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 (Parte I)

The accession by Spain to the Aircraft Protocol to the Cape Town Convention and its implementation: a first assessment of the new Regulations on Aircraft Register (Part I)

TERESA RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL

Profesora Titular de Derecho Mercantil,

Universidad Carlos III de Madrid

DOI: https:/doi.org/10.36151/MDIPR.2015.013

Bitácora Millennium, Nº 2 (2015)

Zaragoza, diciembre 2015

Editorial tirant lo blanch

Abstract

Ante la esperada adhesión de España al Protocolo Aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo, este artículo analiza la Disposición Adicional 6ª del Real Decreto 384/2015 en la que se establecen las reglas y procedimientos bajo las que actuaría el Registro de Bienes Muebles como punto nacional de acceso para la implementación del instrumento en nuestro país y valora su compatibilidad con los principios y reglas del Convenio y con el funcionamiento del Registro Internacional.

Assuming the accession by Spain to the Aircraft Protocol soon, this Paper aims to analyse Additional Provision 6th of the Royal Decree 384/2015 regulating the operation of the national entry point and implementing the Protocol and assess the compatibility of such implementation solutions with the Convention's principles and rules and the functioning of the International Registry.

Palabras clave: Registro de matrícula de aeronaves, Convenio de Ciudad del Cabo, protocolo aeronáutico, punto de acceso nacional

Key words: *Aircraft register, Cape Town Convention, Aircraft Protocol, national entry point*

Sumario

I. La esperada adhesión al Protocolo Aeronáutico y el significado de la incorporación al sistema de Ciudad del Cabo

II. El nuevo Reglamento de Matriculación de Aeronaves en el marco del sistema de Ciudad del Cabo

1. Ámbito de aplicación, concepto de objeto aeronáutico y factores de conexión

I. La esperada adhesión al Protocolo Aeronáutico y el significado de la incorporación al sistema de Ciudad del Cabo

Con fecha de 25 de agosto de 2015, se publica en el BOCG[1] el Dictamen emitido por la Comisión de Asuntos Exteriores del Congreso de los Diputados sobre el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de Equipo Aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil[2]. Conforme al Dictamen, la Comisión de Asuntos Exteriores del Congreso acuerda proponer al Pleno de la Cámara que conceda la autorización solicitada por el Gobierno[3] (Artículo 94.1 de la Constitución) para obligarse internacionalmente por medio del citado Protocolo. En su sesión del 16 de septiembre de 2015, el Pleno del Congreso de los Diputados ha concedido la autorización solicitada por el Gobierno para que el Estado pueda prestar consentimiento para obligarse por medio del referido Protocolo (en adelante, Protocolo Aeronáutico)[4].

La adhesión de España al Protocolo Aeronáutico significa la esperada culminación del proceso, escalonado y ya excesivamente dilatado, de incorporación de nuestro país al sistema de Ciudad del Cabo. El primer paso de este proceso tuvo lugar con la adhesión de España en 2013[5] al Convenio relativo a garantías internacionales

Fecha de recepción del original: 23 de septiembre de 2015. Fecha de aceptación de la versión final: 6 de octubre de 2015.

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] Serie C: Tratados y Convenios Internacionales, Congreso de los Diputados, X Legislatura, 25 de agosto de 2015, Núm. 207-3, pág. 1, 110/000184.

[2] BOCG. Sección Cortes Generales, serie A, núm. 423, de 5 de agosto de 2015, y núm. 424, de 7 de agosto de 2015 (corrección de error).

[3] Serie C: Tratados y Convenios Internacionales, Congreso de los Diputados, X Legislatura, 5 de agosto de 2015, Núm. 207-1, pág. 1, 110/000184.

[4] Serie C: Tratados y Convenios Internacionales, Congreso de los Diputados, X Legislatura, 21 de septiembre de 2015, Núm. 207-4, 110/000184.

