

Claves para la aplicación en España del Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo Aeronáutico: análisis del estado de implementación y cuestiones críticas (Parte II)

The application in Spain of the Cape Town Convention and its Aircraft Protocol: An Analysis of the Implementation Process and Main Critical Issues (Part II)

TERESA RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL

Profesora Titular de Derecho Mercantil,
Universidad Carlos III de Madrid

DOI: <https://doi.org/10.36151/MDIPR.2016.009>

Bitácora *Millennium*, N° 3 (enero-junio 2016)

Zaragoza, junio 2016

Abstract

Tras la adhesión al Protocolo Aeronáutico el 27 de noviembre de 2015, el Convenio de Ciudad del Cabo en relación con los objetos aeronáuticos ha entrado en vigor para España el 1 de marzo de 2016, junto con la declaraciones realizadas tanto al Protocolo como posteriormente al Convenio - salvo algunas declaraciones que no han sido efectivas hasta el 1 de junio -. Los beneficios esperados de esta incorporación dependen, primero, de las condiciones de la adhesión y, segundo, de un adecuado proceso de implementación efectiva en el ordenamiento interno. En esta segunda Parte del trabajo se analizan las declaraciones realizadas al Protocolo Aeronáutico y las acciones acometidas para su implementación.

With the accession to the Aircraft Protocol on 27 November 2015, the Cape Town Convention as regards aircraft objects has entered into force in Spain on 1 March 2016. Spain made some declarations to the Protocol and subsequent declarations to the Convention that became effective on 1 June 2016. Economic benefits in credit availability and reduction of costs are expected therefrom. Nevertheless, the full unleashing of such benefits depends upon, on the one hand, the set of declarations, and, on the other hand, an effective implementation. Under this Part II, the Paper aims to analyse the declarations made by Spain to the Aircraft Protocol and the actions adopted for their implementation.

Palabras clave: Convenio de Ciudad del Cabo, Protocolo aeronáutico, implementación efectiva, garantías internacionales, punto de acceso nacional

Key words: *Cape Town Convention, Aircraft Protocol, effective implementation, international interests, national entry point*

Sumario

IV. Declaraciones realizadas al Protocolo (punto nacional de acceso e IDERA): estado de la implementación

1. El funcionamiento del punto de acceso español

2. Inscripción de IDERA (autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula de la aeronave y el permiso de exportación)

IV. Declaraciones realizadas al Protocolo (punto nacional de acceso e IDERA): estado de la implementación

En el momento de la adhesión al Protocolo, España ha realizado declaraciones de conformidad con el Artículo XIX(1) designando un punto nacional de acceso; el Artículo XXIX con respecto al status de Gibraltar; y el Artículo XXX(1) sobre la autorización para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación (IDERA). Las cuestiones de implementación y aplicación relevantes de las declaraciones efectuadas surgen en relación con la primera (*infra* 1) y la tercera (*infra* 2).

1. El funcionamiento del punto de acceso español

Una de las principales áreas críticas en el proceso de implementación se refiere a la operatividad de la declaración realizada bajo el Artículo XIX(1) del Protocolo en virtud de la cual España designa un punto nacional de acceso al Registro Internacional. Con la designación del Registro de Bienes Muebles como punto nacional de acceso, España opta legítimamente por una posibilidad que el sistema de Ciudad del Cabo ofrece a los Estados Contratantes, aunque el número de Estados que han recurrido a esta designación ha sido hasta la fecha muy reducido¹. Estos puntos nacionales de acceso no forman parte técnicamente del sistema registral internacional por lo que quedan sujetos a la legislación nacional. De ahí que resulte absolutamente esencial garantizar que las normas sustantivas y procedimentales que se adopten para proceder a la implementación del punto nacional de acceso sean plenamente consistentes con los principios y reglas del Convenio, el Protocolo y los Reglamentos y Procedimientos del Registro Internacional.

Fecha de recepción del original: 2 junio de 2016. Fecha de aceptación de la versión final: 23 de junio de 2016.

