

Inversiones en el sector aeronáutico: oportunidades y retos del sistema de Ciudad del Cabo

## **Inversiones en el sector aeronáutico: oportunidades y retos del sistema de Ciudad del Cabo**

Encarna CORDERO

Catedrática de Derecho Civil

Of Counsel de Pérez-Llorca

**Diario La Ley**, Nº 8832, Sección Tribuna, 27 de Septiembre de 2016, Ref. D-339, Editorial **LA LEY**

El sector aeronáutico ha celebrado con entusiasmo la adhesión de España al Protocolo aeronáutico, pues se augura un abaratamiento de las operaciones financieras relacionadas con la adquisición de derechos de uso y de dominio sobre aeronaves. Esta mejora vendría facilitada por el abaratamiento de costes financieros que se predica de la supuesta efectividad y consistencia de la garantía internacional diseñada por los instrumentos de Ciudad de Cabo. El objeto de estas páginas es examinar en qué medida el régimen legal español aplicable a las aeronaves permite colmar estas aspiraciones, y las asperezas que todavía deben limarse para que la garantía internacional pueda funcionar adecuadamente en las operaciones con aeronaves matriculadas en España.

Normativa comentada

*Convenio Internacional 16 Nov. 2001, hecho en Ciudad del Cabo (garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil. Instrumento de Adhesión)*

*Instrumento de adhesión 13 Nov. 2015 (al Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo 16 Nov. 2001)*

*RD 384/2015 de 22 May. (Reglamento de matriculación de aeronaves civiles)*

### DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional sexta. *Registros internacionales.*

## **I. UN NUEVO RÉGIMEN DE GARANTÍAS SOBRE AERONAVES**

Desde el pasado 1 de marzo, España forma parte del conjunto de países adheridos al Convenio de Ciudad del Cabo (LA LEY 15850/2013) (1) y al Protocolo aeronáutico (LA LEY 22001/2015) (2) . Es el resultado de un proceso largamente esperado por los operadores del sector, alentados por el vaticinio

de UNIDROIT (3) sobre el hecho de que las garantías del Convenio de Ciudad del Cabo han de contribuir decisivamente a un recorte de los costes de la financiación de adquisiciones y arrendamientos de aeronaves. UNIDROIT considera que esta mayor eficiencia de las operaciones del sector vendrá propiciada por el notable incremento de la seguridad jurídica que es predicable del Convenio de Ciudad del Cabo, tanto en lo referente a la constitución, como a la conservación y registro de derechos sobre la aeronave, así como, finalmente, a la flexibilidad y eficiencia del régimen de ejecución de los derechos de garantía constituidos para la financiación. De hecho, cumplidas ciertas condiciones, la adhesión al Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo puede conllevar la aplicación del llamado «descuento por el Convenio de Ciudad del Cabo [CTCD]» en los créditos a la exportación y las ayudas vinculadas al comercio de aeronaves [v. cuadro 5 de la Sección 2 del Reglamento Delegado [UE] 2016/155 de la Comisión, de 29 de septiembre de 2015 (LA LEY 22110/2015) (4) ].

Las presuposiciones anteriores cuentan con una fundamentación racional: teóricamente, el riesgo del financiador de bienes muebles será menor, e inferior será también el coste de esta financiación, si concurren todas las circunstancias siguientes: *a)* si cuenta con una garantía real de eficacia internacional que, por tanto, no esté condicionada por la localización del bien, ni constreñida por la aplicación de ordenamientos jurídicos locales; *b)* si la garantía es inmune a cualquier otra garantía no registrada (sea local o internacional), incluso anterior y conocida o sospechada por el acreedor con garantía internacional, pues esta inmunidad evita costes de investigación y elimina riesgos asociados a posibles resoluciones judiciales basadas en la diligencia adecuada a la buena fe; y, finalmente, *c)* si la garantía es ejecutable de un modo eficiente, bajo parámetros de rentabilidad económica para el acreedor garantizado.

Ahora bien, para que la certeza y seguridad jurídica que el sistema de Ciudad del Cabo pretende procurar sean una realidad, la adhesión de España no debería ser el punto final de este proceso de incorporación al mundo de las garantías internacionales, pues la implantación del régimen de Ciudad del Cabo exige importantes reformas de nuestro Ordenamiento, que no pueden realizarse a través de resoluciones de Direcciones Generales (5) , ni tampoco mediante reglamentos (por ejemplo, el de matriculación de aeronaves, en el que se aprovechó para establecer algunas previsiones relativas al Registro Internacional, cfr. la Disp. Adic. 6.<sup>a</sup> del RD 384/2015, de 22 de mayo, (LA LEY 10113/2015) que, en parte, son contrarias al Protocolo). Por el contrario, necesitamos una regulación que acondicione nuestro Ordenamiento al régimen de la garantía internacional (6) , ya que en caso contrario correremos el riesgo de que resulte frustrada la seguridad a que aspira el Convenio y su Protocolo, y estaremos dando razones a los operadores del sector para desarrollar estrategias de deslocalización hacia países con un régimen jurídico más predecible y eficiente. No hay que olvidar que los instrumentos de Ciudad del Cabo tienen el rango formal correspondiente a los tratados

internacionales, superior al de cualquier ley, y que su entrada en vigor el pasado 1 de marzo, supuso la ineficacia de las normas internas españolas (en materia concursal, sobre los procedimientos ejecutivos) en todo aquello que sea incompatible con las previsiones del Convenio y su Protocolo. Y es evidente que un escenario de libre implantación del sistema de Ciudad de Cabo por jueces, notarios, registradores, donde las reglas no previstas por el Legislador deban ser improvisadas en cada caso (como la «adaptación» prevista en los arts. 44.4 (LA LEY 12550/2015), 57 (LA LEY 12550/2015) y 61 de la Ley 29/2015, de 30 de julio (LA LEY 12550/2015), de cooperación jurídica internacional en materia civil), no es la panacea de la seguridad jurídica que este régimen pretende y que los operadores necesitan. Por ello, la Comisión Europea ha condicionado el disfrute del apoyo oficial a la adquisición de derechos sobre aeronaves a la incorporación de las prescripciones del Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo a la legislación nacional de los Estados, propiciando la exclusión de las ventajas con respecto a aquellos que adopten medidas incompatibles con el Convenio, o que no tomen medidas exigidas para la efectividad de dicho Convenio [cfr. núms. 37 (7) y 42 (8) del Cuadro 5, Sección 2, del Reglamento Delegado [UE] 2016/155 de la Comisión, de 29 de septiembre de 2015 (LA LEY 22110/2015) (9) ].