[5] El 28 de junio de 2013, el Reino de España depositó el instrumento de adhesión ante UNIDROIT, junto con una serie de declaraciones, al Convenio de Ciudad del Cabo y el 4 de octubre de 2013 se publicaba en el Boletín Oficial del Estado la adhesión.

sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo, el 16 de noviembre de 2001 (en adelante, el Convenio o el Convenio de Ciudad del Cabo), bajo los auspicios de UNIDROIT (*International Institute for the Unification of Private Law / Institut International pour l'Unification du Droit Privé*) y de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI/ICAO). A pesar de que la adhesión al Convenio habría convertido a España formalmente en un Estado Contratante, para el que este importante instrumento internacional habría incluso teóricamente entrado en vigor; en la práctica, el sistema de Ciudad del Cabo no será para nuestro país operativo hasta la adhesión (ratificación, adhesión, aceptación o aprobación) a alguno de los Protocolos[6]. En efecto, el denominado "sistema de Ciudad del Cabo" responde a una original estructura[7] que se compone modularmente, en un primer nivel, de un Convenio que establece reglas generales aplicables a todas las categorías de bienes cubiertas y, en un segundo nivel, de Protocolos específicos para cada sector. Los Protocolos relativos a las tres categorías de bienes originariamente definidas en el Convenio (Artículo 2.3)[8] ya han sido adoptados - Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, el 1 de marzo de 2006 (Protocolo Aeronáutico); Protocolo sobre material rodante ferroviario, el 23 de febrero de 2007 (en adelante, Protocolo Ferroviario); Protocolo sobre bienes de equipo espacial, el 9 de marzo de 2012 (en adelante, Protocolo Espacial) -, si bien, de conformidad con el Artículo 49, del Convenio, sólo el Protocolo Aeronáutico está actualmente en vigor[9].

Cada Protocolo contiene reglas específicas para la categoría de elementos de equipo móvil a la que se aplica, determina la entrada en vigor del Convenio en relación con tal categoría de bienes y define exactamente el ámbito de aplicación, de modo que, en caso de discordancia entre las disposiciones del Convenio y las del

[6] Con más detalle sobre esta situación anómala derivada de un proceso escalonado de adhesión, RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T. *"The accession by Spain to the Cape Town Convention: a first assessment", Uniform Law Review - Revue de droit uniforme* 2014; doi: 10.1093/ulr/unu004.

[7] Que explico y describo con más detalle en RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T. *Las garantías mobiliarias sobre equipo aeronáutico en el comercio internacional. El Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo,* Marcial Pons, Madrid; 2012, pp. 28 y ss.

[8] De conformidad con el Artículo 51 del Convenio, se contempla la posibilidad de que se valore extender la aplicación del Convenio de Ciudad del Cabo a otros elementos de equipo móvil que, no estando expresamente mencionados en el Artículo 2.3, sean de gran valor e inequívocamente identificables. Así, en 2014, el *UNIDROIT Governing Council* convino crear un *Study Group* para discutir y elaborar un posible cuarto Protocolo para elementos de equipo en los sectores minero, agrícola y de construcción (*MAC Protocol*).

[9] Para consultar el estado de las ratificaciones (aceptaciones, aprobaciones o adhesiones), así como la entrada en vigor de cada uno de los instrumentos, se puede acceder a www.unidroit.org (Instruments/Security Interests/Status).

Protocolo, prevalecen las de éste último por su especificidad. Es decir, en atención a este original sistema Convenio-Protocolos, el Convenio no puede operar independientemente de sus Protocolos. Convenio y Protocolo, de hecho, conforman conjuntamente un único instrumento que ha de interpretarse como tal (Artículo 6.1 Convenio). De modo que el Convenio, en relación con el equipo aeronáutico y sólo para tal categoría de bienes, (conjuntamente con el Protocolo Aeronáutico) entró en vigor el 1 de marzo de 2006.

Por tanto, tras la adhesión de España al Convenio en 2013, la esperada adhesión al Protocolo Aeronáutico significaría la definitiva incorporación efectiva de nuestro país al sistema de Ciudad del Cabo en relación, únicamente, con las operaciones de financiación garantizada sobre elementos de equipo aeronáutico, en el sentido y con el alcance definidos en el Protocolo.

Tal incorporación definitiva y completa constituye un hito importante y un compromiso internacional de marcado valor estratégico. En efecto, el sistema de Ciudad del Cabo representa uno de los proyectos de mayor significación y relevancia en el amplio e intenso proceso de armonización iniciado, desde la década de los 90, por organizaciones y agencias formuladoras tanto de ámbito regional como internacional (*European Bank for Reconstruction and Development,* OHADA, Banco Asiático de Desarrollo, Naciones Unidas a través de UNCITRAL/CNUDMI), para dotar de reglas comunes y uniformes a las operaciones (transfronterizas) de financiación garantizada. Con 68 Estados contratantes y la Unión Europea como organización de integración económica regional (59 más la UE en el caso del Protocolo Aeronáutico[10]), y en vigor desde el 1 de marzo de 2006, el mapa de ratificaciones y su aumento progresivo confirman el éxito del proyecto, muestran una amplia aceptación internacional y reflejan una muy significativa y equilibrada participación de países con economías y tradiciones jurídicas diversas.

