



RUSSIN, VECCHI

& HEREDIA BONETTI

Financiamiento & Arrendamiento Aeronáutico 2018

Quinta edición

*Reproducido con el permiso de Law Business Research Ltd
Este artículo fue publicado por primera vez en mayo de 2018*

1. Convenciones

¿De cuáles tratados principales de derecho aeronáutico forma parte su país? ¿Su país es parte en la Convención de Nueva York de 1958?

La República Dominicana es parte en los siguientes tratados principales de derecho aeronáutico:

- El Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas Para el Transporte Aéreo Internacional, de fecha 12 de octubre de 1929, y el Protocolo de La Haya que modifica dicho convenio, de fecha 28 de septiembre de 1955; ambos ratificados el 25 de febrero de 1972 y vigentes desde el 25 de mayo de 1972;
- el Convenio de Roma sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras, de fecha 7 de octubre de 1952, del cual es uno de los signatarios originales, pero aún no ha ratificado.
- el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, de fecha 7 de diciembre de 1944, ratificado el 25 de enero de 1946 y vigente desde el 4 de abril de 1947. Los protocolos han sido ratificados en relación con el artículo 45 el 28 de diciembre de 1954; artículos 48(a), 49(e) y 61 el 28 de diciembre de 1954; artículo 50(a) del 24 de noviembre de 1961; artículo 50(a) el 2 de octubre de 1976; artículo 56 el 30 de mayo de 1972; artículo 83-bis el 21 de marzo de 2006; artículo 93-bis; y el Texto Auténtico Quinquelingüe, con reserva, el 29 de septiembre de 1995. Todos estos artículos están vigentes a excepción del último;
- la Convención de Ginebra sobre el Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, de fecha 19 de junio de 1948, de la cual es uno de los signatarios originales, pero aún no ha ratificado;
- el Convenio de Montreal para la Unificación de Ciertas Reglas Para el Transporte Aéreo Internacional, de fecha 28 de mayo de 1999, ratificado el 21 de septiembre de 2007;
- el Convenio de Tokio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, de fecha 14 de septiembre de 1963, ratificado el 3 de diciembre de 1970;
- el Convenio de La Haya para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, de fecha 16 de diciembre de 1970, ratificado el 22 de junio de 1978;
- el Convenio de Montreal para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, de fecha 23 de noviembre de 1971, ratificado el 28 de noviembre de 1973, aunque no ha ratificado su Protocolo Suplementario de fecha 24 de febrero de 1988.
- el Convenio de Montreal sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, de fecha 1 de marzo de 1991, ratificado el 9 de marzo de 2011; y
- el Convenio de Beijing para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional, de fecha 10 de septiembre de 2010, ratificado el 27 de noviembre de 2012. El Protocolo Suplementario de la misma fecha fue ratificado el 22 de marzo de 2013. Ninguno de los dos ha entrado en vigor.

La República Dominicana no ha firmado ni ratificado el Convenio de Roma para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Embargo Preventivo de Aeronaves, de fecha 29 de mayo de 1933, ni



el Convenio de Ciudad del Cabo relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, de fecha 16 de noviembre de 2001.

2. Legislación Nacional

¿Cuál es la principal legislación nacional aplicable a la financiación y el arrendamiento aeronáutico?

Además de las disposiciones de aplicación general contenidas en los Códigos Civil y Comercial, el estatuto nacional clave aplicable a la financiación, el arrendamiento y la propiedad en general relacionados con la aviación es la Ley de Aviación Civil No. 491-06, de fecha 22 de diciembre de 2006, modificada por la Ley No 67-13, de fecha 24 de abril de 2013 (Ley de Aviación Civil).

3. Ley Gobernante

¿Existen restricciones a las cláusulas de elección de ley en los contratos para la transferencia de intereses o la generación de garantías respecto a las aeronaves? Si las partes no son libres de especificar la ley aplicable, ¿la ley aplicable relevante es la ley del lugar donde se encuentra la aeronave o del lugar donde está registrada?

Si bien la elección de la ley extranjera por las partes no está expresamente prohibida, debe hacerse una distinción entre la ley de perfeccionamiento de la hipoteca y la ley de su procedimiento de ejecución. En cuanto a la ley de perfeccionamiento del título o la garantía sobre las aeronaves en la República Dominicana, debe regir por la ley Dominicana.

De conformidad con la sección 47.7(c) del Reglamento Aeronáutico Dominicano RAD-47 (RAD-47), todos los documentos a través de los cuales se incorpora, traspasa o modifica el título o la garantía de las aeronaves registradas localmente, deben ser firmados ante un notario público Dominicano, ya sea como un acto auténtico declarado ante y redactado por el notario público, o un documento redactado en privado firmado ante y certificado por dicho notario público.

En el caso específico de acuerdos de hipoteca, éstos sólo se pueden incorporar a través de un acto auténtico, declarado ante y redactado por un notario público en presencia de dos testigos según las normas específicas dispuestas bajo la ley Dominicana.

En cuanto a la ley que regirá su procedimiento de ejecución, suponiendo que tal opción sea válida bajo las leyes extranjeras aplicables y que no sea contraria al orden público, los tribunales Dominicanos, en principio, mantendrán dicha cláusula.