El presente trabajo se realiza en el marco del Proyecto de Investigación *La modernización del derecho español de garantías mobiliarias para facilitar el acceso al crédito y a la financiación en un contexto internacional* (DER2013-46070-P del Programa Estatal de Investigación Científica y Técnica de Excelencia) del que la autora es Investigadora Principal.

¹ En la fecha de entrada en vigor para España (1 de marzo de 2016), han procedido a designar puntos de acceso 9 de los 64 Estados parte del Protocolo: Albania, Brasil, China, México, España, Emiratos Árabes, Ucrania, Estados Unidos de América y Vietnam.

La redacción de la declaración designando el punto de acceso nacional confirma que se ha optado por un modelo autorizante y no directo de punto de acceso, alineándose así España con el resto de Estados que también han designado puntos de acceso nacionales. Conforme a esta decisión, las acciones de implementación que se adapten para permitir el funcionamiento del punto de acceso y los procedimientos que se habiliten deben corresponderse con esta modalidad y facilitar las acciones previstas de forma consistente con la operativa de los puntos autorizantes. A tal efecto, es preciso analizar con detenimiento las acciones de implementación, o que de algún modo afectan a la implementación, acometidas hasta la fecha de entrada en vigor.

El Real Decreto 384/2015², de 22 de mayo de 2015, del nuevo Reglamento de Matriculación de Aeronaves Civiles (en adelante, el Reglamento) aprovechó para incorporar en su Disposición Adicional 6ª (en adelante, DA6) un conjunto de previsiones dirigidas a la implementación de la decisión (anunciada y posteriormente confirmada en el instrumento de adhesión) de designar un punto nacional de acceso. Sin embargo, técnicamente, no puede calificarse la DA6 como una auténtica norma de ejecución, implementación o adaptación del sistema de Ciudad del Cabo al ordenamiento jurídico español, en la medida en que es anterior a la adhesión de España al Protocolo Aeronáutico y, por tanto, la configuración que las declaraciones finalmente realizadas por el Estado Contratante confieren al conjunto Convenio-Protocolo no eran definitivas.

En efecto, la aplicación del Convenio y el Protocolo en relación con un Estado Contratante ha de realizarse en atención a las declaraciones iniciales o ulteriores efectuadas y efectivas en cada momento. Los efectos y el alcance de las declaraciones realizadas se determinan por el propio Convenio o, en su caso, el Protocolo, pero los Estados contratantes no puede alterar discrecionalmente el alcance de las declaraciones permitidas. Las opciones de las que dispone un Estado Contratante al adherirse al Convenio o sus Protocolos se articulan y concretan en el instrumento de adhesión correspondiente y en las condiciones que los textos internacionales permiten, no en el Derecho nacional, salvo que el propio Convenio (o Protocolo) remita a la legislación interna o permita al Estado Contratante optar por la aplicación de su Derecho nacional como alternativa a las soluciones del texto internacional. En cualquier otro caso, ni el Derecho nacional puede pretender alterar el efecto y alcance de las declaraciones efectuadas de conformidad con el Convenio ni obstaculizar su eficacia.

² Publicado en BOE núm. 144, de 17 de junio de 2015.

La DA6 anticipa la decisión de España de designar un punto de acceso nacional que finalmente se confirma en el instrumento de adhesión de conformidad con el artículo XIX(2) del Protocolo Aeronáutico. Tanto la opción de designar el Registro de Bienes Muebles como punto nacional de acceso, como la modalidad bajo la que ha de operar se hacen efectivas mediante la declaración válidamente realizada en las condiciones y con el alcance que permiten el Convenio y el Protocolo en el instrumento de adhesión depositado ante UNIDROIT. Por tanto, la DA6 se enmarca, ha de aplicarse y debe interpretarse de conformidad con las disposiciones del sistema uniforme y de acuerdo con las opciones elegidas por España en las declaraciones efectuadas.