En el contexto europeo, la incorporación más reciente ha sido la del Reino Unido que ha depositado ante UNIDROIT, tras un largo periodo de informes y consultas públicas, el 27 de julio de 2015[11], sus instrumentos de ratificación al Convenio y al Protocolo Aeronáutico. Con esta reciente incorporación y antes de que se confirme esta próxima adhesión de España al Protocolo, el sistema de Ciudad del Cabo

[10] Los nueve Estados Contratantes del Convenio que, sin embargo, a la fecha no se han adherido o ratificado el Protocolo Aeronáutico son Burkina Faso, Costa Rica, Costa de Marfil, España, Gabón, Moldavia, Seychelles, Siria y Zimbabue.

[11] Conjuntamente, entrarán en vigor el 1 de Noviembre de 2015. La implementación del Convenio y el Protocolo se realiza mediante *The International Interests in Aicraft Equipment (Cape Town Convention) Regulations 2015,* 2015 Nº 912.

contaría con seis Estados Contratantes en relación con el equipo aeronáutico (Irlanda, Luxemburgo, Holanda, Malta, Letonia y, desde el 1 de noviembre de 2015, Reino Unido), además de la Unión Europea como Organización de integración económica regional. La ratificación completa del Reino Unido y la pronta culminación del proceso de adhesión de España se espera que anime y acelere una previsible incorporación de otros países europeos, en particular, aquellos más activos en las industrias aeronáutica, espacial y ferroviaria. Para nuestro país los sectores aeroespacial y ferroviario son sectores estratégicos en términos de crecimiento, inversión, innovación y empleo cualificado, en los que España además se encuentra entre los cinco países más importantes que lideran estas industrias en el mercado europeo.

En consecuencia, la adhesión del Reino de España al Protocolo Aeronáutico que anuncia la aprobación del Pleno a la solicitud de autorización del Gobierno de conformidad con el Dictamen de la Comisión de Asuntos Exteriores del Congreso tiene un importante valor estratégico para la industria, es esencial para hacer plenamente operativo en nuestro país el sistema de Ciudad del Cabo, facilita en condiciones competitivas el acceso de las empresas al mercado internacional de financiación y representa un claro estímulo para la modernización del marco jurídico nacional (normas sustantivas y sistema registral) aplicable a las operaciones garantizadas en línea con los estándares internacionales uniformes.

Por todo ello, el estado actual de tramitación de la adhesión al Protocolo y la realización de los trámites necesarios para su aprobación son una extraordinaria noticia que merece una valoración muy positiva. Sin perjuicio de lo anterior, el "efecto útil" del sistema de Ciudad del Cabo, que implica facilitar el acceso al mercado internacional de la financiación en condiciones adecuadas y competitivas, no se deriva en toda su extensión automáticamente de la adhesión, sino que requiere el ajuste de dos variables fundamentales: condiciones de la adhesión (declaraciones), e implementación nacional.

En primer lugar, una cuidada selección y redacción de las declaraciones en los instrumentos de adhesión y ratificación es crítica por dos motivos. De un lado, porque permite acceder a una mejora en las condiciones (tipo de interés aplicado) de la financiación (*Cape Town Convention discount*) si el Estado contratante ha realizado un conjunto de declaraciones específicas, y en determinadas condiciones, (OCDE *qualifying declarations*) en sus instrumentos de adhesión al Convenio y al Protocolo de conformidad con lo previsto en el denominado *Aircraft Sector Understanding* (versión de 1 de septiembre de 2011) [12]. De otro lado, porque en su

[12] *Aircraft Sector Understanding* [TAD/ASU(2011)1] (ASU) disponible, junto con información y documentación adicionales en http://www.oecd.org/tad/xcred/aircraftsectorunderstandings.htm.

adhesión al Convenio y el Protocolo Aeronáutico[13], la Unión Europea, en su estatus de Organización de integración económica regional [14], realizó una serie de declaraciones que limitan el margen de actuación y afectan a la capacidad de los Estados miembros en cuanto a las condiciones de la ratificación al no permitir que éstos realicen determinadas declaraciones específicas en sus instrumentos de adhesión. No obstante, los Estados Miembros podrían acometer las reformas oportunas en la ley nacional para obtener los mismos resultados sustantivos que si la declaración hubiera sido hecha.