4. Traspaso de aeronaves

¿Cómo se traspasa el título de una aeronave?

Respecto al traspaso, deben tenerse en cuenta dos escenarios: el traspaso de aeronaves registradas localmente y el traspaso de aeronaves registradas en el extranjero.

Por un lado, de conformidad con los artículos 92 y siguientes de la Ley de Aviación Civil y la sección 47.7 del RAD-47, el título de aeronaves registradas localmente se transfiere a través de la notificación del contrato de transferencia correspondiente ante el Registro Nacional de

Aeronaves (RNA), el cual se encuentra bajo la competencia del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), una entidad pública autónoma creada por la Ley de Aviación Civil que es responsable de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana. Tras el registro, el IDAC procede a emitir un documento de registro a favor del nuevo propietario. La documentación correspondiente debe ser registrada ante el IDAC y el RNA dentro de los 10 días de su firma, conforme a la sección 47.7(g) del RAD-47.

Por otro lado, si bien la ley Dominicana no regula el traspaso de aeronaves registradas en el extranjero, sí requiere que los documentos expedidos en el extranjero cumplan con los requisitos mínimos para ser considerados válidos en la República Dominicana. En este sentido, el traspaso o la documentación del título relacionado con aeronaves que sean importadas a la República Dominicana para fines de registro local tienen que cumplir con los siguientes requisitos:

- debe ser válido conforme a las leyes de la jurisdicción de origen;
- deberá estar debidamente apostillado o certificado por las autoridades consulares según el caso; y
- si está redactado en un idioma distinto al español, debe ir acompañado de una traducción al español certificada por un intérprete judicial acreditado localmente.

Además, en la medida en que el vendedor de dichas aeronaves se haya registrado en la República Dominicana como un operador aéreo y que la aeronave vendida se haya registrado en sus especificaciones de operación (OpSpecs) correspondientes, tendría que declarar al IDAC que ya no posee dicha aeronave y solicitar que se le excluya de sus OpSpecs. Del mismo modo, el comprador, en la medida en que se haya registrado localmente como un operador aéreo, tendrá que actualizar sus OpSpecs correspondientemente ante el IDAC con el fin de operar dicha aeronave en la República Dominicana.

5. Requisitos del documento de traspaso

¿Cuáles son las formalidades para crear un documento de traspaso ejecutable para una aeronave?

Como en la pregunta 4, este asunto debe considerarse desde el punto de vista tanto de aeronaves registradas localmente como en el extranjero. De conformidad con la sección 47.7(c) del RAD-47, en la medida en que tal documento de transferencia se refiera a las aeronaves registradas localmente, deberá ser firmado ante un notario público Dominicano, lo que a su vez implica que dicho documento sea firmado en la República Dominicana. Puede tomar la forma de un acto auténtico, declarado ante y redactado por el notario público actuante en cuestión, o un acuerdo redactado en privado, firmado en presencia del notario público y certificado como tal.

De conformidad con la sección 47.7(p) del RAD-47, la firma del notario público actuante tendría que ser legalizada por la Procuraduría General de la República antes de depositar ante el IDAC. Dado que es técnicamente posible que un documento redactado en privado se genere en un idioma distinto al español, incluso si se firma localmente, dicho documento tendría que ir acompañado de una traducción al español certificada por un intérprete judicial acreditado



localmente, cuya firma también requeriría legalización por la Procuraduría General de la República.

El Anexo A, sección 1 del RAD-47 requiere que todos los documentos de traspaso generados localmente se registren ante la Oficina de Registro Civil correspondiente previo a su registro ante el RNA.

Con respecto a cualquier documentación de traspaso o título requerida con el fin de registrar una aeronave registrada en el extranjero bajo las OpSpecs de un operador aéreo registrado localmente, dicha documentación tendría que cumplir los mismos requisitos establecidos para los documentos expedidos en el extranjero (ver la pregunta 4).

Observamos que estos requisitos también se aplicarían a toda la documentación de apoyo presentada con respecto a cualquier solicitud que se haga ante el IDAC. Además, de conformidad con la sección 47.11 del RAD-47, cualquier solicitud presentada ante el IDAC con respecto al RNA, así como cualquier documentación presentada en apoyo a dicha solicitud, deberá estar firmada físicamente, en tinta, por un representante debidamente autorizado de la parte solicitante.

Registro de propiedad de aeronave y contraprestaciones de arrendamiento

6. Registro de Aeronaves

Identificar y describir el registro de aeronaves.

De conformidad con los artículos 85 y 92 de la Ley de Aviación Civil, el RNA, administrado y mantenido por el IDAC, es un sistema cuyo propósito es registrar todas las aeronaves Dominicanas; es decir, las aeronaves que sean propiedad tanto de individuos como empresas Dominicanos; de individuos o empresas extranjeros que hayan establecido su domicilio en la República Dominicana; o del Estado Dominicano.

