto en el seno de sus respectivas legislaciones.

Por consiguiente, de acuerdo con el razonamiento previamente expuesto para el caso que nos ocupa, la aplicación de una determinada ley territorial, a efectos de constitución de derechos constituidos sobre aeronaves, resultaría apriorísticamente indiferente respecto de otros elementos que pudieren guardar mayor vinculación con la relación jurídica en cuestión, tales como el estatuto personal de sus titulares (*i.e.* vecindad civil, residencia habitual, nacionalidad) o el lugar de situación de la aeronave (*e.g.*, localización del aeródromo que sirve de base a la aeronave¹⁴), al objeto de poder aplicar la ley territorial en cuestión, que pudiese guardar mayor relación con dichas situaciones fácticas.

Sin embargo, y por otra parte, el art. 16 CCEsp sí que ofrecería una solución para los conflictos de leyes de base territorial con respecto a los derechos constituidos sobre bienes con carácter general. Ello podría explicarse por el hecho de que el punto de conexión usado en la mayoría de los ordenamientos jurídicos —y como lo es el caso de España— para las normas de conflicto aplicables a los bienes —sean muebles o inmuebles— es el sitio donde radican. A tal efecto, y sin perjuicio del marco dispuesto en el art. 16 CCEsp para los conflictos de leyes internos, sería a su vez posible un uso directo del art. 10.1 CCEsp, puesto que la propia norma de conflicto ya establece un punto de conexión directo y sin necesidad de remisión alguna, a efectos de determinar la ley que se les debe aplicar (*i.e.*, la *lex rei sitae*)¹⁵. En virtud de dicho punto de conexión, no hay óbice para que el marco conflictual pueda establecer que una determinada ley territorial resulte ser la de aplicación, para los derechos constituidos sobre aquellos bienes que estén sitos en una

tracto de tornería, previsto en el art. 568-21.1 CCCat, el cual se aplica en el territorio del Valle de Aran. A. FONT I SEGURA (*Actualización y desarrollo del sistema de Derecho interregional*, Santiago de Compostela, Universidad Santiago de Compostela, 2007, p. 109) ha criticado dichas manifestaciones de Derecho positivo presentes en las legislaciones territoriales, en tanto que se tratarían a todos los efectos, de normas de conflicto operantes a nivel interlocal dentro de los territorios de Derecho foral. Es por ello por lo que el desarrollo de dichas normas concerniría en exclusiva al legislador estatal en cualquier caso, *ex art.* 149.1.8 CE, al no dejar de ser parte del marco normativo conflictual, y sin perjuicio de su eficacia en exclusiva dentro de las respectivas unidades territoriales que conforman el sistema plurilegislativo español.

¹⁴ Aplicado al supuesto de hecho que nos ocupa, resultaría apriorísticamente indistinto, el hecho por el que una aeronave sobre la que se ha constituido una CET conforme al CCCat, tenga su base en un aeródromo sito en Cataluña (en tanto que territorio con Derecho foral propio), sea a efectos de solicitud de matrícula o de práctica de asiento, en el RMAC. Puesto que no hay ningún precepto del RD 384/2015 que obligue a indicar a los propietarios de la aeronave, el aeródromo que le sirve de base, a efectos de practicar cualquiera de los dos trámites. Así las cosas, el lugar de situación de base de la aeronave se convertiría en un elemento estrictamente fáctico, sin transcendencia jurídica alguna a efectos tanto del RMAC como de los arts. 10.2 y 16.1 CCEsp.

¹⁵ J. M. FONTANELLAS MORELL, «Drets reals», en A. FONT I SEGURA, J. M. FONTANELLAS MORELL, M. GARDEÑES SANTIAGO y G. GARRIGA SAU, *op. cit.*, n. 9, pp. 484-496.

cualquiera de esas unidades territoriales, mediante el uso de una posible remisión directa, y con absoluta independencia del estatuto personal de sus propietarios o poseedores.