Sobre las declaraciones ya realizadas en el instrumento de adhesión al Convenio (únicamente declaraciones bajo los Artículos 52 y 54(2)), conviene brevemente recordar dos cuestiones de interés. De un lado que de conformidad con el Artículo XXXI del Protocolo Aeronáutico - Artículo XXIX(1) del Protocolo Ferroviario y Artículo

---

Lista de países que cumplen las condiciones previstas en los Artículos 35 y 38 del Apéndice II del ASU y que, por consiguiente, resultan cualificados para obtener el descuento del Convenio de Ciudad del Cabo: http://www.oecd.org/tad/exportcredits/ctc.htm.

[13] *Decisión del Consejo de 6 de abril de 2009 relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico*, adoptados conjuntamente en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (2009/370/CE), D.O. L 121/3, 15.5.2009.

[14] Superados los iniciales enfrentamientos entre la Comisión Europea y algunos Estados miembros sobre cuestiones competenciales en materia concursal del Convenio, la Unión Europea accedió al Convenio mediante depósito de su instrumento de adhesión el 28 de abril de 2009. El Convenio y su Protocolo aeronáutico han entrado en vigor para la Comunidad Europea el 1 de agosto de 2009. El Convenio y su Protocolo vinculan, en consecuencia, también a los Estados Miembros en la medida en que contienen disposiciones referidas a aspectos en los que la Comunidad goza de competencia y deben adoptar las medidas oportunas para cumplir e implementar tales disposiciones. Sin embargo, la adhesión de la Comunidad no implica la obligación de los Estados de ratificar el Convenio con sus Protocolos, aunque seguramente anuncie próximas ratificaciones. De hecho, la concurrencia en el instrumento de UNIDROIT de competencias distribuidas entre la Comunidad y los Estados permitiría afirmar que sin la adhesión de la Comunidad, los Estados no podrían ratificar enteramente y con plenos efectos el Convenio y sus Protocolos - CRANS, B. "The Implications of the EU Accession to the Cape Town Convention", *Air and Space Law,* vol. 35, num. 1, 2010, pp. 1-7 -. Con todo, en el momento de la adhesión de la Comunidad, Irlanda y Luxemburgo ya eran parte, individualmente, del sistema de Ciudad del Cabo y, por otro lado, la decisión de adhesión no es aplicable a Dinamarca. De ahí que, tras la solicitud por Dinamarca el 30 de marzo de 2015, del acuerdo de la Unión Europea sobre su propuesta de ratificación, se haya autorizado mediante **Decisión (UE) 2015/1380 de la Comisión, de 10 de agosto de 2015, al Reino de Dinamarca a ratificar el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, adoptados conjuntamente en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 [notificada con el número C(2015) 5553],** siempre que Dinamarca formule unas declaraciones previstas en el artículo 55 del Convenio y el artículo XXX, apartado 5, del Protocolo similares a las formuladas por la Unión Europea **(**OJ L 213, 12.8.2015, pp. 6–8).

XLI del Protocolo Espacial - tales declaraciones se considerarán realizadas en relación con las respectivas categorías de bienes, salvo que se indicara lo contrario. Por tanto, salvo que en el instrumento de adhesión al Protocolo Aeronáutico se hiciera constar otra cosa, la declaración realizada bajo el Artículo 54(2) será aplicable a los bienes aeronáuticos tras la ratificación del Protocolo y su entrada en vigor. Esta extensión automática obliga a replantear el acierto de esta declaración y considerar así la conveniencia de atenuar sus efectos mediante declaraciones ulteriores, en particular, bajo el Artículo 53[15]. De otro lado, de conformidad con el Artículo 57, pueden realizarse en el instrumento de adhesión al Protocolo declaraciones subsiguientes al Convenio que entrarán en vigor de acuerdo con lo indicado en tal disposición. De ahí que sea razonable esperar alguna declaración ulterior al Convenio en el instrumento de adhesión al Protocolo.