Con la apuesta del Legislador español por el sistema de Ciudad del Cabo no debería suceder lo mismo que con otras garantías «supuestamente eficientes» importadas (siquiera sea obligatoriamente) de otras experiencias jurídicas, como ha sucedido con el régimen de garantías financieras plasmado en el RDL 5/2005 (LA LEY 428/2005). En este ámbito, aun contando con un marco jurídico pretendidamente armonizado (por la Directiva 2002/47/CE (LA LEY 8049/2002)), se han producido decisiones judiciales que han socavado la finalidad del régimen legal, como manifiestamente sucede cuando se admiten medidas cautelares que suspenden la ejecución de garantías financieras *supuestamente inmunes* al concurso (10) . Imagínese el lector qué podría pasar en un escenario sin adaptación de nuestros regímenes legales.

*La adhesión de España no debería ser el punto final de este proceso de incorporación*

No queremos concluir esta breve introducción sin indicar que las supuestas ventajas del régimen de Ciudad del Cabo no tienen por qué comportar necesariamente el aumento en España de las operaciones de financiación y adquisición de derechos sobre aeronaves, ni tampoco de los asuntos judiciales y extrajudiciales relativos a los derechos tutelados por la garantía internacional. En cuanto a lo primero, las compañías con licencia española podrían seguir financiándose como hasta ahora, normalmente en el extranjero (Iberia y, en general, el grupo IAG, se financia en Irlanda), y —según la

prensa económica (11) — a través de operaciones orientadas a una financiación titulizada, basadas en estructuras societarias en las que tanto el emisor de los títulos como el arrendador financiero tienen su domicilio social fuera de España. En segundo lugar, por lo que se refiere al ejercicio judicial y extrajudicial de los derechos y facultades derivados de la garantía internacional, como después exponemos, ni siquiera es seguro que rijan obligatoriamente el fuero del lugar de matrícula de la aeronave.

Dedicamos los epígrafes que siguen a exponer los aspectos más relevantes a la hora de ajustar nuestro Derecho interno al sistema de Ciudad del Cabo y, sobre todo, a señalar los escollos que pueden afectar al funcionamiento óptimo del engranaje de reglas relativas a derechos sobre aeronaves matriculadas en España.

## **II. REGISTRO DE MATRICULACIÓN, INSCRIPCIÓN DE DERECHOS SOBRE AERONAVES EN EL REGISTRO DE BIENES MUEBLES E INSCRIPCIÓN DE GARANTÍAS INTERNACIONALES A TRAVÉS DEL REGISTRO DE BIENES MUEBLES COMO PUNTO DE ACCESO NACIONAL**

Una primera cuestión importante derivada de la adhesión a los instrumentos de Ciudad del Cabo es la de determinar cómo queda compuesto el régimen de registro relativo a aeronaves. En la medida en que este Convenio creó un Registro Internacional que tiene encomendada (v. art. 16 del Convenio (LA LEY 15850/2013)) la inscripción de un amplio elenco de actos y negocios jurídicos relacionados con las aeronaves, así como también de derechos o garantías no contractuales [en virtud de la declaración formulada por España conforme al art. 40 del Convenio (LA LEY 15850/2013) (12) ], ¿subsiste adicionalmente el sistema de doble registro, «administrativo» y «civil», que ha venido rigiendo hasta ahora? Tradicionalmente en España han coexistido el registro de matriculación de aeronaves (hoy dependiente del Ministerio de Fomento y regulado por el RD 384/2015 (LA LEY 10113/2015)) y el registro de derechos sobre aeronaves (regulado en los arts. 177 y ss. del Reglamento de Registro Mercantil de 1956, (LA LEY 34/1956) vigente en lo que concierne a aeronaves), primero en el Registro Mercantil y, en la actualidad, en el Registro de Bienes Muebles. Hay que destacar, además, que ambos registros se configuran como registros «obligatorios», incluida, por tanto, la inscripción de derechos sobre aeronaves en el Registro de Bienes Muebles [registro que, sin embargo, dejó de ser «obligatorio» para los derechos sobre buques desde la aprobación de la Ley 14/2014, de 24 de julio (LA LEY 11981/2014), de Navegación Marítima (13) ]. Sobre esta multiplicidad de registros, cabe hacer las siguientes consideraciones:

- El Convenio y su Protocolo no sustituyen ni eliminan las exigencias nacionales sobre matriculación de aeronaves (reguladas en el RD 384/2015), requeridas por los compromisos

internacionales suscritos por España (14) , que, además, se presuponen en algunas de las disposiciones del Protocolo (15) .

— Los instrumentos de Ciudad del Cabo tampoco excluyen la inscripción de los derechos de dominio y de arrendamiento sobre la aeronave en el Registro de Bienes Muebles, inscripción que, como hemos indicado, es obligatoria para los derechos sobre aeronaves de nacionalidad española y de propiedad privada que se destinen o puedan destinarse a fines industriales o mercantiles (art. 179 del Reglamento de Registro Mercantil de 1956).