Sin embargo, las aeronaves, por causa de tener la consideración de bienes muebles de carácter complejo¹⁶ tal y como nos dice SIERRA NOGUERO, resultan ser una excepción a esta regla general otorgada para los bienes muebles y/o inmuebles, al constituirse como bienes de obligado registro. Es por ello, que, para dichos bienes, se ha fijado el Estado de bandera, matrícula y registro como punto de conexión a efectos de determinar las leyes del ordenamiento jurídico que resulta de aplicación a los derechos y gravámenes constituidos sobre ellas. Así las cosas, ante la naturaleza estrictamente internacional y la rigidez del punto de conexión establecido en el art. 10.2 CCEsp, se puede determinar que otros factores no menospreciables ya mencionados en el seno de la relación jurídica que nos ocupa para el presente artículo, resultarían indistintos apriorísticamente, a efectos de determinar la ley aplicable a una situación de CET constituida sobre una aeronave. Así las cosas, una interpretación literal del precepto, establecería que no debería caber otra ley aplicable¹⁷ a los derechos constituidos sobre una aeronave, que exclusivamente la que se corresponda con la ley del país de bandera y registro, sin tener en cuenta el resto de factores potencialmente presentes en una relación jurídica de este tipo, aun cuando tales factores expresaran una mayor vinculación con una determinada ley territorial dentro del sistema jurídico plurilegislativo en el cual conste registrada y abanderada la aeronave.

¹⁶ E. SIERRA NOGUERO, *Manual de Derecho Aeronáutico*, Valencia, Tirant Lo Blanch, 2022, pp. 181-182.

¹⁷ En estos términos, cabe decir que el desplazamiento volitivo del punto de conexión aplicable a una determinada relación jurídica es lo que en Derecho conflictual se denomina como «conflicto móvil». Aplicado al caso concreto de las aeronaves, teniendo en cuenta el punto de conexión que los distintos marcos normativos conflictuales disponen, tanto en España como en el resto de los ordenamientos jurídicos del mundo, la única posibilidad por la que se podría generar *fraudulentamente* un conflicto móvil al respecto, sería registrando la aeronave en un país distinto (un «ordenamiento de cobertura») respecto del país donde esté *e.g.*, domiciliado su operador (el denominado «ordenamiento defraudado»). Ello ha dado lugar a una problemática emergente en el sector de la aviación civil, que no sería otra cosa que la proliferación de «banderas de conveniencia» en el sector. Por ese motivo, entre otros, el Convenio de Chicago de 1944 —la piedra angular del derecho aeronáutico a nivel internacional— fue modificado en los años ochenta para introducir el art. 83Bis, por el que se prevé la posibilidad de acuerdos de ejercicio de competencias entre el Estado de matrícula de una aeronave (ordenamiento de cobertura) y el Estado del domicilio del operador (ordenamiento defraudado). s/a; s/f, «Guía Administrativa Para La Ratificación Del Protocolo Relativo Al Artículo 83 Bis. Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO)», disponible en línea: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/83bis_sp.pdf?Mobile=1&Source=%2Fsecretariat%2Flegal%2F_layouts%2Fmobile%2Fdispform.aspx%3FList%3D36e704ff-11c3-419e-ae00-5f9c77757fc8%26View%3Dab9a5b63-94b4-47c1-8615-07ea4d088dab%26ID%3D33%26CurrentPage%3D1,

En base al tenor literal de dicho precepto, estimamos que se pueden concebir dos posibles hipótesis al respecto, con distinto resultado, tal y como se desarrollará en los siguientes subepígrafes.

1. Rechazo a la aplicación de una ley territorial, a la luz de la norma de conflicto del art. 10.2 CCEsp

Por una parte, habría una primera hipótesis no exenta de posibles críticas, atendiendo a la literalidad del art. 10.2 CCEsp. Teniendo en cuenta lo que dice exactamente el art. 10.2 CCEsp, se podría entender que dicha norma de conflicto no podría resultar de aplicación a los conflictos de leyes internos (*i.e.*, los conflictos de leyes que puedan surgir respecto a la legislación común, con las legislaciones civiles de base territorial). Dicho razonamiento, encontraría su base en el hecho que dicha norma de conflicto no dispone de una cláusula explícita que permita hacer la remisión mencionada en el punto anterior, debiéndose tener en cuenta exclusivamente *ex art.* 12.6 CCEsp el Estado de matrícula de la aeronave como punto de conexión a efectos de determinar la ley aplicable a los derechos constituidos sobre una aeronave, sin posibilidad de individualizar una legislación territorial.