En segundo lugar, una adecuada implementación sustantiva y registral en el ordenamiento interno permite que se active la plena efectividad de las ventajas del sistema uniforme. En este sentido, la aprobación, mediante Real Decreto 384/2015[16], de 22 de mayo de 2015, del nuevo y esperado Reglamento de Matriculación de Aeronaves Civiles (en adelante, el Reglamento) se enmarca en este conjunto de acciones dirigidas a la implementación del sistema uniforme. En efecto, en su Disposición Adicional 6ª (en adelante, DA6ª) se contienen las reglas y procedimientos previstos para permitir la aplicación del Convenio y su Protocolo Aeronáutico, cuya pronta adhesión ya se anuncia, en nuestro país. En concreto, el sentido de esta norma de implementación es articular el funcionamiento del sistema registral nacional con el Registro Internacional que soporta el sistema de Ciudad del Cabo a la vista del interés de España por proceder a designar un punto de acceso nacional al adherirse al Protocolo. Esta actuación anticipada para preparar el terreno registral doméstico ante la que parece ya inminente adhesión del Protocolo es laudable y esperanzadora. La opción, que se anticipa, de designar un punto de acceso nacional es una posibilidad que ofrece el sistema de Ciudad del Cabo, por tanto, factible, y que requiere, en efecto, la previsión de reglas y procedimientos internos para su correcta implementación. Sin embargo, la lectura de la citada DA6ª revela de inmediato inconsistencias con el esquema conceptual, operativo y funcional de Ciudad del Cabo. De modo que esta acción interna puede resultar en

[15] En efecto, como ya argumenté en otro lugar - *"The accession by Spain to the Cape Town Convention: a first assessment", op.cit., pp. 9-11*-, el riesgo que la declaración efectuada bajo el Artículo 54(2) implica es que impidiera la aplicación de los procedimientos previstos en nuestro ordenamiento que requieren la intervención de notario o de registrador pero no de autoridad judicial. Aunque podría forzarse la interpretación, quizá infructuosamente, de los Artículos 13 y 14 para obtener este resultado, la forma más adecuada es precisamente la de proceder a realizar una declaración bajo el Artículo 53, como se propone, que defina "tribunales relevantes" a tales efectos, como todos los tribunales y autoridades competentes de conformidad con la legislación española.

[16] Publicado en BOE núm. 144, de 17 de junio de 2015.

una inesperada, y nada deseable, implementación disfuncional que podría debilitar o incluso desactivar completamente el "efecto útil" [17] del Convenio y el Protocolo.

Conviene, por ello, anticipar un análisis crítico y exponer mis valoraciones iniciales sobre una actuación de implementación que no parece plenamente adecuada. Con todo, es preciso adelantar aquí un importante aspecto de mis conclusiones en este punto. La adhesión al Protocolo, como ya significó la adhesión al Convenio, determinará que, de conformidad con las reglas de entrada en vigor, el instrumento internacional pasa a formar parte del ordenamiento jurídico español. Como tal y en atención a las reglas de jerarquía normativa, las disposiciones del Convenio y del Protocolo reemplazarían las disposiciones internas contrarias o contradictorias. De hecho, el propio Reglamento asume esta superioridad de las normas internacionales al concluir el primer párrafo de la DA6ª con la frase: "sin perjuicio de la aplicación preferente de las normas internacionales". No obstante este efecto de reemplazo o aplicación preferente, no es adecuado que las reglas que, de conformidad con la normativa nacional no uniforme, rijan el funcionamiento del punto nacional de acceso y el procedimiento de inscripción sean contradictorias o incompatibles con el Registro Internacional y el marco sustantivo del Ciudad del Cabo. Tal conflicto puede ocasionar disfunciones, lagunas o errores que no son deseables.