— Finalmente, a la luz del Reglamento de Registro Mercantil de 1956, nada tiene que ver la inscripción obligatoria de derechos sobre la aeronave en el Registro de Bienes Muebles, con el hecho de que —de conformidad con la declaración formulada por España conforme al artículo XIX del Protocolo (16) — este Registro sea el punto de acceso nacional español al Registro Internacional de Ciudad del Cabo en lo referente a la garantía internacional, ya que el Legislador español no ha establecido que la inscripción de garantías internacionales sobre equipos aeronáuticos en el Registro Internacional excluya la obligatoriedad de la inscripción de los derechos sobre aeronaves en el Registro de Bienes Muebles.

— En todo caso, es evidente es que, a pesar de lo previsto en el RD 384/2015 (cfr. su Disp. Adic. 6.ª (LA LEY 10113/2015) y la contestación dada por la DGRN el 28 de abril de 2016 al registrador de bienes muebles de Madrid), la garantía internacional no tiene que hacerse constar ni anotar de ninguna manera en el Registro de Bienes Muebles, ni, por otra parte, resultará de utilidad ningún asiento registral dirigido a dotar de publicidad internacional a las garantías nacionales sobre aeronaves, sencillamente porque ya no se constituirán garantías nacionales, que son mucho menos eficientes que la internacional (17) .

Así pues, el Registro Internacional de Ciudad del Cabo no sustituye a los dos registros existentes hasta ahora, además de por las razones expuestas (porque las normas que exigen la inscripción en estos registros no han sido reformadas), por otra razón adicional, ya que, como después exponemos, ni siquiera coinciden los objetos registrables en los tres registros implicados, pues en el Registro de matriculación y en el Registro de Bienes Muebles se inscriben, respectivamente, aeronaves y derechos sobre aeronaves, mientras que en el punto de acceso-Registro de Bienes Muebles se solicita código de autorización no para la aeronave —que no es susceptible como tal objeto de derechos en el Registro Internacional—, sino que se solicita el acceso al Registro Internacional de derechos de garantía sobre células y motores de aeronaves.

En definitiva, si ya podía ser objeto de bastantes consideraciones críticas que hasta la adhesión de España al Convenio de Ciudad del Cabo y a su Protocolo aeronáutico subsistieran dos registros sobre aeronaves, el Registro de matriculación y el Registro de Bienes Muebles, *donde se inscriben casi los*

*mismos derechos [cfr. art. 8 del RD 384/2015 (18) y arts. 182, 187 y 188 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956 (19) ], lo que resulta todavía más preocupante es que se tripliquen los registros de aeronaves (el de matriculación, el Registro de Bienes Muebles y el Registro Internacional) y, lógicamente, también los costes de tanto registro, que seguramente se cuadruplicarán, habida cuenta de la intervención del Registro de Bienes Muebles como punto de acceso al Registro Internacional. En fin, un despilfarro de recursos poco congruente con la «simplificación de formalidades» que promete el Convenio de Chicago (LA LEY 17/1944) (20) y, sobre todo, con el espíritu que impregna la normativa de Ciudad del Cabo, pues el derecho que se constituye como garantía internacional en documento privado (art. 7 del Convenio (LA LEY 15850/2013)), y que se inscribe en el Registro Internacional sin necesidad de ningún documento público, tendrá, sin embargo que tener como soporte un derecho de dominio o de arrendamiento que habrán de constar en un documento público para cumplir con el mandato de titulación auténtica de la norma española que impone la inscripción en el Registro de Bienes Muebles de todo acto o contrato con trascendencia real sobre aeronaves (art. 182 del Reglamento de Registro Mercantil de 1956), y todo ello con las consiguientes repercusiones tributarias derivadas de esta constancia documental.*

*El Registro Internacional de Ciudad del Cabo no sustituye a los dos registros existentes hasta ahora*

### **III. OBJETO DE LA GARANTÍA INTERNACIONAL: CÉLULAS Y MOTORES DE AERONAVES**

Destinamos este apartado a poner de relieve alguna falta de sintonía entre las normas que establecen los bienes aeronáuticos registrables en nuestro Derecho interno y la paralela regulación de los instrumentos de Ciudad del Cabo (conformada con la RDGRN de 29 de febrero de 2016, por la que se aprueban los formularios de acceso al Registro Internacional sobre bienes aeronáuticos), así como algunas prevenciones a adoptar para minimizar estas asimetrías regulatorias.

En el Registro de matriculación se inscribe la aeronave (arts. 1 y ss. del RD 384/2015) (LA LEY 10113/2015), que también es el objeto sobre el que se inscriben derechos en el Registro de Bienes Muebles (arts. 177 del Reglamento de Registro Mercantil de 1956). En cada uno de estos registros hay, pues, una inscripción que comprende la totalidad de la aeronave, es decir, tanto sus elementos estructurales (la célula) como el motor. De igual modo, la legislación de hipoteca mobiliaria prevé el gravamen sobre aeronaves (art. 38 LHMPD (LA LEY 46/1954)), que comprende, salvo pacto en contrario, la célula, motores, hélices, y, en general, los elementos destinados al servicio de la aeronave, aunque sean separables (21) .

Sin embargo, en la RDGRN de 29 de febrero de 2016, la DGRN ha añadido prescripciones adicionales sobre la inscripción en este Registro Internacional, y ha establecido que la constitución de derechos sobre la aeronave requerirá una doble solicitud de inscripción (un doble código de autorización) para, respectivamente, la célula y el motor. En concreto, en la resolución se indica que: «Los bienes sobre los que se proyecta el Protocolo Aeronáutico son las células de aeronaves, los motores de éstas y los helicópteros (artículos I.2 c) y art. II.1 del Protocolo). Las garantías podrán constituirse sobre la célula y el motor de la aeronave o únicamente sobre uno de los dos y serán dichas garantías las que se inscribirán en el Registro Internacional. Coherentemente con ello en el caso de las aeronaves, será necesaria una solicitud diferente para cada bien registrable y el punto de acceso español emitirá también un código de autorización diferente para cada uno de los bienes».