Es por ello, que ante dicha carencia de la norma de conflicto que nos ocupa para el presente supuesto de hecho¹⁸, se podría argumentar que un derecho o gravamen previsto por una ley de un subsistema interno de base territorial como es el caso del CCCat, no podría resultar de aplicación para el caso de los derechos constituidos sobre aeronaves, debiéndose aplicar la legislación civil estatal a tal efecto y por consiguiente, en virtud del principio de supletoriedad¹⁹ establecido en el art. 13.2 CCEsp. En ese sentido, FONT I SEGURA indica que una hipotética resolución judicial en este sentido se trataría de un sumo

¹⁸ Cabe recordar, asimismo, lo dispuesto en el art. 16 CCEsp, sobre resolución de conflictos de leyes interterritoriales, que se remite a los criterios de los arts. 9 y 10 del CCEsp, para su resolución. Todo ello en virtud de una aplicación del art. 12.5 CCEsp para solucionar las remisiones al ordenamiento jurídico plurilegislativo español, el cual dispone que: «Cuando una norma de conflicto remita a la legislación de un Estado en el que coexistan diferentes sistemas legislativos, la determinación del que sea aplicable entre ellos se hará conforme a la legislación de dicho Estado». En resumidas cuentas y respecto del caso que nos ocupa para el presente artículo, ello implicaría sin más, que el art. 12.5 CCEsp remitiría al art. 16.1 CCEsp a efectos de resolver la clase de conflictos de leyes internos que nos ocupan en el supuesto del presente artículo, al estar tratando sobre una institución de Derecho territorial catalán. Por ello, al ser una CET-CCCat un derecho constituible sobre una aeronave, el art. 16.1 CCEsp obligaría a practicar una nueva remisión al art. 10.2 CCEsp y a su reiterado punto de conexión establecido para los derechos y gravámenes sobre aeronaves. Sin ofrecer, por tanto, una solución explícita *ex lege*, que permita una posible individualización a favor del derecho de una determinada unidad territorial dentro de España, conforme a la bandera y matrícula de la aeronave.

¹⁹ Dispone el art. 13.2 CCEsp: «En lo demás, y con pleno respeto a los derechos especiales o forales de las provincias y territorios en que están vigentes, regirá el Código Civil como derecho supletorio, en defecto del que lo sea en cada una de aquéllas según sus normas especiales».

error, teniendo en cuenta que el CCEsp tiene carácter exclusivamente supletorio y no de primacía, respecto de aquellas situaciones jurídicas a las que pueda resultar de aplicación una determinada legislación territorial. Especialmente, queremos recalcar que se trata de una tendencia recurrente, en los tribunales sitos fuera del territorio con legislación propia que resultare aplicable al fondo del asunto²⁰.

En este sentido, la Sentencia del Tribunal Constitucional (TC, en adelante) 226/1993, de 8 de julio, validó la aplicación del Derecho «común», para aquellos casos de inoperatividad del conjunto de criterios de conexión que puedan establecer una determinada norma de conflicto. A tal efecto, la sentencia, si bien reconoce el principio de no-discriminación entre los distintos ordenamientos civiles que conforman el Reino de España, establece que podrían resultar ajustadas a derecho, aquellas cláusulas de cierre presentes en aquellas normas de conflicto que permitan la remisión al derecho común, en detrimento del resto de ordenamientos territoriales, siempre que sea en *ultima ratio* y en defecto de cualquiera de los criterios en materia de ley aplicable que pueda establecer la norma de conflicto. Se trataría, en consecuencia y de acuerdo con el TC, de un mecanismo plausible en tales circunstancias, en aras de garantizar la «seguridad jurídica» del negocio jurídico en concreto²¹.