El análisis de la DA6, sin embargo, desvela algunas inconsistencias con el esquema conceptual y operativo del sistema de Ciudad del Cabo, que ya han sido expuestas en trabajos previos³, en relación, de un lado, el modelo de punto de acceso autorizante y, de otro, el carácter autónomo e independiente de la legislación nacional de las garantías internacionales⁴. No obstante, las contradicciones detectadas han de considerarse simplemente aparentes. Pues, de un lado, las normas nacionales no podrán alterar o modificar las disposiciones del Convenio internacional (Artículo 96 Constitución Española) que se aplicarán prevalentemente; y, de otro lado, la propia DA6 reconoce esta prevalencia y, de hecho, expresa claramente la intención de acomodarse a las normas internacionales aplicables: “sin perjuicio de la aplicación preferente de las normas internacionales” (DA6, párrafo primero). Además, y de forma muy reveladora, cuando la DA6 se refiere de forma específica al Convenio de Ciudad del Cabo, reitera la prevalencia del instrumento internacional y la intención de la norma nacional de plegarse a sus disposiciones, al recordar (DA6, letra a), tercer párrafo) que los “requisitos sustantivos y formales de la garantía o del derecho internacional inscribible y los del procedimiento ante el

³ RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T. “El nuevo Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, y el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo sobre garantías internacionales en elementos de equipo aeronáutico”, *Revista de Derecho de Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, vol. 15, 2015, pp. 235-257; RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T. “La adhesión de España al Protocolo Aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo y su implementación: una primera valoración del nuevo Reglamento de Matriculación de Aeronaves”, *Bitácora Millennium DiPr*, núm. 2, 2015, pp. 88-112 – Part I <http://www.millenniumdipr.com/ba-29-la-adhesion-de-espana-al-protocolo-aeronautico-del-convenio-de-ciudad-del-cabo-parte-i>, Part II: <http://www.millenniumdipr.com/ba-30-la-adhesion-de-espana-al-protocolo-aeronautico-del-convenio-de-ciudad-del-cabo-parte-ii> -

⁴ También, HEREDIA CERVANTES, I., “El convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su ratificación por España”, *El Notario del Siglo XXI*, Abril 2013, num. 48. CARRASCO PERERA, Á.; TORRALBA MENDIOLA, E., “El «Borrador» de Anteproyecto de Ley de Garantías Mobiliarias no es congruente con el sistema de garantías sobre aeronaves diseñado por el convenio de Ciudad del Cabo”, *Diario La Ley*, Sección Tribuna, 30 Julio 2014, 8365.

Registro Internacional se rigen por lo previsto en el correspondiente instrumento internacional”.

En suma, la DA6 ha de interpretarse y aplicarse de modo tal que permita el funcionamiento del Registro de Bienes Muebles como punto nacional de acceso autorizante, modalidad por la que ha optado España en la declaración efectuada de conformidad con el Artículo XIX(2) del Protocolo: “autorizará” o “podrá autorizar” la transmisión de la información.

Por tanto, con estos antecedentes, ciertas acciones eran necesarias para asegurar que el Registro de Bienes Muebles funcione como punto nacional de acceso autorizante. La Resolución de 29 de febrero de 2016 de la Dirección General de Registros y del Notariado que aprueba los formularios de acceso al Registro Internacional sobre Bienes aeronáuticos viene precisamente a facilitar la aplicación del sistema internacional en el ordenamiento español y a completar las acciones procedimentales para la implementación del punto de acceso de tipo autorizante. En tal sentido, la Resolución es consistente con el instrumento internacional en las condiciones aplicables para España, y con la DA6 que ha de interpretarse y aplicarse a su vez de acuerdo con el sistema de Ciudad del Cabo.

Un punto de acceso nacional autorizante emite a petición de las partes un código específico (UAC), previamente configurado conforme a unos parámetros concretos para cada punto de acceso que se comunicarán al Registro Internacional, y que las partes emplearán cuando procedan a realizar la inscripción directamente en el Registro Internacional. Por tanto, no hay una inscripción previa de la garantía internacional en el registro nacional para su acceso posterior al Registro Internacional, el funcionamiento de los puntos de acceso autorizantes no se articula mediante la comunicación directa del punto de acceso al Registro Internacional, y no hay un constancia de reserva internacional sino la inscripción por las partes como *transacting user entities* – o sus representantes (*professional user entity*) - de una auténtica garantía internacional que gana por tal motivo la prioridad que como tal le corresponde.