El RNA incluye lo siguiente:

- la nacionalidad, número de matrícula y especificaciones adecuadas para los fines de identificación de las aeronaves individuales;
- títulos o documentos que incorporan, traspasan, reconocen, modifican, extinguen o de alguna manera afectan los derechos sobre una aeronave o motor de aeronave que está siendo utilizado o está destinado a ser utilizado en aeronaves Dominicanas;
- las decisiones judiciales que reconocen, transfieren, modifican o extinguen la propiedad de las aeronaves o de los gravámenes sobre aeronaves o motores de aeronaves, etc.;
- las ejecuciones de hipotecas, requerimientos judiciales o cualesquiera otras medidas preventivas o cautelares que puedan afectar a las aeronaves;
- los contratos para el uso de las aeronaves;
- el cese de las actividades de las aeronaves;
- la inutilización o pérdida de la aeronave y cualesquiera modificaciones sustanciales a las que la aeronave pueda estar sujeta;
- la documentación relativa a los propietarios de aeronaves Dominicanas;
- las pólizas de seguro sobre aeronaves o motores de aeronaves; y



- cualquier evento o documento que pueda alterar o estar vinculado a la situación legal de una aeronave.

Como se confirma bajo el RAD-47, la información contenida en el RNA es de conocimiento público, y puede ser solicitada por terceros.

7. Registrabilidad de los intereses de propiedad y arrendamiento de las aeronaves

¿Los intereses de propiedad o arrendamiento, o el acuerdo de arrendamiento, sobre las aeronaves pueden registrarse en el registro de aeronaves? ¿Hay limitaciones sobre quién puede ser registrado como propietario? ¿Un interés de propiedad puede registrarse con cualquier otro registro? ¿Los intereses de los propietarios, operadores y arrendatarios de motores de aeronaves pueden ser registrados?

Como se indicó anteriormente, los intereses de propiedad o arrendamiento o los acuerdos de arrendamiento sobre las aeronaves pueden ser registrados en el RNA. En este sentido, el concepto de "propietario" legalmente abarca lo siguiente:

- individuos o empresas Dominicanos;
- individuos o empresas extranjeros que han establecido domicilio en la República Dominicana;
- el Estado Dominicano; o
- personas con un interés legítimo sobre la aeronave correspondiente, el motor de la aeronave o piezas individuales (arrendatarios, acreedores, garantes, etc.)

Los intereses sobre los motores de aeronaves también están sujetos a registro ante el RNA. Observamos que, de conformidad con el artículo 1(jj) de la Ley de Aviación Civil, el concepto de motor de aeronave incluye lo siguiente:

- los motores que están siendo utilizados en las aeronaves;
- los motores que están destinados a ser utilizados en aeronaves; y
- las piezas individuales de dichos motores, excluyendo las hélices.

Las aeronaves registradas en otro estado pueden obtener el registro en el RNA luego de la cancelación del registro anterior.

8. Registro de intereses de propiedad

Resuma el proceso de registro de un interés de propiedad.

El registro de intereses de propiedad se lleva a cabo a través de una solicitud escrita dirigida al Director General del IDAC. La documentación de apoyo debe incluir necesariamente lo siguiente:

- el documento de identificación personal (ID) del solicitante, si es un nacional;
- cuando el solicitante es una persona extranjera, él o ella debe tener su residencia o domicilio en la República Dominicana;
- cuando el solicitante es una empresa, debe entregar copias de su actual Registro Mercantil y su estatuto social válidos, debidamente registrados en el Registro Mercantil a través de la Cámara de Comercio del domicilio del solicitante. En la medida en que los estatutos no lo dispongan expresamente, deberá proporcionarse una autorización corporativa expresa,



según se contemple en los estatutos, para el representante que firma la solicitud y para la tarea específica que se solicita, también debidamente registrada ante la Cámara de Comercio correspondiente;

- el solicitante debe tener el título o poseer un documento confirmando su propiedad sobre la aeronave. Esto debe cumplir con todos los requisitos legales relativos a su validez (ver la pregunta 5);
- un formulario IDAC 2000-24 completado, del Departamento de Aeronavegabilidad;
- un Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave que se busca registrar;
- un Certificado de Exportación para la aeronave, en caso de que provenga de un país extranjero;
- siempre que sea aplicable, un Certificado de Cancelación de Registro de la aeronave expedido por el país del último registro de la aeronave en cuestión;
- los certificados originales de las pólizas de seguro de la aeronave contratados por el propietario de la aeronave que cubran las cantidades legales establecidas (50,000 pesos Dominicanos por lesiones a los pasajeros y a la tripulación y 300,000 pesos Dominicanos por lesiones a terceros en el suelo);
- el pago de todas las cuotas correspondientes, las cuales son recaudadas administrativamente por el IDAC;
- los recibos que muestran el pago de todos los impuestos y tasas aplicables Dominicanos; y
- siempre que el propietario de la aeronave sea un individuo, él o ella debe proporcionar un certificado indicando la ausencia de antecedentes penales, expedido por la Policía Nacional. Las empresas deben proporcionar esta certificación respecto a sus accionistas.

Si bien la solicitud en sí no requeriría legalización o certificación notarial, la documentación de apoyo sí la requeriría como se indica en la pregunta 5. Esto incluye cualquier traducción certificada necesaria en la medida en que los documentos en cuestión estén redactados en un idioma distinto al español.