Aplicado al caso que nos incumbe, hay un grado razonable de probabilidad de que los registradores y jueces competentes eventualmente para conocer de cualquier negocio jurídico que implique la constitución de una situación de comunidad sobre una aeronave, pudieren llegar a dictaminar, en equivalencia con lo dispuesto en la citada sentencia²², la aplicación supletoria del CCEsp respecto de la LNA, como ley

²⁰ Respecto de ello, A. FONT I SEGURA (*op. cit.*, nota 13, p. 129) hace mención a la recurrente y consolidada falacia, por la que el Derecho común, se concibe erróneamente como el CCEsp *stricto sensu*, así como el resto de leyes especiales aplicables en la totalidad del estado. En ese sentido, el autor argumenta que no pueden concebirse los derechos propios territoriales como ajenos al Derecho común, cuando es el propio Código español la norma que reconoce los principios de igualdad y no-discriminación de las legislaciones territoriales frente a la legislación estatal, a su vez que delimita territorialmente —aunque con lagunas, e.g. a la luz del supuesto que nos ocupa para el presente artículo—, los respectivos ámbitos de aplicación tanto del propio CCEsp, como del resto de legislaciones territoriales, como el CCCat.

²¹ FJ4 de la Sentencia n. 226/1993, de 8 de julio, del Tribunal Constitucional (RTC 1993\226).

²² «En equivalencia», en el sentido que la STC 226/1993 abarcó la constitucionalidad de la remisión a favor de la legislación común en lo que respecta a ley aplicable, en defecto de los criterios cumulativos y subsidiarios, establecidos en los arts. 14.3 y 16.3 CCEsp, en relación con la determinación de la ley aplicable a la determinación de la vecindad civil de los hijos por filiación, y a los conflictos interregionales en materia de efectos del matrimonio, respectivamente. Si bien, en estos dos últimos supuestos, la remisión a la legislación «común» quedaba establecida explícitamente *ex lege*, como criterio residual en defecto de la inoperatividad cumulativa resto de puntos de conexión establecidos respectivamente. Este hecho no se da en el supuesto del art. 10.2 CCEsp, en tanto que se dispone de un solo punto de conexión en su tenor literal, sin

aplicable a cualquier negocio jurídico que implique una constitución de derechos sobre aeronaves, como lo sería el caso de una CET *ex* art. 554-2.2 CCCat, ante la incapacidad para hallar un criterio positivo de individualización o remisión a favor de un derecho previsto en una legislación territorial, de acuerdo con el tenor del art. 10.2 CCEsp. Se trataría de una solución fácil y sencilla —sin óbice de ser criticable—, pudiéndose justificar en base a la necesidad de brindar «seguridad jurídica» al negocio jurídico en cuestión, ante la falta de una solución particularizada contenida en la norma de conflicto.

Si bien y en opinión del autor del presente artículo, los hipotéticos argumentos que podrían sostener la apelación a la «seguridad jurídica» a efectos de la aplicación de la legislación civil estatal en el supuesto que nos ocupa, y en detrimento de una determinada legislación territorial, quedarían más que en entredicho desde el momento en que la aplicación de un derecho territorial en relación con un derecho constituido sobre tales medios de transporte, no debería comprometer, en modo alguno, la seguridad de un negocio jurídico, como sería la constitución de una situación de CET sobre una aeronave, conforme a una determinada legislación territorial. Máxime, y en la línea de lo expuesto en el inicio del presente artículo, por cuanto existen fórmulas comparables respecto de la constitución de situaciones de comunidad *stricto sensu*, entre el CCEsp y el CCCat.

2. Aceptación de la posibilidad de aplicación de una determinada legislación territorial para los supuestos de hecho que nos ocupan, a la luz de la norma de conflicto del art. 10.2 CCEsp

Por otra parte, cabe plantear una segunda hipótesis, en virtud de la cual el punto de conexión del país de abanderamiento o de matrícula, que establece el 10.2 CCEsp, podría interpretarse en el sentido de que cuando una aeronave sea objeto de registro y abanderamiento en un Estado plurilegislativo, como el español, la ley aplicable a la misma pueda ser cualquiera de las que territorialmente integran el sistema jurídico plurilegislativo del Estado de matrícula. De acuerdo con esta postura, podría llegarse a argumentar que el art. 10.2 CCEsp realiza una remisión *ad extra favor fori*²³, aunque implícita dado el tenor del precepto. En virtud de dicha interpretación y sin perjuicio de lo dispuesto con

poderse deducir mecanismo alguno que indique la posible remisión a favor de la legislación común o a cualquier otra, en defecto de inoperatividad de dicho punto de conexión.