Finalmente, hay un tercer aspecto que resulta interesante analizar y que deriva precisamente de una combinación de las dos variables anteriores. Me refiero a la necesidad de que, ante la imposibilidad, como Estado Miembro, de realizar determinadas declaraciones por los límites impuestos por la Unión Europea en su decisión de adhesión, España deba recurrir a técnicas de implementación para obtener un resultado funcionalmente equivalente. Es decir, hay que valorar en qué medida España, como Estado contratante debe proceder a reformar normas existentes o adoptar reglas nuevas para conformar un marco jurídico aplicable a las operaciones de financiación garantizada con soluciones equivalentes a las que proporcionaría el Convenio bajo una serie de declaraciones. Esta situación es especialmente crítica cuando comprobamos que algunas de las declaraciones incluidas en el paquete de las OCDE *qualifying declarations* que habilitan para el descuento del Convenio de Ciudad del Cabo han quedado bloqueadas para los Estados miembro por la declaración de adhesión de la Unión Europea. Efectivamente, el paquete de declaraciones que habilitan para aprovechar una reducción en el coste de la financiación en los términos del ASU incluye declaraciones referidas a los Artículos X y XI del Protocolo Aeronáutico, en

[17] SAUNDERS, A. *et al*. "The Economic Implications of International Secured Transactions Law Reform: A Case Study", 20 *University of Pennsylvania Journal of International Economic Law,* 1999, pp. 309-352; HEYWOOD W.F. "The proposed UNIDROIT Convention on mobile equipment: economic consequences and issues", 2 *Uniform Law Review*, 1999, pp. 253-258.

particular, para la fijación de un plazo para la adopción de medidas provisionales previstas en el Artículo 13 del Convenio. La única vía entonces, evitando la confrontación, sería la adaptación del Derecho interno para proveer soluciones funcionalmente equivalentes a las ofrecidas por las declaraciones no disponibles.

El objetivo de este breve comentario es, en esta fase del proceso de adhesión al Protocolo Aeronáutico, adelantar algunas valoraciones sobre la DA6ª ya referida desde la perspectiva de una adecuada implementación interna del sistema de Ciudad del Cabo. Con tal finalidad, se analiza críticamente el régimen establecido en la DA6ª para explicar los motivos por los que, en mi opinión, el planteamiento y algunas de las soluciones planteadas no se adecúan a la filosofía, la operativa y las disposiciones del Convenio de Ciudad del Cabo y sus Protocolos, en particular, el Protocolo Aeronáutico.

II. El nuevo Reglamento de Matriculación de Aeronaves en el marco del sistema de Ciudad del Cabo

El Real Decreto 384/2015, por el que se aprueba el Reglamento, se dicta al amparo de la habilitación del Artículo 32 y de la Disposición Final Cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea (en adelante, LNA)[18] para que el Gobierno dicte las disposiciones necesarias de desarrollo y ejecución de la ley. El objeto principal del Reglamento es regular los requisitos, forma y efectos de la inscripción de las aeronaves civiles en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles (en adelante, RMAC), así como los actos y documentos inscribibles, de conformidad con el Capítulo V de la LNA y reemplazando[19] el antiguo Reglamento hasta ahora vigente de 1969[20], que queda expresamente derogado. En una breve Exposición de Motivos, se concretan los objetivos y se destacan las principales novedades del recientemente aprobado Reglamento. Entre estos objetivos, interesa detenerse, a los efectos de este comentario, en aquel que se refiere al tratamiento de un conjunto de cuestiones que colocan al RMAC en el contexto del sistema registral, definen sus funciones y determinan las relaciones con otros registros. En este punto, encontramos una expresa referencia al establecimiento de las previsiones necesarias para permitir la aplicación del Convenio de Ciudad del Cabo y, en concreto, facilitar la articulación del Registro de Bienes Muebles, como punto de

[18] Publicado en BOE núm. 176, de 23 de julio de 1960, con las modificaciones sucesivas hasta la más reciente de 15 de octubre de 2015.

[19] De conformidad con la Disposición Final quinta, el Real Decreto entrará en vigor el 1 de diciembre de 2015.

[20] Aprobado por Decreto 416/1969, de 13 de marzo, sobre el Reglamento del Registro y Matrícula de Aeronaves, publicado en el BOE núm. 71, de 24 de marzo de 1969.

acceso nacional designado, y el Registro Internacional del sistema de Ciudad del Cabo. En la DA6ª, como ya se ha anticipado, bajo el título *Registros Internacionales,* se contienen estas previsiones.

Mediante un análisis sistemático de la disposición objeto de estudio se abordan tres cuestiones principales. Primera, determinar el ámbito de aplicación de la disposición en relación con los criterios de aplicación del Convenio y su Protocolo Aeronáutico. Segundo, analizar la relación entre el Registro de Bienes Muebles como punto de acceso nacional, el RMAC y el Registro Internacional. Tercero, comprobar la adecuación de las reglas y procedimientos establecidos en la DA6ª al esquema conceptual, operativo y estructural del sistema de Ciudad del Cabo. Las dos últimas cuestiones se analizan en la Parte II de este artículo.