La consideración de la célula y del motor de la aeronave como bienes registrables independientes se ajusta al Convenio y su Protocolo, ya que los elementos de equipo aeronáutico que pueden ser el objeto del conjunto de derechos regulados en estos instrumentos son, además de los helicópteros, las células y motores de aeronaves [art. 2.3 a) del Convenio (LA LEY 15850/2013)]. Por tanto, a pesar de que, en consonancia con el Convenio de Chicago, el Protocolo define «aeronave» como célula de aeronave con motor de aeronave instalado en misma o helicóptero [art. I.2 a) del Protocolo (LA LEY 22001/2015)], lo cierto es que la aeronave como tal no es objeto de derechos conforme a los instrumentos de Ciudad del Cabo y, por tanto, no pueden ser registradas garantías internacionales sobre la aeronave como tal.

Sobre esta diversidad de bienes registrables cabe hacer las siguientes consideraciones:

- 1)** La primera es que si bien en las garantías constituidas desde España es obligatorio utilizar el Registro de Bienes Muebles como punto de acceso para constituir garantías internacionales sobre la célula de aeronaves, sin embargo, no sucede lo mismo con las garantías internacionales sobre motores, en las que la utilización del punto de acceso nacional no es obligatorio (art. XIX.2 del Protocolo (LA LEY 22001/2015)). En la RDGRN de 29 de febrero de 2016 se afirma que esta diversidad de régimen está justificada en el hecho de que los motores no tienen acceso a los registros nacionales de matrícula. Lo cierto es que, como acabamos de indicar, tampoco la célula como tal tiene acceso al Registro de matriculación, donde lo que se inscribe es la aeronave como bien compuesto de célula y motor, en consonancia con lo previsto en el Convenio de Chicago (LA LEY 17/1944).
- 2)** De acuerdo con la normativa que rige el Registro Internacional (22) , la obligatoria utilización del Registro de Bienes Muebles como punto de acceso para las garantías internacionales sobre células de aeronaves matriculadas en España, impide que estas garantías



se puedan inscribir de otro modo (desde otro registro o directamente en el Registro Internacional).

**3)** Cuando se constituyan sendas garantías internacionales sobre la célula y el motor no será necesaria la distribución del crédito asegurado entre estos dos objetos (que, sin embargo, sí es exigida en la hipoteca mobiliaria que recae sobre varios bienes, art. 14 LHMPD (LA LEY 46/1954)). Precisamente, una muestra de la flexibilidad del régimen de garantías internacionales sobre equipos aeronáuticos es que basta la existencia de una obligación asegurada, sin que se requiera mayor especificación, ni siquiera la indicación de una cifra máxima de responsabilidad [art. 7.d) del Convenio (LA LEY 15850/2013)]. Sería incongruente con esta regulación exigir que la deuda fuera distribuida cuantitativamente entre los diversos bienes gravados.

**4)** En el régimen de Ciudad del Cabo, la sustitución de un motor gravado con una garantía internacional, ¿qué efecto tiene sobre la misma? ¿Subsiste sobre el motor separado de la célula? ¿Se «extiende» la garantía al nuevo motor? Creemos que la solución del Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo es más congruente que nuestro Derecho interno con el gran valor que representa el motor en proporción al precio completo de la aeronave. Como el objeto registrable es, precisamente, el motor, la oponibilidad a terceros determina la reipersecutoriedad de la garantía internacional sobre el motor pese a su separación de la célula e, incluso, su enajenación a terceros. Así lo dispone expresamente el artículo XIV.3 del Protocolo (LA LEY 22001/2015) (23) . Ahora bien, obsérvese que cuando el motor es sustituido por otro, la garantía internacional subsiste sobre el motor separado, *pero no se extiende al nuevo motor, sobre el que deberá constituirse una nueva garantía internacional* (24) .

**5)** Es evidente que el éxito de las facultades ejecutivas de la garantía internacional está basado en gran medida en la continuidad de la explotación de la aeronave (cfr. arts. 8.1 (LA LEY 15850/2013) y 13 del Convenio (LA LEY 15850/2013)), por lo que el acreedor que inste alguna de estas medidas ha de tener garantía internacional tanto sobre el motor como sobre la célula. *Por esta razón, en las operaciones de financiación y titulización deberán preverse procedimientos contractuales para proceder, cuando sea imprescindible, y con las máximas garantías para el acreedor —incluidos, en su caso, los bonistas— a la sustitución del motor gravado, y a la constitución de garantía internacional sobre el nuevo motor sin necesidad de (tal vez improbable) nuevo consentimiento del deudor.* El sistema de Ciudad del Cabo proporciona el medio idóneo para atender este interés: junto a las garantías internacionales sobre, respectivamente, la célula y el motor instalado en la aeronave, podría constituirse una garantía internacional futura sobre el motor que se instalase en el futuro [cfr. arts. 16.1.a) (LA LEY 15850/2013), 18.3 (LA LEY 15850/2013) y 19.4 del Convenio (LA LEY 15850/2013)], siempre



que se cumplan los requisitos de identificación del nuevo motor establecidos en el artículo VII del Protocolo (LA LEY 22001/2015) (25) .

**6)** Finalmente, la célula y el motor de la aeronave están situados en el Estado de matrícula de la aeronave de la que forman parte o, en el caso de los motores no instalados, en el lugar donde están físicamente situados (art. IV.2 del Protocolo (LA LEY 22001/2015)). A estos efectos, la misma consideración que la «matrícula» habrá de tener la reserva de matrícula que se haya adjudicado para aeronaves nuevas o usadas que, por ejemplo, vayan a ser importadas (cfr. art. 20 del RD 384/2015 (LA LEY 10113/2015)), así como la matrícula provisional (art. 21 del RD 384/2015) (LA LEY 10113/2015).