Tipo de aeronave	Costo del certificado (Pesos Dominicanos)
Aeronave privada, uno a cinco pasajeros	100
Aeronave privada, cinco o más pasajeros	150
Aeronave comercial, uno a nueve pasajeros	250
Aeronave comercial, 10–20 pasajeros	500
Aeronave comercial, 21–45 pasajeros	750
Aeronave comercial, 46 o más pasajeros	1,000
Aeronave de entrenamiento	50
Aeronave para trabajos aéreos	100



Además de los cargos por servicio del IDAC de 100 pesos Dominicanos y del costo anual del Certificado de Aeronavegabilidad correspondiente de conformidad con la tabla incluida arriba, hay costos asociados a la solicitud como resultado de las notarizaciones, certificaciones y apostillas que puedan ser requeridas según el caso.

El costo por documento para cada uno de estos servicios relacionados tiende a ser relativamente pequeño (menos de 47 pesos Dominicanos). Hay, sin embargo, una excepción notable en el caso específico de los documentos de traspaso generados localmente. El registro previo necesario ante la Oficina de Registro Civil implica costos administrativos y fiscales de aproximadamente el 2 por ciento de las sumas involucradas en el documento correspondiente.

A menos que se especifique lo contrario, el propietario de una aeronave se presume que es el titular del motor de la aeronave. Como se indica en la pregunta 7, los intereses de terceros sobre dicho motor pueden ser registrados por separado. Las solicitudes de registro ante el IDAC tienen un tiempo promedio de tramitación de 15 días calendario. Las tasas mencionadas en el presente documento están vigentes a la fecha de publicación pero están sujetas a cambio como es la prerrogativa de las autoridades correspondientes.

9. Título y terceros

¿Cuál es el efecto del registro de un interés de propiedad en cuanto a la prueba de título y terceros?

El efecto del registro es de naturaleza declarativa, estableciendo la presunción legal de la responsabilidad del propietario registrado en lo que respecta a las obligaciones legales y reglamentarias derivadas de la operación de la aeronave en cuestión o cualquier daño causado por ella. También proporciona evidencia de la propiedad prima facie, no definitiva. De conformidad con el artículo 91 de la Ley de Aviación Civil, el registro de un interés de propiedad en el RNA no representa una prueba de título y puede ser impugnada en el caso de ausencia del título o de un título defectuoso.

10. Registro de intereses de arrendamiento

Resuma el proceso para registrar un interés de arrendamiento.

El registro de intereses de arrendamiento de aeronaves registradas localmente se lleva a cabo a través de una solicitud escrita dirigida al Director General del IDAC. La documentación de apoyo debe incluir lo siguiente:

- el documento de identificación personal (ID) del solicitante, si es un nacional;
- cuando el solicitante es una persona extranjera, él o ella debe tener su residencia o domicilio en la República Dominicana;
- cuando el solicitante es una empresa, debe entregar copias de su actual Registro Mercantil y sus estatutos sociales válidos, debidamente registrados ante el Registro Mercantil a través de la Cámara de Comercio del domicilio del solicitante. En la medida en que los estatutos no lo dispongan expresamente, se debe proporcionar una autorización corporativa expresa, según se contemple en los estatutos, para el representante que firma la solicitud y para la tarea



específica que se solicita, también debidamente registrada ante la Cámara de Comercio correspondiente;

- la posesión de un documento que confirme el interés de arrendamiento sobre la aeronave. Esto debe cumplir con todos los requisitos legales relativos a su validez (ver la pregunta 5);
- el pago de todas las cuotas correspondientes, las cuales son recaudadas administrativamente por el IDAC;
- los recibos que muestran el pago de todos los impuestos y tasas aplicables Dominicanos; y
- siempre que el propietario de la aeronave sea un individuo, él o ella debe proporcionar un certificado indicando la ausencia de antecedentes penales, expedido por la Policía Nacional. Las empresas deben proporcionar esta certificación respecto a sus accionistas.

Si bien la solicitud en sí no requeriría legalización o certificación notarial, la documentación de apoyo sí la requeriría como se indica en la pregunta 5, incluyendo cualquier traducción certificada necesaria en la medida en que los documentos en cuestión estén redactados en un idioma distinto al español.

11. Certificado de registro

¿Cuál es el régimen para la certificación de los intereses de aviación registrados en su jurisdicción?

De conformidad con el artículo 86 de la Ley de Aviación Civil, el Director General del IDAC emitirá certificados de registro a favor de los propietarios elegibles que obtengan el registro exitosamente. El certificado de registro incluye la siguiente información con respecto a la aeronave en cuestión:

- nacionalidad y marcas de registro;
- fabricante y modelo;
- número de serie;
- nombre y domicilio del propietario;
- fecha de emisión;
- firma del emisor del certificado; y
- cualquier otra información considerada relevante al IDAC.

Los certificados de registro no incluyen campos dedicados expresamente a los gravámenes o intereses hipotecarios sobre la aeronave registrada. Aunque esta información puede ser incluida en los certificados de registro bajo la etiqueta de "información relevante", por lo general no es el caso. Sin embargo, esta información es de dominio público y puede ser solicitada al IDAC por terceros con respecto a la aeronave específica. Observamos que no se emiten certificados de registro con respecto a los motores de las aeronaves o las piezas de repuesto, aunque las certificaciones de propiedad pueden ser solicitadas al IDAC sobre una base de caso por caso.