²³ Remisión en el seno de un ordenamiento jurídico plurilegislativo —como es el caso español, siendo este uno de base territorial—, a favor de la ley de uno de los sistemas legislativos que lo componen. De hecho, cabe decir y/o recordar que España es el único Estado dentro de la Unión Europea que tiene diversos ordenamientos civiles de base territorial.

carácter estatal en las respectivas leyes especiales, se podría aplicar a estas situaciones la ley territorial española, que guardare mayor vinculación con la relación jurídica, siempre y cuando la aeronave dispusiere de bandera y matrícula de España.

Otro argumento que podría justificar la posibilidad de realizar una remisión a favor del Derecho catalán para el supuesto que nos ocupa, sería, según FONT I SEGURA, la aplicación directa del derecho del foro (*lex fori*), en aquellos supuestos en los que un juzgado sito en una demarcación donde se aplique el Derecho territorial catalán, pueda conocer de cualquier pleito —para el que tenga competencia—²⁴ en relación con la comunidad por turnos constituida a tal efecto, teniendo en cuenta especialmente, los factores no previstos explícitamente en la norma de conflicto en el 10.2 CCEsp (*e.g.*, el domicilio y/o residencia de los titulares y/o operadores de la aeronave, el lugar —aeródromo— de base de la aeronave), que vinculan la relación jurídica controvertida con el territorio con derecho territorial propio; si bien, la asunción de dicha opción implicaría una más que necesaria comprensión sistemática del punto de conexión establecido en el art. 10.2 CCEsp, con el citado criterio de conexión establecido en general para los bienes muebles, *ex art.* 10.1 CCEsp.

Esta tesis podría sustentarse analógicamente en la postura defendida por FORNER DELAYGUA, quien, en términos equivalentes²⁵, defendía la necesidad de concretar la ley territorial aplicable a los conflictos de leyes en las que el punto de conexión resulte ser un país con un sistema jurídico plurilegislativo, de acuerdo con la mayor o menor conexión de la ley de una de sus unidades territoriales con la relación jurídica en cuestión, una vez consideradas debidamente sus circunstancias particulares²⁶. En ese mismo sentido, no estaría de menos traer a colación la opinión emitida en voto particular por parte del magistrado del TC J. GONZÁLEZ CAMPOS, para la citada STC 226/1993. El magistrado argumentó, que resultaría «arbitrario» el hecho por el que el legislador estableciere puntos de conexión en ciertas normas de conflicto, que impidan la «localización» de aquella norma territorial del ordenamiento

²⁴ A. FONT I SEGURA, *op. cit.*, nota 13, p. 129.

²⁵ J. J. FORNER DELAYGUA, «La aplicación del Derecho catalán como Derecho español en los supuestos internacionales». En A. FONT I SEGURA, *La aplicación del Derecho civil catalán en el marco plurilegislativo español y europeo*, Barcelona, Atelier, 2011, pp. 101-110. Sucintamente y en ese sentido, el citado autor ha mostrado en su artículo, la problemática que en determinados supuestos puede implicar para una determinada relación jurídica, la individualización a favor de un determinado derecho territorial, cuando el marco nacional no sea capaz de individualizar por remisión *ad intra* o *ad extra favor fori*, un determinado derecho territorial *ex art.* 12.5 CCEsp, que pudiese guardar mayor vinculación con la relación jurídica en cuestión, sea por motivos de reenvío de retorno, por orden público del foro, o falta de alegación o prueba del Derecho extranjero.

²⁶ J. J. FORNER DELAYGUA, *loc. cit.*, (*Lliçons internacionals de dret privat*), p. 101. En A. FONT I SEGURA, *op. cit.* nota 25, p. 101.

plurilegislativo que guardare una mayor relación con el negocio jurídico, sin que ello implique a su vez, una transgresión de la «seguridad jurídica» que se defendía en la sentencia. Así las cosas y para el caso de los derechos constituidos sobre aeronaves, claro resulta que la ley del lugar del único registro de matrícula de aeronaves en España haría que la ley aplicable a tal efecto se correspondiera con la legislación común. No obstante, ello no habría de impedir que, en casos de concurrencia normativa como el estudiado, pueda realizarse una remisión al derecho del ordenamiento territorial que guarde una relación más estrecha con la aeronave. Es más, para preservar los principios de igualdad y no-discriminación entre las distintas legislaciones civiles coexistentes en España, reconocidos en las SSTC 156/1993 y 226/1993, esta segunda opción es sin duda preferible.