Como Anexo I de la Resolución, se aprueba el formulario en virtud del cual se podrá solicitar la emisión por el punto nacional de acceso (RBM – Registro Provincial de Bienes Muebles de Madrid) del Código de Autorización (UAC – *Unique Authorizing Code*). Tras completar el formulario – disponible en <https://www.rmercantilmadrid.com/rmm/Impresos.aspx?Type=2&Cat=4> (última consulta 23/6/2016) - con la información básica allí requerida: datos del solicitante, descripción del bien, negocio jurídico (objeto de inscripción en el Registro Internacional para seleccionar de una lista de opciones), duración, fecha de otorgamiento, intervinientes. La Resolución además establece de forma indubitada

que “los datos o la documentación que podrá exigir el punto de acceso nacional para la emisión del código de autorización se limitarán estrictamente a los contemplados en el formulario”. No cabría, por tanto, la exigencia de otra información o la solicitud de documentos (o requisitos)⁵ adicionales a los que quedara sujeta la emisión del código.

Cumplimentado debidamente el formulario en esos términos, se remite al punto de acceso nacional que está emitiendo ya, desde la entrada en vigor del Convenio para España el 1 de marzo de 2016, códigos de autorización en un plazo de 24 horas desde la solicitud. Puesto que el código de autorización está vinculado a una situación inscribible en el Registro Internacional, se emitirá un código de autorización diferente para cada objeto que sea un objeto aeronáutico en el sentido del Convenio y el Protocolo, es decir, para la célula de aeronave pero no para la aeronave en su conjunto, para el helicóptero y para el motor, en su caso.

El uso del punto nacional de acceso es obligatorio⁶ para las células de aeronave y los helicópteros matriculados en España o en proceso de matriculación – con matrícula provisional o definitiva, Artículos 21 y 23 Reglamento -, pero será de carácter voluntario para los motores de aeronaves, que al carecer de inmatriculación no permiten la aplicación del factor de conexión territorial del Estado de matrícula. La solicitud del código de autorización será necesaria claramente para la inscripción de garantías internacionales y de garantías internacionales futuras. Bajo el sistema de Ciudad del Cabo hay además otras situaciones inscribibles (Artículo 16.1: además de garantías internacionales y garantías internacionales futuras, avisos de garantías nacionales, garantías o derechos no contractuales inscribibles, subrogaciones, ventas y ventas futuras, derechos o garantías preexistentes, cesiones y cesiones futuras, acuerdos de subordinación). Por tanto, interesa plantearse si todas las acciones que el Convenio designa como “inscripción” y que incluyen además de la inscripción, la modificación de una inscripción, la prórroga o la cancelación, en relación con todas las situaciones inscribibles indicadas dependen de la solicitud previa del código al punto nacional de acceso. Ni la literalidad de declaración ni la lista de posibles situaciones inscribibles que incluye el formulario de solicitud de la Resolución ofrecen una respuesta definitiva.

Han de tenerse en cuenta, por tanto, los criterios siguientes. Primero, que el punto de acceso no podrá intervenir en inscripciones de derechos y garantías no

⁵ En el formulario de solicitud del código, los números de identificación (NIF o CIF) de los intervinientes sólo se exigen “si se dispone del mismo”.

⁶ HEREDIA CERVANTES, I., “Análisis de la adhesión de España al Protocolo Aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo”, *La Ley Mercantil*, num. 21, 2016, p. 6.