12. Cancelación de registro y exportación

¿El propietario o acreedor hipotecario está obligado a dar su consentimiento para cualquier cancelación de registro o exportación de la aeronave? ¿La autoridad de aviación debe notificar? ¿Puede el operador bloquear cualquier cancelación de registro o exportación propuesta por un propietario o acreedor hipotecario?



De conformidad con el Anexo A del RAD-47, la cancelación de registro o la exportación de aeronaves registradas requiere ya sea evidencia de la cancelación de cualquier gravamen registrado, o el consentimiento expreso y por escrito de la persona o entidad a cuyo favor se estableció el gravamen en cuestión. Los estatutos y reglamentos aplicables no requieren expresamente que el IDAC notifique ninguna de dichas solicitudes a las partes potencialmente interesadas.

De conformidad con el artículo 232 de la Ley de Aviación Civil, una parte interesada puede oponerse a la modificación, suspensión o cancelación de un certificado de registro a través de una protesta por escrito dirigida a la Junta de Aviación Civil, un ente asesor del poder ejecutivo que supervisa las actividades del IDAC.

13. Poder de representación

¿Cuáles son las principales características de los poderes de representación en la cancelación de registro y la exportación?

La parte correspondiente es libre de proporcionar poder de representación a los fines de la cancelación de registro o la exportación. Generalmente se requiere que dicho poder de representación haga mención expresa de la tarea autorizada y ante cuáles entidades dicha tarea se llevaría a cabo, aunque las autoridades locales se reservan el derecho de solicitar que estos poderes de representación cumplan con lineamientos específicos sobre una base de caso por caso.

Estos poderes de representación pueden ser revocados por uno de los dos medios siguientes:

- la revocación expresa mediante un documento escrito indicando dicha revocación, y su alcance; y la revocación tácita, a través de un nuevo poder de representación indicando un apoderado legal diferente. Dicho poder de representación puede ser otorgado a más de un abogado en la medida en que se contemplen múltiples abogados a través de un único documento; los documentos adicionales sólo tendrían como resultado la revocación tácita de los poderes otorgados anteriormente.

Asumiendo que dicho poder de representación contiene los consentimientos necesarios (ver la pregunta anterior) y no condiciona la cancelación de registro o la exportación de ninguna manera, la persona designada como representante podría llevar a cabo dicha cancelación de registro o la exportación siempre y cuando él o ella tenga la documentación de apoyo requerida.

El poder de representación en sí mismo no sería afectado, en principio, por la insolvencia per se del otorgante. Sin embargo, cualquier cancelación de registro o modificación realizada a través de dicho poder de representación seguiría siendo objeto de oposición por terceros, y si la insolvencia diera lugar a una transferencia de la propiedad, esa transferencia de la propiedad invalidaría de hecho los poderes de representación otorgados por el propietario anterior.

14. El Convenio de Ciudad del Cabo y el IDERA



Si el Convenio de Ciudad del Cabo está vigente en la jurisdicción, describa cualquier característica notable del proceso irrevocable de cancelación de registro y autorización de solicitud de exportación (IDERA).

Como se indica en la pregunta 1, la República Dominicana no es parte en el Convenio de Ciudad del Cabo.

Garantías

15. Forma y contenido del documento de garantía (hipoteca)

¿Cuál es la forma típica de un documento de garantía sobre la aeronave y qué debe contener?

De conformidad con los artículos 93, 103 y 104 de la Ley de Aviación Civil, a pesar del hecho de que son bienes movibles, las aeronaves y los motores de las aeronaves están sujetos a hipoteca conforme a lo dispuesto en el Código Civil para las propiedades inmobiliarias. Como resultado, los documentos correspondientes deben ser actos auténticos, declarados ante y redactados por un notario público Dominicano y redactados en español.

De conformidad con el artículo 2132 del Código Civil, el monto garantizado deberá ser incluido en el documento de la hipoteca en sí a fin de que sea considerada válida para registro. Si bien los términos económicos del acuerdo no tienen que ser incluidos expresamente, es recomendable incluir una referencia al documento de préstamo correspondiente (por ejemplo, un contrato de préstamo firmado en una fecha determinada por las partes) con el fin de asegurar más fácilmente la aplicación de las disposiciones relevantes en una posible ejecución hipotecaria.

Otras garantías que se pueden registrar sobre las aeronaves o los motores de aeronaves en el Registro Nacional de Aeronaves son privilegios y embargos. De conformidad con los artículos 102 y 105 de la Ley de Aviación Civil, los siguientes son derechos de los acreedores privilegiados que pueden afectar directamente a las aeronaves registradas como resultado de la orden judicial certificada correspondiente:

- tasas y derechos sobre el transporte aéreo;
- honorarios de abogados y costos judiciales;
- sumas adeudadas al propietario anterior de la aeronave registrada; y
- salarios y liquidaciones de personal adeudados.

16. Requisitos y costos de los documentos de garantía

¿Cuáles son los trámites de los documentos para la creación de una garantía susceptible de ejecución sobre una aeronave? ¿Cuáles son los costos de dichos documentos?