Sin perjuicio de la concurrencia de estos planteamientos a efectos de determinar la posible aplicación de las leyes territoriales a los supuestos que nos ocupan, habría una postura sostenida por parte de la doctrina, que podría resultar en una solución revestida de mayor seguridad jurídica, a efectos de poder aplicar una determinada ley territorial, para la clase de supuestos que nos ocupan. Sería la observancia de la técnica de las «cláusulas de escape», que está presente *e.g.*, en los Reglamentos Roma de la Unión Europea²⁷, y que consiste en permitir prescindir del punto de conexión que establece una norma de conflicto, en el caso de que, dado el conjunto de circunstancias de la relación jurídica, esta guardare una mayor relación con otra ley distinta respecto de la que una norma de conflicto²⁸. Dicho en otros términos, la aplicación

²⁷ J. C. FERNÁNDEZ ROZAS y S., SÁNCHEZ LORENZO, *Derecho internacional privado*, 12.^a ed., Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2022, pp. 151-153.

²⁸ Sin embargo, debemos añadir al respecto que, en el contexto del DIPr, es importante distinguir entre dos soluciones aparentemente similares, pero con objetivos y aplicaciones diferentes: la solución para la rigidez del 10.2 CCEsp y la cláusula de escape. Cuando nos referimos a encontrar una solución para sortear la rigidez del 10.2 CCEsp, aludimos a la necesidad de «perfilar» o «delimitar» mejor el Derecho aplicable *dentro* de la solución que retiene la norma de conflicto, especialmente en casos donde la conexión prevista es inapropiada por no permitir subdivisiones. Ello también ocurre cuando, por ejemplo, el sistema conflictual remite a un ordenamiento plurilegislativo que no tiene normas específicas para la resolución de los conflictos internos, como es *e.g.*, el caso de Estados Unidos en relación con el art. 9.8 CCEsp, sobre la determinación de ley aplicable a la sucesión. En estas situaciones, el art. 12.5 CCEsp no es operativo, porque los EE. UU. no disponen de un conjunto unificado de normas de resolución de los conflictos interestatales. Esto obliga a buscar alternativas fuera de la norma de conflicto estricta, que pasan por considerar otros criterios de conexión como el domicilio, el lugar de origen, la residencia habitual o los vínculos más estrechos. Por otro lado, cabe aclarar que la cláusula de escape tiene una *ratio* diferente, pues permite «escapar» a la legislación determinada por la norma de conflicto cuando, a pesar de ser muy «concreta» y bien «delimitada espacialmente», no resulta adecuada para regir la situación controvertida, porque hay otra normativa sustantiva más «próxima» al caso. Así, la cláusula de escape busca evitar la aplicación de una ley —que, aunque teóricamente pueda ser óptima, resulta «distante» o inapropiada para el caso en cuestión—, aplicando en su lugar otra más estrechamente conectada con la situación litigiosa. Aunque ambas soluciones demuestran «insatisfacción» para con la solución prevista por la

de dicha solución podría permitir la aplicación de una determinada ley territorial respecto de aquellos derechos constituidos sobre aeronaves, teniendo en cuenta otros factores más allá del reiterado punto de conexión que establece el art. 10.2 CCEsp, tales como la vecindad civil o el domicilio del titular —o titulares— de la aeronave o el lugar de su base, pudiéndose entender el punto de conexión previsto para las aeronaves, en conjunto con el criterio del punto de conexión para los bienes en general del 10.1 CCEsp (*i.e.*, la ley del lugar de situación del bien), aun teniendo en cuenta que las aeronaves se traten de un bien mueble de especial trascendencia con un punto de conexión establecido *ad hoc*. De este modo, se dispondría de un mecanismo de remisión directa hacia la ley de una de las unidades territoriales, dentro del sistema plurilegislativo español que pudiere guardar mayor vinculación con la relación jurídica, a falta de uno explícito previsto para el caso de los derechos constituidos sobre aeronaves. Si bien las cláusulas de escape son parte del derecho positivo europeo, todavía no lo son del Derecho conflictual español de fuente autónoma, en donde la imperatividad de la norma de conflicto, consagrada en el art. 12.6 CCEsp, es, hoy por hoy (en tanto no se haga una reforma legislativa o se cree una jurisprudencia concluyente al respecto), un obstáculo insalvable para su toma en consideración.