contractuales sujetos a inscripción ni de avisos de garantías nacionales sometidos al ordenamiento de otro Estado. Por tanto, cuando el formulario se refiere a derechos o garantías no contractuales, sólo podrá referirse a aquellas que sometidas al Derecho español son susceptibles de inscripción en el Registro Internacional en virtud de la declaración realizada por España bajo el Artículo 40. Segundo, que, teniendo en cuenta la anterior limitación, aunque entre las situaciones listadas en el formulario hay también referencias a la inscripción de derechos preexistentes o de avisos de garantías nacionales, no pueden resultar aplicables pues España no ha realizado la declaración bajo el Artículo 60 ni bajo el Artículo 50. Tercero, puesto que sólo podrán inscribirse en el Registro Internacional las situaciones previstas en el Artículo 16.1, la eventual emisión de un código por el punto de acceso para un derecho, garantía o situación no inscribible en el Registro no tendría valor alguno ni habilitaría una inscripción que no sea conforme al sistema uniforme. En tal sentido, llama la atención la inclusión en el formulario de situaciones ajenas a la esfera de lo inscribible en el Registro Internacional como “garantía parcial internacional” o “cesión global”. Finalmente, sólo contempla el formulario la solicitud de código para las acciones de inscripción y cancelación de la inscripción, pero no parece prever ni la modificación ni la prórroga. Esta ausencia puede interpretarse como una intención expresa de no intervenir en tales acciones, que no requerirían teóricamente código, o, por el contrario como una omisión no deseada. En este último caso, entenderíamos que se aceptaría la solicitud de código para modificar o prorrogar mediante el formulario, bien haciendo constar de otro modo el tipo de acción prevista o bien solicitando un código como inscripción o como cancelación que permita su uso para otros fines.

En cualquiera de los casos, la emisión del código de autorización no podrá sujetarse a una previa inscripción de la garantía en el Registro de Bienes Muebles.

No habría inconveniente, sin embargo, en que el punto de acceso nacional decidiera realizar una anotación para dejar constancia de la propia solicitud y emisión de un código de autorización único. Esta eventual anotación no puede dejar constancia más que de la solicitud y posterior emisión del código y, en su caso, de todos o algunos de los datos requeridos en el formulario de solicitud. Esta práctica permitiría, por ejemplo, que la emisión del código constara en la certificación que se solicitara al Registrador en relación con un determinado objeto, a efectos de publicidad formal. No asegura, sin embargo, la efectiva inscripción de la garantía internacional en el Registro Internacional que el interesado deberá verificar a través de los procedimientos de búsqueda del propio Registro Internacional, puesto que, tras la emisión del código, podrían las partes no haber efectuado la inscripción en el Registro Internacional, podría haberse cancelado o haber expirado (Artículo 21 Convenio). De igual modo, el conocimiento de la emisión del código tampoco revelaría las inscripciones que no requieren obligatoriamente la solicitud de código

de autorización al punto de acceso, para las que el punto de acceso nacional no sea competente, o las realizadas cuando los factores de conexión no determinaban la intervención del punto nacional. Estas vicisitudes han de confirmarse consultando el Registro Internacional.

Una situación diferente a la analizada, que se limita a considerar la anotación de la emisión del código de autorización, es si, con base en el formulario de solicitud de código de autorización de acuerdo con la Resolución, el Registrador de Bienes Muebles puede practicar algún tipo de asiento registral de garantía internacional.

Como ya se ha indicado, las garantías internacionales y las garantías nacionales pueden coexistir sujetas cada una de ellas, respectivamente, a las normas internacionales y nacionales aplicables. La creación y posterior inscripción de una garantía internacional de conformidad con los requisitos y reglas del Convenio pueden ir acompañadas del cumplimiento de los requisitos nacionales, lo que permitiría además la constitución de una garantía nacional. Si fuera así, ambos regímenes pueden coexistir pero, en ningún caso, podrá depender la creación o la inscripción de una garantía internacional ni del cumplimiento de normas distintas a las internacionales, ni de la constitución previa de una garantía nacional en virtud de las normas nacionales ni de la previa inscripción, conforme a los criterios registrales nacionales, de un garantía internacional en el registro local para inscribirla en el Registro Internacional o para solicitar el código de autorización del punto nacional de acceso autorizante.