Dependiendo del tipo de garantía en cuestión, se aplicarán diferentes requisitos formales. Como se mencionó, las hipotecas sobre las aeronaves o los motores de aeronaves sólo pueden incorporarse a través de un acto auténtico declarado ante y redactado por un notario público en



presencia de dos testigos, el cual a su vez deberá ser legalizado en la Procuraduría General de la República antes de ser depositado en el IDAC.

Similarmente al caso discutido en la pregunta 8, los costos involucrados en la obtención de certificaciones y registros previos para las garantías son generalmente mínimos, aunque ciertamente pueden aumentar siempre que se involucre un gran volumen de documentos.

17. Requisitos para el registro de garantía

¿Debe el documento de garantía depositarse ante la autoridad de aviación o cualquier otro registro como condición para su creación efectiva o perfección contra el deudor y terceros? Resuma el proceso para registrar un interés hipotecario.

Asumiendo que se haya cumplido con todos los requisitos de documentación mencionados anteriormente, la perfección se obtiene por medio del registro ante el RNA como se indica en el artículo 104 de la Ley de Aviación Civil. El registro de garantía se lleva a cabo mediante solicitud escrita dirigida al director general del IDAC, la cual debe incluir lo siguiente:

- una descripción de la aeronave o motor en cuestión;
- la naturaleza, cantidad y estado del gravamen;
- la designación del tribunal que emite la orden, siempre que sea aplicable;
- la designación del expediente judicial al que corresponde la orden, siempre que sea aplicable;
- la transcripción de la orden judicial correspondiente, siempre que sea aplicable;
- datos particulares (individuo o empresa) de la persona contra la cual la medida ha sido ordenada; y
- si la entidad solicitante es una empresa, un representante debidamente autorizado debe realizar dicha solicitud. Si la solicitud se hace a lo interno de la empresa, la misma deberá ser impresa con el membrete corporativo y llevar el sello de la empresa.

La documentación de apoyo, a su vez, debe incluir lo siguiente:

- el documento que incorpora válidamente la garantía en cuestión (por ejemplo, una copia fiel y certificada del acto auténtico que contenga el contrato de hipoteca o una orden judicial certificada, según el caso);
- una copia del certificado de registro de la aeronave correspondiente; y
- en el caso de empresas, la autorización corporativa requerida por los estatutos correspondientes tanto para el representante que firma la solicitud como para la tarea específica que se solicita. Si estos documentos son extranjeros, los mismos deben ser:
 - debidamente apostillados o certificados por las autoridades consulares según el caso; y
 - en la medida en que estén redactados en un idioma distinto al español, deberán estar acompañados de una traducción al español certificada por un intérprete judicial acreditado localmente.

Con respecto a los costos, el IDAC cobra una tarifa de servicio de 200 pesos Dominicanos para el registro de las garantías. Al igual que en el caso de los documentos de traspaso, se requiere registro previo ante la Oficina de Registro Civil correspondiente, con su costo de



aproximadamente 2 por ciento ad valorem. Los costos adicionales se limitan a los gastos generalmente menores representados por las notarizaciones y certificaciones requeridas. Una vez más, las tasas mencionadas en el presente documento están vigentes a la fecha de publicación, pero están sujetas a cambio como es la prerrogativa de las autoridades correspondientes.

18. Registro de garantía

¿Cómo se certifica el registro de una garantía?

El registro de la garantía puede ser certificado solicitando y obteniendo un certificado de estatus legal del IDAC para la aeronave o el motor en cuestión. No se expiden certificados de registro para la garantía, y el certificado de registro de la aeronave no necesariamente incluye gravámenes registrados.

19. Efecto del registro de una garantía

¿Cuál es el efecto del registro en cuanto a terceros?

El registro hace que la garantía en cuestión sea oponible a terceros, tales como acreedores sin garantía, a partir de la fecha y hora de su registro. En base a la sección 47.29 del RAD-47, los registros se considerará que se han realizado en la fecha y hora en que la solicitud correspondiente fue completada y debidamente depositada ante el IDAC. El orden de prioridad opera en base a esta fecha y hora con respecto a otras garantías registradas sobre la misma aeronave.

El objetivo principal del Registro Nacional de Aeronaves es permitirle a terceros obtener información transparentemente sobre el estatus legal de las aeronaves. Sin embargo, los terceros no deben confiar en la información contenida en el certificado de registro de una determinada aeronave, debido al hecho de que puede no incluir toda la información relevante sobre garantías o la información puede estar desactualizada. La fuente de información recomendada es un certificado de estatus legal del IDAC, ya que debe proveer todos los datos actuales.

20. Estructura y alteración de la garantía

¿Cómo están estructuradas típicamente las garantías sobre aeronaves y arrendamientos?

¿Cuáles son las consecuencias de los cambios a la garantía o sus beneficiarios?

Bajo la ley Dominicana, las garantías son derechos reales y, como resultado, persiguen el activo en sí, no a la persona que lo posee. En caso de novación, se requeriría un nuevo registro dado que, bajo la ley Dominicana, el préstamo original se consideraría terminado, junto con todas las obligaciones accesorias, tales como la garantía. Por lo tanto, tendría que incorporarse y registrarse una nueva garantía en relación con el nuevo préstamo generado como resultado de la novación.