Por otra parte, en el derecho conflictual supraestatal, se dispone tanto de instrumentos normativos como de proyectos respecto de ciertos derechos constituidos sobre aeronaves que reconocen la posibilidad de realizar remisiones a la legislación de una de las unidades territoriales de aquél Estado cuya ley se hubiere establecido como aplicable. En ese sentido, el Convenio de Ciudad del Cabo de 16 de noviembre de 2001, relativo garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (CTC/01, en adelante), reconoce en su art. 5.3 la posibilidad de realizar una remisión interna de carácter territorial, de acuerdo con cada normativa conflictual interna, cuando la ley que el CTC/01 designe como aplicable a una determinada garantía constituida sobre un determinado equipo aeronáutico —en defecto de su concreción por las partes—, sea una de las integradas en un sistema jurídico plurilegislativo. A su vez, su art 5.4 también establece una posible cláusula de escape, a favor de aquel Derecho regional que pudiere guardar una mayor vinculación con la relación jurídica, para aquellos supuestos de incapacidad de remisión a favor de un determinado Derecho territorial, en base al marco normativo conflictual interno en cuestión²⁹. Asimismo, respecto de los

norma de conflicto, lo hacen de manera diferente: mientras que la vía buscada para resolver la rigidez del 10.2 CCEsp pasa por «subdividir» y «adaptar» la conexión para hacerla más operativa dentro del marco de la norma de conflicto, la cláusula de escape facilita la «elusión» de la solución propuesta, cuando se estime inidónea para un supuesto concreto.

²⁹ A tal efecto, el art. 5.4 del Instrumento de adhesión del CTC/01 (*BOE*, núm. 238, de 4 de octubre de 2013, páginas 81500 a 81565), dispone lo siguiente: «Cuando un Estado abarca

proyectos normativos de ámbito institucional, debe hacerse referencia a la propuesta de Reglamento comunitario en materia de conflictos de leyes aplicable a los derechos reales realizado por el GEDIP (Grupo Europeo de Derecho Internacional Privado), en el cual, sin perjuicio de lo dispuesto en su art. 6 —que prevé un punto de conexión para los derechos constituidos sobre los medios de transporte en la misma sintonía que lo realiza el art. 10.2 CCEsp (*i.e.*, ley del país de registro)—, reconoce en su art. 15, la posibilidad de realizar una remisión de carácter interno, para los derechos constituidos con arreglo a la ley de un sistema jurídico plurilegislativo con arreglo a las normas internas del país en cuestión³⁰. Así las cosas, se puede apreciar que, sin perjuicio del establecimiento del registro nacional como punto de conexión primario, la posibilidad de realizar una remisión interna en el seno de un ordenamiento plurilegislativo, a efectos de ley aplicable a los derechos constituidos sobre aeronaves y buques, no es una «quimera» y, desde luego, permitiría en España respetar los principios constitucionales de igualdad y no discriminación entre las legislaciones civiles territoriales sin comprometer la seguridad jurídica.

V. REFLEXIONES FINALES

Como se ha podido ver, hay disposiciones de ciertas legislaciones territoriales presentes en nuestro ordenamiento jurídico, más concreta-

varias unidades territoriales, cada una de las cuales tiene sus propias normas jurídicas con respecto al asunto que debe decidirse, y cuando no hay indicación de la unidad territorial pertinente, la ley de ese Estado decide cuál es la unidad territorial cuyas normas regirán. [...]». Aún más, el citado precepto establece, no una cláusula de excepción propiamente dicha, sino un criterio conflictual defectivo, para aquellas situaciones en los que las normas de conflicto internas del sistema plurilegislativo en cuestión, no puedan resolver un determinado conflicto interno: «[...] A falta de esas normas, se aplicará la ley de la unidad territorial con la cual el caso tenga un nexo más estrecho». Ante la hipotética concurrencia de una situación como esta, el citado precepto del CTC/01 establece la posibilidad de aplicar aquella ley territorial, que guardare un mayor vínculo con la relación jurídica.