#### **IV. SOBRE LOS RIESGOS DERIVADOS DEL RÉGIMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL REGISTRO INTERNACIONAL Y EL PAPEL DEL REGISTRO DE BIENES MUEBLES**

Los instrumentos de Ciudad del Cabo están basados en un modelo notarial-registral muy distinto al español: la constitución de garantías internacionales se hace mediante documento privado (que no permite presumir su veracidad y exactitud frente a terceros) y, además, en el procedimiento de inscripción tampoco hay un control preventivo de legalidad, legitimación y capacidad del solicitante, ni tampoco de quien dice ser su representante, extremos que quedan remitidos a la «razonable» convicción (26) del encargado del Registro. Además, el Registro Internacional no es un registro de titularidades, sino exclusivamente de gravámenes y, por tanto, la falta de titularidad del deudor que consiente la garantía no queda convalidada por la inscripción de la misma en el Registro Internacional. Por otra parte, el principio de inoponibilidad de lo no inscrito juega muy limitadamente en este Registro, donde solo son inoponibles las garantías internacionales no inscritas y las nacionales que se constituyan desde la entrada en vigor del Convenio y su Protocolo (el 1 de marzo de 2016), pero no cualquier otra garantía o derecho (nacional) constituido con anterioridad a esta fecha sobre motores y células (cfr. art. 60 del Convenio (LA LEY 15850/2013)), ni los derechos que terceros tengan sobre otros elementos aeronáuticos antes de su instalación en la aeronave, y que subsistan tras esta incorporación (art. 29.7 del Convenio) (LA LEY 15850/2013), ni, finalmente, tampoco los privilegios crediticios establecidos en la legislación española con carácter preferente a las garantías convencionales sobre aeronaves (cfr. arts. 41 LHMPD (LA LEY 46/1954) y 133 de la Ley 48/1960 (LA LEY 47/1960), de Navegación Aérea), que mantendrían su prioridad sobre las garantías internacionales inscritas [cfr. declaración de España realizada conforme al art. 39 (1) (a) del Convenio (LA LEY 15850/2013)].

De esta configuración «anglosajona» del Registro Internacional, tan diferente del modelo latino que rige los registros de titularidades en España (el Registro de la Propiedad y el propio Registro de Bienes

Muebles en lo que concierne a buques y aeronaves), se derivan algunos riesgos. Sin duda, uno muy importante es el de nulidad de la garantía internacional por nulidad del título (y de la inscripción) debida a falta de titularidad o de capacidad del constituyente o a defectos de representación. Pero no nos parece nada desdeñable el riesgo de que sean inadecuadamente inscritos derechos no contractuales (*registrable non-consensual interest*), contemplados en el art. 40 del Convenio, (LA LEY 15850/2013) pues la facilidad de la inscripción de estos derechos (que no está basada en el principio de titulación auténtica, y que no requiere el consentimiento del titular de la aeronave), ha propiciado que los pocos casos judiciales relativos al Convenio de Ciudad del Cabo versen precisamente sobre derechos no consensuales que no debieron ser inscritos, ni considerados como garantías internacionales (27) .

*De la configuración «anglosajona» del Registro Internacional se derivan algunos riesgos*

Pues bien, no creemos que, en su función de punto de acceso, y con el fin de minimizar estos riesgos, el registrador encargado del Registro de Bienes Muebles pueda imponer requisitos de acreditación de la titularidad, capacidad y legitimación adicionales a los previstos en los instrumentos de Ciudad del Cabo y sus normas de funcionamiento (cfr. el art. 4 del Reglamento de este registro), ni tampoco requisitos de titulación auténtica o prevenciones de otra naturaleza dirigidos a evitar la inadecuada inscripción de derechos.

#### **V. COMPETENCIA DE NOTARIOS PARA CONOCER DE LA EJECUCIÓN DE GARANTÍAS INTERNACIONALES**

En su adhesión al Convenio, España declaró (conforme al art. 54.2 del Convenio (LA LEY 15850/2013)) que las medidas provisionales y ejecutivas previstas requerirían la autorización «del tribunal», con lo que la competencia para conocer en España de estas medidas quedaba atribuida exclusivamente a los jueces. Esta previsión fue alterada en el Instrumento de adhesión al Protocolo, con motivo de la declaración efectuada conforme al art. 53 del Convenio (LA LEY 15850/2013), de acuerdo con la cual «todos los tribunales y autoridades competentes de conformidad con las leyes del Reino de España serán los tribunales relevantes a efectos del art. 1 y el Capítulo XII del Convenio». Esta declaración supone que, además de los jueces, también son competentes las autoridades administrativas que ejecuten derechos no consensuales equiparados a las garantías (por ejemplo, para el cobro de impuestos, derechos y arbitrios del Estado, por la última anualidad y la parte vencida de la corriente, cfr. art. 133.1.º de la 48/1960, de 21 de julio (LA LEY 47/1960), de Navegación Aérea). En nuestra

opinión, hay buenos argumentos para considerar que la referencia a autoridades competentes para ejecutar conforme a Derecho español, comprende también a los notarios, que tienen reconocidas competencias ejecutivas de muchas garantías (28) . Por ejemplo, en la hipoteca de aeronave la ejecución extrajudicial notarial sería posible incluso aunque el poseedor no entregase la aeronave voluntariamente, lo que no impediría que el adjudicatario de la subasta (el acreedor o un tercero) adquiriese el dominio, aunque tuviera que solicitar el auxilio judicial para que la aeronave le fuera entregada (art. 87.14 LHMPSD (LA LEY 46/1954)) (29) . De todos modos, urge una regulación sobre este extremo, pues el régimen de la LHMPSD no es de aplicación analógica, ni sus prescripciones se adaptan plenamente al régimen de los instrumentos de Ciudad del Cabo.