Sin embargo, observamos que el traspaso del préstamo a un nuevo deudor no se considera que tenga efecto de novación sobre dicho préstamo y por lo tanto no requeriría estrictamente un



nuevo registro. La obligación permanece igual y se considera que el nuevo prestamista tiene derechos de subrogación con respecto a las prerrogativas del prestamista original tanto en el marco del préstamo como en sus obligaciones accesorias.

Respecto a los fideicomisos, observamos que la ley Dominicana sólo recientemente ha reconocido y aplicado el concepto de fideicomiso a través de la promulgación de la Ley No. 189-11 y sus reglamentos correspondientes el 16 de julio de 2011 y el 2 de marzo de 2012, respectivamente. El uso de un fideicomiso permitiría efectivamente mucho más flexibilidad en cuanto a la capacidad de hacer cambios estructurales sin la necesidad de hacer un nuevo registro de garantía. Sin embargo, dada la ausencia actual de costos significativos para obtener el registro de hipoteca sobre aeronaves ante el Registro Nacional de Aeronaves, el uso de un fideicomiso, aunque es conveniente, no necesariamente es rentable.

21. Garantía sobre motores de repuesto

¿Qué forma toma típicamente la garantía sobre motores de repuesto y cómo funciona?

Dado que la definición de ‘motor de aeronave’ prevista en la Ley de Aviación Civil cubre los motores de repuesto (por ejemplo, los motores destinados a ser utilizados en las aeronaves), éstos también pueden ser objeto de acuerdos hipotecarios registrados en el IDAC.

A menos que se especifique lo contrario, una garantía sobre una aeronave incluye garantía sobre sus motores instalados. Una garantía efectiva no se crearía sobre un motor que no esté instalado en la aeronave en cuestión o que no esté referenciado específicamente en el acuerdo hipotecario correspondiente.

Siempre que un motor sea gravado como resultado de haber sido instalado en una aeronave gravada, entendemos que dicho motor dejaría de ser gravado al ser sustituido por otro motor o al momento de ser liberado expresamente de gravamen por las partes correspondientes.

Si ese motor ha sido gravado individualmente (por ejemplo, como motor de repuesto), entonces como resultado de la naturaleza real del gravamen, sólo se podría desgravar cuando las partes lo liberen expresamente.

Medidas de ejecución

22. Recuperación de la propiedad después del término del arrendamiento

Describe los procedimientos básicos de recuperación de la propiedad después del término del arrendamiento. ¿Cómo puede el arrendatario obstaculizar legalmente el derecho del propietario a ejercer remedios por defecto?

Luego del término del arrendamiento o en el caso de un incumplimiento bajo el arrendamiento, si el arrendatario no entrega voluntariamente el control de la aeronave, el arrendador no puede tomar posesión de ella sin intervención judicial. Con el fin de recuperar la propiedad, el arrendador debe procurar una sentencia judicial para la entrega de la aeronave en cuestión de conformidad con el contrato de arrendamiento correspondiente. A continuación, deberá emitir



una orden para la entrega específica una vez que el plazo establecido en la sentencia judicial de dicha entrega haya expirado.

23. Ejecución de garantías

Describe las medidas básicas para ejecutar una garantía. ¿Cómo puede el dueño obstaculizar legalmente el derecho del acreedor a ejecutar la garantía?

La ejecución requiere que el acreedor hipotecario realice el proceso de embargo de bienes inmuebles dispuesto en los artículos 673 y siguientes del Código de Procedimiento Civil. Los tribunales de la República Dominicana estarán involucrados en este proceso de ejecución.

Cuando el crédito del acreedor hipotecario está garantizado adicionalmente por garantías colaterales tales como pagarés auténticos, redactados por y ante un notario público, los cuales son de carácter ejecutivo, entonces técnicamente un procedimiento ex parte está disponible por medio de un embargo ejecutivo, persiguiendo el cobro de la deuda contraída con respecto a los bienes del deudor en general, incluyendo la aeronave hipotecada. Este procedimiento es mucho menos tedioso que un embargo de bienes inmuebles y (en principio) sólo un funcionario judicial está involucrado (el alguacil), sin necesidad de intervención del tribunal.

La aeronave es el activo respecto al cual se cobrará el crédito con garantía – a través de su venta en virtud de una subasta pública, tanto en el proceso de embargo de bienes inmuebles como en el proceso de embargo ejecutivo. Estos procesos, una vez ejecutados, no autorizan automáticamente al acreedor hipotecario a retener la propiedad del bien embargado (es decir, la aeronave), sino a recuperar el monto de su deuda de la subasta. Dicho esto, a veces, si en la subasta no hay partes interesadas que presenten una oferta por el precio inicial, la subasta se declarará ‘no adjudicada’ y, en consecuencia, el acreedor hipotecario puede mantener la propiedad del bien embargado por el momento.

También es útil destacar que, en la subasta del activo entregado como colateral – ya sea a través de embargo ejecutivo o de embargo de bienes inmuebles – la adjudicación de los bienes hipotecados se hará al mejor postor que pague en efectivo. En principio, no es posible pagar la puja en la subasta por vía de compensación.