³⁰ GEDIP – Subgroup «Rights in rem» (2023): *The law applicable to rights in rem consolidated version track changes*. Groupe Européen de Droit International Privé (GEDIP). Oslo, 12 de julio de 2022. pp. 3-8. En línea y disponible en: <https://gedip-egpil.eu/wp-content/uploads/2023/06/The-law-applicable-to-rights-in-rem-consolidated-version-track-changes-28062023.pdf>. A tal efecto, el citado artículo 15 de la propuesta consolidada de reglamento, dispone lo siguiente: «1. Cuando un Estado comprende varias unidades territoriales, cada una de las cuales tiene sus propias normas jurídicas respecto de los derechos de propiedad, cada unidad territorial será considerada como un Estado, a efectos de identificar la ley aplicable en virtud del presente Reglamento». Aunque, en el mismo artículo, se establece que la propuesta de reglamento no sería aplicable para los conflictos de leyes internos que se suscitaren dentro de un sistema jurídico plurilegislativo: «2. Un Estado miembro que comprende varias unidades territoriales, cada una de las cuales tiene sus propias normas en materia de derechos de propiedad, no estará obligada a aplicar el presente Reglamento para conflictos de leyes que surjan entre dichas unidades únicamente» (traducción al español de los preceptos por parte del autor del presente trabajo).

mente, en el caso catalán, en donde se regulan instituciones de Derecho positivo, como la comunidad especial por turnos, que pueden resultar de aplicación en materia de constitución de derechos sobre aeronaves.

Mediante el presente trabajo, se ha pretendido abordar una serie de cuestiones teóricas de fondo, tanto en relación con el marco conflictual español respecto de los derechos constituidos sobre aeronaves en base a una determinada legislación territorial; así como el hecho por el cual la calificación jurídica de un negocio de aprovechamiento por turnos sobre una aeronave, la cual puede variar en función de la naturaleza del negocio jurídico en cuestión, sea contractual estrictamente; o bien real, en los casos de situación de comunidad especial, como lo sería el supuesto de la institución de la CET-CCCat. Dada la rigidez del punto de conexión establecido en el art. 10.2 CCEsp —en conjunto con el art. 16.1 CCEsp—, no se prevé un mecanismo explícito por el que se permita una remisión *ad extra favor fori*, a favor de aquella legislación territorial en cuestión, en base a la cual se hubiere constituido un derecho sobre una aeronave, como lo sería el caso de una CET-CCCat, lo que puede implicar una cierta problemática. Sin embargo, se puede decir que existirían más argumentos a favor que en contra, a efectos de poder justificar una posible remisión interna al ordenamiento de una unidad territorial a efectos de determinar la ley aplicable a los derechos constituidos sobre aeronaves, teniendo en cuenta los principios constitucionales de igualdad y de no-discriminación entre los distintos ordenamientos territoriales del sistema plurilegislativo español.

Teniendo en cuenta la existencia de derechos constituibles sobre aeronaves previstos en las legislaciones territoriales, como es el caso de la comunidad especial por turnos sobre aeronaves no comerciales del CCCat, puede concluirse que la redacción del art. 10.2 CCEsp precisa de una modificación. Todo, a efectos de garantizar una mayor seguridad jurídica respecto de aquellos negocios jurídicos realizados conforme a una determinada legislación territorial; y en sintonía con los reiteradamente mencionados principios constitucionales de igualdad y no-discriminación entre los distintos ordenamientos jurídicos españoles, y de completitud del sistema jurídico que debe dar respuesta a todos los conflictos de leyes generados en su seno. Asimismo, en esta tesitura, una nueva redacción o interpretación del art. 10.2 CCEsp podría justificarse por la tendencia, cada vez más presente en los instrumentos conflictuales supranacionales, de dar entrada a las cláusulas de excepción, que permiten flexibilizar las soluciones conflictuales a fin de garantizar que a toda situación privada internacional le sea aplicada la ley más estrechamente vinculada con ella. Sería deseable que un procedimiento técnico similar fuera incorporado algún día al DIPr español de producción estatal que rige el tráfico jurídico interregional.