#### **VI. SOBRE SI CABE EJECUCIÓN EN UN ESTADO DISTINTO DEL DE MATRÍCULA**

Uno de los principales atractivos de la garantía internacional diseñada por los instrumentos de Ciudad del Cabo es que posibilita que, en caso de incumplimiento, la garantía sea realizada eficazmente, permitiendo que el acreedor tome el control de la aeronave, su venta o arrendamiento (con apropiación de los ingresos derivados de su explotación) o, cumplidos ciertos parámetros, la dación en pago de la aeronave (*reposesion remedies*). Ahora bien, en la medida en que no quepa *self-help*, y el acreedor tenga que solicitar el auxilio de una autoridad para que le autorice a adoptar cualquiera de estas medidas [lo que es dudoso a la luz de la ambigua declaración formulada por España al art. XXX (1) del Protocolo] (LA LEY 22001/2015), y ante la ausencia de un régimen jurídico español para esta autorización, ¿sería posible evitar que la ejecución tuviera que realizarse en España y, así, proceder ejecutivamente en otro Estado miembro del Convenio y su Protocolo?

De acuerdo con las declaraciones formuladas por la Comunidad Europea en su adhesión al Convenio y su Protocolo (30) , en los Estados miembros de la Unión Europea, la competencia jurisdiccional para la ejecución de garantías internacionales y la adopción de medidas provisionales no viene determinada por el Convenio y su Protocolo, sino (hoy) por el Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil, cuya aplicación requiere que el demandado esté domiciliado en un Estado miembro de la Unión [cfr. sus arts. 4.1 (LA LEY 21341/2012) y 6]. (LA LEY 21341/2012) Pues bien, es dudoso que, de acuerdo con esta regulación comunitaria, la ejecución de garantías internacionales esté sujeta al foro exclusivo del lugar de matrícula de las aeronaves, ya que en relación con derechos registrables, este foro exclusivo solo rige imperativamente cuando se trata de derechos sobre bienes inmuebles (art. 24.1 del Reglamento 1215 (LA LEY 21341/2012) (31) ]. Si el lugar de matrícula no fuera un foro exclusivo imperativo para la ejecución de la garantía internacional, sería posible que las partes pactaran un foro distinto (conforme al art. 25 del Reglamento 1215 (LA LEY 21341/2012)), tal vez un

Estado con una regulación más predecible y eficiente, y que las resoluciones dictadas por esta autoridad extranjera debieran ser reconocidas y ejecutadas en España, como lugar de matrícula (del modo que permitirían especialmente los arts. 36 (LA LEY 21341/2012) y 39 del Reglamento 1215 (LA LEY 21341/2012)).

Por otra parte, dado que el Reglamento 1215 no se aplica cuando el demandado no está domiciliado en un Estado miembro (cfr. su art. 6.1 (LA LEY 21341/2012)), y teniendo en cuenta que España no ha hecho ninguna declaración relativa al artículo XXX.5 del Protocolo (LA LEY 22001/2015), España también tendrá jurisdicción para la ejecución de garantías sobre células de aeronaves matriculadas en España (cfr. art. XXI del Protocolo) (LA LEY 22001/2015). Adicionalmente, será competente el Estado que determinen las normas de competencia judicial internacional que resulten aplicables (en España, los arts. 21 (LA LEY 1694/1985) y ss. de la LOPJ).

#### **VII. LA CANCELACIÓN DE LA MATRÍCULA Y EXPORTACIÓN DE LA AERONAVE**

En su adhesión al Protocolo, España liberó al acreedor de la necesidad de recabar el auxilio de una autoridad para ejecutar la autorización irrevocable concedida por el deudor para cancelar la matrícula y el permiso de exportación de la aeronave [el llamado IDERA (32) ], todo ello de conformidad con lo previsto en el artículo XIII (LA LEY 22001/2015) y en el anexo del Protocolo (33) . La utilidad de esta autorización, inscribible en el Registro de matriculación (art. XIII.2 del Protocolo (LA LEY 22001/2015)), es mayor que la de los tradicionales poderes irrevocables otorgados por el deudor, no solo porque no requieren documento público, sino también porque la citada autorización es irrevocable por determinación del Protocolo, de tal modo que el acreedor no está expuesto a la eventualidad de una decisión judicial que pudiera determinar la «natural» revocabilidad de este poder. Adicionalmente, el régimen del Protocolo sobre esta autorización irrevocable es muy favorable para el acreedor, a quien no se le exige ninguna acreditación sobre el incumplimiento del deudor, bastando que el propio acreedor declare que todas las garantías inscritas que tienen prioridad han sido canceladas, o que sus titulares han dado su consentimiento para la cancelación de la matrícula y la exportación, sin que se le exija ninguna justificación a estos efectos.

Ahora bien, pese a la coincidencia temporal entre la aprobación del Reglamento de matriculación de aeronaves (en mayo de 2015) y la adhesión de España al Protocolo aeronáutico, y la pretendida coordinación entre el Registro de matriculación y los instrumentos de Ciudad del Cabo (cfr. Disp. Adic. 6.ª del RD 384/2015 (LA LEY 10113/2015)), lo cierto es que el Reglamento no se ajusta a las prescripciones del Protocolo, ni la citada disposición adicional prevé cancelación alguna por el ejercicio de la autorización irrevocable. Es más, entre las causas de cancelación ni siquiera se prevé la resolución del arrendamiento o del contrato de venta, ni por el incumplimiento de obligaciones

cubiertas por una garantía internacional (cfr. art. 31.2 del RD 384/2015) (LA LEY 10113/2015). Es más, si la aeronave está arrendada, se exige «fotocopia del documento de resolución del contrato de arrendamiento o documento que demuestre la conformidad de ambas partes para cancelar la matrícula» [art. 31.3 b) del RD 384/2015 (LA LEY 10113/2015)]. Adicionalmente, la cancelación de la matrícula requeriría consentimiento de los acreedores eventualmente inscritos en el Registro de matriculación o de los titulares de embargos sobre la aeronave (art. 29.2 del RD 384/2015 (LA LEY 10113/2015)). Por todo ello, no tememos que, en la actualidad, en el Registro de matrícula la cancelación no quepa por mera declaración unilateral del acreedor, en contra de las previsiones del Protocolo aeronáutico.