Lo planteado en la consulta formulada por el Registrador Mercantil y de Bienes Muebles Provincial de Madrid de 25 de abril de 2016 (referencia Sec. 3ª R. 603/2016-10.2) es si cabría interpretar la referencia que la DA6ª hace a la inscripción en sentido amplio como asiento registral, y, en tal caso:

- Primero, si, *ante la imposibilidad de aportar en el momento de la presentación del formulario la documentación necesaria conforme a la legislación española para su inscripción, (si) sería posible extender una anotación preventiva de garantía internacional en base al formulario aportado, creada “ad hoc”, y a la cual daría carta de naturaleza la propia disp. adicional 6ª con rango de Real Decreto en la interpretación anteriormente expuesta en orden a su armonización con el Convenio, o*
- Segundo, *(s)i finalmente, por no ser posible la anotación “ad hoc” de mera publicidad de la garantía internacional, cabría la posibilidad de practicar anotación preventiva de suspensión por defectos subsanables del título, esto es del “formulario”, al no reunir el mismo los requisitos exigidos para su inscripción por la legislación española.*

En atención a la respuesta de la Dirección General, “no existiría, en principio obstáculo, para la práctica de una anotación preventiva con una duración de 4 años (plazo general) y con posibilidad de conversión en inscripción si durante su vigencia se aportan los documentos necesarios conforme a la legislación interna, y estos son calificados favorablemente por el registrador”, aplicando por analogía la Disposición Adicional 2ª de la Ley 28/1998, de 13 de julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles. Esta anotación preventiva de garantía internacional y su eventual transformación en inscripción definitiva no afectan, en modo alguno, a la garantía internacional que se crea, subsiste y tiene los efectos que le son propios de acuerdo con el Convenio y el Protocolo y su inscripción en el Registro Internacional e independientemente de las normas nacionales. En definitiva, entre otras situaciones, las partes pueden no desear completar nunca la vía nacional, de modo que la anotación preventiva expira sin que se practique inscripción alguna. Si por los motivos que concurran en cada caso, las partes aportan los documentos necesarios conforme a la legislación interna y estos son calificados favorablemente por el registrador, se procede a la inscripción de la garantía que corresponde según la legislación nacional por conversión de la anotación preventiva. Esta retroactividad no altera en nada el curso que haya seguido la garantía internacional que dio origen a la anotación ni su prioridad que siempre será de acuerdo con las reglas de prioridad del Convenio y prevalecerá sobre las garantías nacionales.

En la medida en que esta interpretación asegure un procedimiento respetuoso y consistente con las disposiciones del Convenio y el Protocolo y la lógica del Registro Internacional, en los términos expuestos, de modo que no implique una sujeción de la inscripción de la garantía internacional a requisitos nacionales, un retraso o un condicionamiento de la emisión del código de autorización a documentos adicionales o a datos diferentes a los expresamente solicitados en el formulario, no debería plantear problemas de admisibilidad en el marco del sistema de Ciudad del Cabo.

2. Inscripción de IDERA (autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula de la aeronave y el permiso de exportación)

El Artículo IX del Protocolo Aeronáutico añade a los remedios que el Convenio ofrece al acreedor en caso de incumplimiento, otras dos medidas específicamente previstas para los objetos aeronáuticos: la cancelación de matrícula de la aeronave (la referencia es aquí correctamente a la aeronave y no a los objetos aeronáuticos) y la exportación y transferencia física del objeto de un territorio a otro. La cancelación de matrícula y exportación desde la jurisdicción del operador son medidas críticas para la efectividad de los remedios en caso de incumplimiento en cuanto que permiten la reintroducción en el mercado y re-comercialización de la aeronave y su re-matriculación en otro Estado ya bajo el control de acreedor garantizado. Ante la posibilidad de que el ejercicio de estas medidas pueda resultar costoso, largo y

complejo, y, en ocasiones, de resultados inciertos, el Protocolo incorpora una solución uniforme (Artículo XIII, “ruta IDERA”), aunque sujeta a la declaración positiva de cada Estado Contratante, para la cancelación de matrícula y exportación conforme a las normas internacionales y no a los procedimientos de la legislación nacional.