Los procedimientos de insolvencia como lo dispone actualmente la ley Dominicana sólo suspenden la ejecución de la deuda no asegurada; todas las formas de deudas aseguradas no son afectadas. El deudor sólo podría impedir el derecho del acreedor hipotecario a ejecutar ya sea mediante el pago de las cantidades adeudadas en su totalidad o impugnando la ejecución hipotecaria poniendo en evidencia errores técnicos u omisiones en términos del debido proceso. El deudor también puede intentar demorar la ejecución hipotecaria solicitando que el tribunal modifique las condiciones de la subasta pública como resultado de inconsistencias detectadas.

24. Gravámenes y derechos prioritarios



¿Cuáles gravámenes y derechos tendrán prioridad sobre la propiedad de la aeronave o sobre una garantía de la aeronave? Si una aeronave puede ser tomada, embargada o detenida, ¿existe alguna forma de compensación a disposición de un propietario o acreedor hipotecario?

Los gravámenes que resulten de impuestos vencidos y no pagados o salarios y beneficios por indemnización laboral no pagados tendrán prioridad sobre cualquier otra garantía.

Impuestos y restricciones de pago

25. Impuestos

¿Qué impuestos se pueden aplicar a los pagos de arrendamiento relacionados con la aviación, pagos de préstamos y traspasos de aeronaves? ¿Cómo se puede minimizar legalmente la obligación tributaria?

Los pagos de arrendamiento están sujetos al Impuesto al Valor Agregado (IVA), conocido como el Impuesto a la Transferencia de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS) en la República Dominicana, a la tasa aplicable actual de 18 por ciento. Los pagos de arrendamiento e intereses devengados están sujetos a impuestos sobre la renta anual a la tasa aplicable actual del 29 por ciento. Si estos pagos se realizan en el extranjero, están sujetos a una retención de impuesto (WHT) del 10 por ciento, la cual reemplaza al impuesto sobre la renta aplicable.

26. Controles de cambio

¿Hay alguna restricción en los pagos internacionales y los controles de cambio vigentes en su jurisdicción?

No hay controles de cambio establecidos en la República Dominicana. Sin embargo, a excepción de los pagos de capital en el contexto de un préstamo, los pagos internacionales están sujetos a una WHT del 10 por ciento.

27. Intereses por mora

¿Hay alguna limitación en la cantidad de intereses por mora que se puede cargar en los pagos de arrendamiento o préstamo?

No.

28. Aduana, importación y exportación

¿Hay algún costo para llevar la aeronave a la jurisdicción o sacarla de la jurisdicción? ¿La obligación se atribuye al propietario o al acreedor hipotecario?

Ni la importación ni la exportación de aeronaves tienen algún costo asociado actualmente.

Seguros y reaseguros



29. Seguros cautivos

Resuma cualquier régimen de seguros cautivos en su jurisdicción que sea aplicable a la aviación.

La ley Dominicana no dispone ningún régimen de seguros cautivos actualmente.

30. Cláusulas de causa directa

¿Son legalmente efectivas las cláusulas de causa directa bajo la documentación de los seguros y reaseguros?

Las cláusulas de causa directa no son legalmente efectivas dadas las obligaciones legales de los reaseguradores (bajo el artículo 148 de la Ley de Seguros y Bonos No. 146-02, que es una ley de orden público) de pagar a sus correspondientes transmitentes las cantidades de las cuales serían responsables bajo una reclamación.

31. Reaseguros

¿Los traspasos de reaseguro (por aseguradores locales o cautivos) son legalmente efectivos?

¿Los traspasos de reaseguro están típicamente contemplados en las transacciones de arrendamiento y financiamiento aeronáutico?

Como se implica en la pregunta 30, la ley Dominicana reconoce y regula los contratos de reaseguro, los cuales de hecho están a menudo involucrados en asuntos de aviación civil en la República Dominicana.

32. Responsabilidad

¿Puede un propietario, arrendador o financiador ser responsable por la operación de la aeronave o por las actividades del operador?

Asumiendo que el operador en cuestión y la aeronave que está siendo operada por él estén debidamente registrados, no.

33. Responsabilidad estricta

¿La jurisdicción adopta un régimen de responsabilidad estricta para los propietarios, arrendadores, financiadores u otras personas sin interés operacional en la aeronave?

La responsabilidad estricta se adopta respecto al propietario o arrendatario, según el caso y como lo demuestren los registros correspondientes ante el RNA. Los financiadores y otros terceros sin interés operacional en la aeronave no se presumen directamente responsables de ningún daño.

34. Cobertura de responsabilidad de terceros



¿Hay requisitos mínimos para la cantidad de cobertura de responsabilidad de terceros que debe ser establecida?

Sí. Los operadores aéreos están obligados a tener una póliza de responsabilidad general que abarque la totalidad de sus operaciones, la cual debe permanecer válida por la duración de su licencia y tener una cobertura de al menos un millón de pesos Dominicanos o su equivalente en dólares Estadounidenses para responder a cualquier daño del cual puedan ser responsables.

Elaborado por:

República Dominicana

Russin, Vecchi & Heredia Bonetti

Edificio Monte Mirador, 3er. Piso

Calle El Recodo No. 2, Santo Domingo, 10101

Luis Heredia Valenzuela (lheredia@rvhb.com)

Laura Fernandez – Peix (lfernandez@rvhb.com)

Santo Domingo | www.rvhb.com