### **VIII. PERSPECTIVAS DE FUTURO**

Mucho es el trabajo legislativo que ha de hacerse si, como parece, España quiere facilitar inversiones en el sector aeronáutico. En realidad, también para atraer inversiones en otros sectores, ingente es la tarea que todos los operadores (no solo el Legislador) habrán de realizar para actualizar y solucionar las profundas asimetrías, incertidumbres e ineficiencias de nuestro Derecho de garantías mobiliarias.

(1)

Instrumento de adhesión al Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (LA LEY 15850/2013) (BOE 4 de octubre de 2013).

(2)

Instrumento de adhesión al Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (LA LEY 22001/2015)(BOE 1 de febrero de 2016).

(3)

En el documento *Advantages for Contracting States*, elaborado por la Secretaría de UNIDROIT (disponible en <http://www.unidroit.org/depositary-2001capetown>), se indica que «the Convention and its protocols will greatly improve predictability as to the enforceability of security, title reservation and leasing rights in the various categories of highvalue mobile equipment covered by its terms»... will provide confidence to lenders and institutional investors, making it possible to convert illiquid loans into liquid securities and to attract domestic and

foreign capital in respect of such equipment. It will improve opportunities for asset-based financing of high-value mobile equipment. By virtue of the improved legal predictability that it will permit, it should reduce risks for creditors and consequently borrowing costs for debtors and facilitate the extension of credit for the acquisition of high-value mobile equipment, particularly in developing countries the existing legal regimes of which may not currently be sufficiently responsive to the need of creditors to feel secure. In respect of aviation credit it is to be noted that, in so far as financing is typically a condition to the acquisition and use of aircraft and aircraft engines, the Convention and the Aircraft Protocol will contribute to improved safety by assisting airlines in many jurisdictions in their efforts to modernise and upgrade their fleets».

(4)

DOUE, L36/1, 11 de febrero 2016.

(5)

Cfr. la Resolución de 29 de febrero de 2016, de la Dirección General de los Registros y del Notariado, por la que se aprueban los formularios de acceso al registro internacional sobre bienes aeronáuticos.

(6)

Lo acaba de hacer Gran Bretaña, v. The International Interests in Aircraft Equipment (Cape Town Convention) Regulations 2015, disponible en

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/409073/bis-15-125-draft-international-interests-aircraft-equipment-cape-town-convention-regulations-2015.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/409073/bis-15-125-draft-international-interests-aircraft-equipment-cape-town-convention-regulations-2015.pdf)

(7)

De acuerdo con este número: «Para poder figurar en la lista de Ciudad del Cabo, un Estado deberá: a) ser parte contratante del Convenio de Ciudad del Cabo; b) haber suscrito las declaraciones calificadoras que figuran en el anexo I del presente apéndice, y c) haber aplicado convenientemente el Convenio de Ciudad del Cabo, incluidas sus declaraciones calificadoras, a su ordenamiento jurídico, de modo que los compromisos del Convenio de Ciudad del Cabo estén adecuadamente incorporados a la legislación nacional».

(8)

Conforme al mismo: «Cualquier participante o no participante que preste apoyo oficial para aeronaves puede proponer que se retire un Estado de la lista de Ciudad del Cabo, por considerar que dicho Estado ha adoptado medidas incompatibles con el Convenio de Ciudad del Cabo, o no ha tomado medidas exigidas por dicho Convenio. A tal fin, el participante o no participante presentará en su propuesta una descripción completa de las circunstancias que le han llevado a ello, como, por ejemplo, que el Estado haya adoptado medidas consideradas incompatibles con los compromisos del Convenio, o que no haya aplicado la legislación necesaria en virtud del Convenio de Ciudad del Cabo...».

(9)

DOUE, L36/1, 11 de febrero 2016.

(10)

Cfr. referencias en CARRASCO PERERA, A., CORDERO LOBATO, E., MARÍN LÓPEZ, Tratado de los derechos de garantía, 3.ª ed., 2015, tomo II, págs. 590 y 591.

(11)

Por ejemplo, El País, 21 de mayo 2015 ([http://economia.elpais.com/economia/2015/05/21/actualidad/1432231595\\_412305.html](http://economia.elpais.com/economia/2015/05/21/actualidad/1432231595_412305.html)). Cfr. ALONSO GONZÁLEZ, P., «La financiación de aeronaves mediante la titulación. Su utilización por Iberia», en Boletín Económico de ICE n.º 2704, del 8 al 14 de octubre de 2001, pp. 19 y ss.

(12)

Esta declaración al art. 40 del Convenio (LA LEY 15850/2013) fue efectuada en el Instrumento de adhesión al Protocolo.

(13)

Conforme a la LNM, la inscripción de los derechos sobre buques en el Registro de Bienes Muebles no es constitutiva, sino que, como parece más congruente con el sistema tradicional de registro español (el inmobiliario), la inscripción únicamente es condición de oponibilidad de los



derechos inscritos frente a terceros (art. 63.1 (LA LEY 11981/2014)), a pesar de lo previsto en su art. 69. (LA LEY 11981/2014)

(14)

En el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), de 1944, se exige que las aeronaves dispongan de matrícula en un Estado, conforme al régimen establecido por cada Estado contratante, así como que entre los documentos a bordo se encuentre el correspondiente certificado de matrícula (arts. 17 (LA LEY 17/1944) y siguientes del Convenio de Chicago). En parecidos términos, cfr. los arts. 16 (LA LEY 47/1960) y siguientes y 31 y siguientes de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea (LA LEY 47/1960).

(15)

Artículos I.2 d) (LA LEY 22001/2015) y h) (LA LEY 22001/2015), IX.5 (LA LEY 22001/2015), X.6 del Protocolo, (LA LEY 22001/2015) entre otros.