En efecto, para asegurar la máxima operatividad de ambas medidas, si el deudor concede una autorización irrevocable, el Artículo XIII ofrece unas reglas básicas comunes para el ejercicio de estas medidas reconociendo los efectos de la autorización irrevocable (IDERA) otorgada por el deudor a favor de una “persona autorizada” para la cancelación y solicitud del permiso de exportación, estableciendo su inscripción en el registro, y exigiendo a las autoridades registrales y administrativas del Estado (Estado Contratante que ha realizado la declaración) la cooperación y asistencia a la persona autorizada para el ejercicio de tales remedios. Esta importante disposición es sólo aplicable si el Estado Contratante ha realizado una declaración en tal sentido bajo el Artículo XXX(1). En ausencia de declaración, se aplicarían las normas y procedimientos nacionales del Estado de matrícula. España efectuó esta declaración en el momento de adhesión al Protocolo. Puesto que constituyen ambas medidas piezas fundamentales del instrumental tuitivo puesto a disposición del acreedor, la declaración de aplicación del Artículo XIII forma parte de las declaraciones que cualifican (*qualifying declarations*) para el *Cape Town Convention discount*.

Así, si se presenta la autorización irrevocable (IDERA) a la autoridad de registro competente, dicha autorización deberá inscribirse, y no podrá ser revocada por el deudor sin el consentimiento escrito de la parte autorizada. De este modo, únicamente la persona autorizada (o la persona que ésta certifique que designó, de acuerdo con los requisitos que exija el registro competente) y en las condiciones de la autorización podrá proceder a la solicitud de cancelación de matrícula y permiso de exportación, siempre de conformidad con las normas aplicables sobre seguridad aeronáutica (para la exportación únicamente), y las autoridades competentes prestarán su cooperación y asistencia para ejecutar con prontitud la medida solicitada. Naturalmente, la autorización para cancelación de matrícula y solicitud de exportación tan sólo garantiza a la persona autorizada la posibilidad de proceder a la exportación desde la jurisdicción de origen pero no asegura la exportación a un Estado de destino específico, puesto que tal exportación podría estar prohibida o condicionada de acuerdo con las normas de control de la exportación del Estado de matrícula.

La IDERA no ha de reconducirse a fórmulas de apoderamiento nacionales ni quedar sujeta a los requisitos domésticos pues es una categoría propia del Protocolo que directamente reconoce y determina las condiciones para su efectividad. No obstante,

en todo aquello que ni el Convenio ni el Protocolo regulen (capacidad, poder de disposición, condiciones para la designación de un representante, firma) se habrá de aplicar la legislación nacional (y, por tanto, sus normas conflictuales) del Estado de matrícula.

La autorización para la cancelación y exportación con los efectos previstos en el Protocolo habrá de emitirse en el formulario incluido como Anexo del Protocolo o un formato “sustancialmente” idéntico. El Anexo II de la Resolución de 29 de febrero reproduce el formulario del Anexo del Protocolo, sin cambios. Este formulario está disponible en <https://www.rmercantilmadrid.com/rmm/Impresos.aspx?Type=2&Cat=4>. No se han establecido, sin embargo, reglas o procedimientos específicos para la inscripción, cancelación o revocación, designación o solicitud y ejercicio ante el registro competente⁷ para la implementación de la declaración realizada.

Teniendo en cuenta que el objetivo de IDERA es la cancelación de matrícula y la solicitud del permiso de exportación, la autoridad de registro competente ante la que se debería presentar para su inscripción y ante la que se ejercita posteriormente las respectivas solicitudes ha de ser el Registro de Matrícula de Aeronaves civiles.