(16)

Este artículo XIX (LA LEY 22001/2015) permite a los Estados miembros designar a una o varias entidades en su territorio como puntos de acceso por medio de los cuales se transmitirá o se podrá transmitir al Registro Internacional la información necesaria para la inscripción, con bastantes exclusiones, y que, como veremos, solo es facultativa con respecto a derechos relativos a motores de aeronaves.

(17)

Cfr. CORDERO LOBATO, E., «Garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil. España se adhiere al Convenio de Ciudad del Cabo (BOE de 4 de octubre de 2013)», Diario LA LEY n.º 8189, de 12 de noviembre de 2013, págs. 1 y ss.

(18)

Conforme a este precepto, en el Registro de Matrícula se inscriben los cambios de titularidad, cargas y gravámenes y, en general, «se anotará cualquier acto o contrato por el que se adquiera o transmita la propiedad, contratos de arrendamiento o cualquier otro título traslativo de la posesión o uso de la aeronave, junto con las novaciones a dichos contratos posesorios si las hubiere, siempre que dichas novaciones impliquen cambio en la posición jurídica del

poseedor, o supongan la modificación subjetiva de una de las partes del contrato ya inscrito. También se anotarán las cargas, gravámenes e hipotecas que afecten a las aeronaves».

(19)

De acuerdo con estas disposiciones, en el Registro de Bienes Muebles se inscriben la transmisión del dominio de las aeronaves y los demás actos y contratos con trascendencia real relativos a las mismas, comprendida la hipoteca mobiliaria de aeronaves.

(20)

«Art. 22.- Simplificación de formalidades. Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho».

(21)

La norma establece que «la hipoteca comprenderá, salvo pacto contrario, la célula, motores, hélices, aparatos de radio y navegación, herramientas, accesorios, mobiliario y, en general, pertrechos y enseres destinados al servicio de la aeronave, aunque sean separables de ésta. Los repuestos de almacén quedarán hipotecados con la aeronave, siempre que consten inventariados en la escritura de hipoteca».

(22)

Cfr. art. 12 de las Normas y Procedimientos para el Registro Internacional, publicadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, 6.ª edición, 2014.

(23)

El artículo XIV del Protocolo (LA LEY 22001/2015) establece que «la propiedad u otro derecho o garantía sobre un motor de aeronave no resultarán afectados por el hecho de que haya sido instalado en una aeronave o de que haya sido retirado de la misma».

(24)

El sistema es muy diferente al de la hipoteca sobre aeronaves, donde, salvo pacto en contrario, todas las partes de una aeronave se presumen gravadas con la misma hipoteca (art. 39.I LHMPSD (LA LEY 46/1954)), hasta el punto de que no hay reipersecutoriedad ni sobre las partes integrantes que sean separadas, ni tampoco sobre las pertenencias que sean desafectadas.

(25)

Habrá que indicar el número de serie del fabricante, el nombre del fabricante y la designación del modelo.

(26)

Conforme al art. 4.1 de las Normas relativas al Registro Internacional, «ninguna entidad usuaria de registro o administrador de dicha entidad tendrá acceso al Registro Internacional a menos que dicha entidad y administrador hayan sido aprobados antes como tales por el Registrador... dicha aprobación se otorgará cuando el Registrador razonablemente determine, sin realizar un análisis jurídico específico:

a) que la entidad y el administrador son quienes dicen ser; y

b) fundándose en la información presentada, que el segundo tiene derecho a actuar como administrador de la primera;...»

(27)

Cfr. *Belair Holdings, Ltd v Etole Holdings Ltd* (High Court [Commercial Division] 26 de marzo de 2015); *TransFin-M, Ltd v Stream Aero Investments S.A. and Aviareto Limited* (High Court [Commercial Division] 18 de abril de 2013); *PNC Equipment Finance LLC v Aviareto Limited and Link Aviation LCC* (High Court, 19 de diciembre de 2012).

(28)

Prendas (art. 1872 CC (LA LEY 1/1889)), hipotecas mobiliarias (arts. 86 (LA LEY 46/1954) y ss. de la LHMPSD), prendas sin desplazamiento (arts. 94 (LA LEY 46/1954) y ss. de la LHMPSD), etc.

(29)

CARRASCO PERERA, A., CORDERO LOBATO, E., MARÍN LÓPEZ, M.J., Tratado de los derechos de garantía, cit., tomo II, pp. 133 y ss. De todos modos, existe una gran asimetría entre los regímenes ejecutivos españoles de garantías mobiliarias, pues, por ejemplo, la reserva de dominio no puede ser ejecutada notarialmente —aunque sí en vía judicial— si el poseedor de los bienes no los entrega [cfr. arts. 16.3.III (LA LEY 58/2000) y 16.2 d) (LA LEY 58/2000) y ss. de la LEC], y tampoco cabe ejercicio extrajudicial, pero sí judicial, de la acción de recuperación del bien en caso de resolución del contrato de compraventa (a través del juicio verbal, art. 250.1.11.º LEC (LA LEY 58/2000)). Sobre todo ello, v. CARRASCO PERERA, A., CORDERO LOBATO, E., MARÍN LÓPEZ, M.J., Tratado de los derechos de garantía, cit., tomo II, pp. 468 y ss.

(30)

Decisión 2009/370/CE, de 6 de abril (LA LEY 8550/2009).

(31)

Cfr. HEREDIA CERVANTES, I., «Comentario al art. 24.1», en Comentario al Reglamento (UE) n.º 1215/2012 relativo a la competencia judicial, al reconocimiento y la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil. Reglamento Bruselas I refundido, Pérez Llorca, 2016, pág. 509, núm. 4.

(32)

Irrevocable deregistration and export request authorization.

(33)

El formulario de esta autorización irrevocable ha sido reproducido en el anexo II de la RDGRN de 29 de febrero de 2016.