Ante la ausencia de una reglas de implementación, se plantean algunas cuestiones. Primero, bajo qué tipo de asiento se practica el registro de IDERA – Artículo 8 Reglamento contempla inscripciones y anotaciones -. Segundo, si podrá ejercitarse con base en un IDERA la cancelación de una matrícula provisional. Y previamente, si el Registro de Matrícula está exigiendo como requisito previo para la inscripción del IDERA la matrícula definitiva. Tercero, de la Resolución de 29 de febrero parece interpretarse que el formulario IDERA se presenta ante el punto nacional de acceso pero realmente su inscripción y ejercicio es ante el Registro de Matrícula. Además, no cabría calificación del Registrador de Bienes Muebles más allá del empleo del formulario aprobado en la Resolución como Anexo II (y las cuestiones ya planteadas con anterioridad que no resuelve el Convenio ni el Protocolo). Cuarto, si la práctica de requerir la acreditación de solicitud de códigos de autorización al punto nacional de acceso para admitir la inscripción de IDERA (que queda luego condicionada a la matrícula definitiva) es consistente con el sistema de Ciudad del Cabo. Quinto, los requisitos que se exigen para la presentación y constancia de IDERA, en particular, en relación con la legitimación de firmas.

⁷ El Aviation Working Group propone una regulación modelo de implementación para consideración y guía de los Estados Contratantes – Mayo 2015 (<http://www.awg.aero/assets/docs/IDERA%20Regulation%20-%20AWG%20Model%20-%20FINAL%20NOV2014X%20%282%29%20%28revised%20May%202015%29%20final.pdf>).

Sin perjuicio de la actuación ágil y coordinada de los registradores competentes del RBM y del Registro de Matrícula de Aeronaves, la elaboración de unas normas y procedimientos básicos para regular la inscripción, cancelación o revocación, designación o solicitud y ejercicio ante el registro de la solicitud de IDERA sería, sin duda, una acción deseable⁸ para completar la implementación efectiva en el ordenamiento español del sistema de Ciudad del Cabo.

La aplicación efectiva en España del Convenio de Ciudad de Cabo y el Protocolo Aeronáutico recomienda, además, la adopción de otras medidas y acciones para completar progresivamente el proceso de implementación. En primer lugar, conviene acometer una revisión de las normas procesales⁹ para valorar su adecuación al ejercicio de todos los remedios que el sistema de Ciudad del Cabo pone a disposición del acreedor garantizado en caso de incumplimiento – esencialmente, Artículos 8 a 10 del Convenio, y remedios del Protocolo -. En segundo lugar, ante la imposibilidad que tienen los Estados Miembros de realizar una declaración bajo el Artículo XI del Protocolo y optar por la Alternativa A en materia de insolvencia¹⁰, comprobar si la legislación interna proporciona o puede proporcionar una solución funcionalmente equivalente a los efectos de satisfacer las *qualifying declarations*. En tercer lugar, sería oportuno aprovechar la oportunidad de la incorporación en el ordenamiento español del sistema uniforme para evaluar la conveniencia de alinear las normas nacionales con las internacionales, cuando sea necesario y en la medida en que la duplicación de soluciones, generales o sectoriales, no aporte ventaja alguna ni esté justificada – concepto de objeto aeronáutico, no incorporación de los motores, extensión de la hipoteca sobre aeronave, aeronave en construcción -. Con ocasión de esta revisión del Derecho nacional interno, se podría abrir un proceso de análisis más completo y profundo de nuestro sistema de garantías mobiliarias e impulsar así un debate más amplio sobre la oportunidad y conveniencia de una reforma.

⁸ En el mismo sentido, sobre la conveniencia de la adopción de medidas de adaptación a nuestro ordenamiento, para lo que podría haberse aprovechado la ocasión del nuevo Reglamento de Matriculación de Aeronaves, HEREDIA, I., “Análisis de la adhesión de España...”, *op.cit.*

⁹ CARRASCO, A.; RUEDA, C.; TORRALBA, E., “Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment: Should Spain Ratify It and How?”, *Analysis GA&P*, April 2014, p. 1.

¹⁰ Se plantean interesantes cuestiones para valorar su ajuste en CARRASCO PERERA, Á., “Guía de Derecho material español sobre el tratamiento de las garantías relativas a equipo aeronáutico a raíz de la adhesión española al Convenio y al Protocolo Aeronáutico de Ciudad del Cabo”, *Diario La Ley*, Nº 8781, Sección Doctrina, 13 de Junio de 2016, Ref. D-235, Editorial LA LEY.