1. Ámbito de aplicación, concepto de objeto aeronáutico y factores de conexión

La DA6ª comienza con la siguiente redacción: "Cuando de conformidad con lo previsto en un Convenio o Tratado internacional suscritos por España y en los protocolos y reglamentos de desarrollo de aquéllos, *ciertos derechos y garantías impuestos sobre aeronaves matriculadas en España* fueren susceptibles de inscripción en un Registro Internacional" (la cursiva es nuestra). Para delimitar así el ámbito de aplicación de las reglas y procedimientos que contiene, hay que abordar primero tres cuestiones. En primer lugar, al referirse a "ciertos derechos y garantías impuestos sobre aeronaves" nos permite contrastar el ámbito de aplicación del Reglamento con el concepto de objeto aeronáutico de conformidad con el sistema de Ciudad del Cabo. En segundo lugar, en la medida en que la disposición concreta que se refiere a las "aeronaves matriculadas en España", se presenta la ocasión de aclarar el ámbito de aplicación territorial del Convenio y los factores de conexión. En tercer lugar, al mencionar "ciertos derechos y garantías" sobre determinados bienes, es fundamental detenernos a explicar el concepto de garantía internacional, los requisitos para su creación y su calificación.

a). El ámbito de aplicación del Reglamento, según queda definido en el Artículo 2 y con las exclusiones previstas en el Artículo 3, queda delimitado esencialmente por el concepto de aeronave civil (inscribible). Sin embargo, a los efectos del sistema de Ciudad el Cabo, la aeronave no es un objeto aeronáutico. En la delimitación de las categorías de elementos de equipo móvil (Artículo 2.3 del Convenio) a las que se aplica, tras el correspondiente Protocolo específico, el sistema de Ciudad del Cabo, se precisa claramente que serán objetos aeronáuticos: "células de aeronaves, motores de aeronaves y helicópteros". La definición de estos elementos debe completarse con la lectura del Protocolo Aeronáutico. Esta disparidad entre el ámbito de aplicación del sistema de Ciudad del Cabo y la esfera de lo inscribible en el

RMAC, que revela, en realidad, una divergencia de objetivos, ha de tenerse particularmente en cuenta para entender el encaje del RMAC y del Registro de Bienes Muebles en el sistema uniforme.

b). El factor de conexión principal para la aplicación territorial del Convenio es, de conformidad con el Artículo 3, la situación del deudor en el momento de celebrar el contrato en un Estado contratante - la ley bajo la que se haya constituido o formado, el lugar de su sede social o estatutaria, el lugar donde tenga su administración central o el lugar en el que esté situado su establecimiento comercial principal, si tiene varios, o, en su defecto, su residencia habitual -. El lugar en el que esté situado el acreedor es, sin embargo, irrelevante para determinar la aplicación del Convenio. Por otro lado, el Protocolo Aeronáutico añade un factor de conexión adicional para ampliar la esfera de aplicación del Convenio, en relación con los objetos aeronáuticos (Art. II (2) del Protocolo). Sin perjuicio de los casos en los que resulte de aplicación el Convenio en virtud de la situación del deudor, además se aplicará en relación con un helicóptero o con una célula de aeronave perteneciente a una aeronave, inscritos en el registro de aeronaves de un Estado, denominado el Estado de matrícula, que es un Estado contratante. Es un criterio adicional y alternativo pero no un requisito necesario y cumulativo en el caso de objetos aeronáuticos, es decir, si el deudor está situado en un Estado contratante, no es relevante que el Estado de Registro sea no contratante (y a la inversa)[21]. La conexión con las previsiones del nuevo Reglamento es evidente en este punto. En la medida en que la inscripción otorga la matrícula y nacionalidad española a las aeronaves inscritas en él (Artículo 5 Reglamento), la determinación normativa de las aeronaves que son inscribibles (Artículo 18 LNA) a tales efectos en el RMAC resulta totalmente pertinente.

Naturalmente este factor de conexión alternativo (Estado de matrícula) no resulta aplicable a los motores de aeronaves pues estos no son susceptibles de inscripción o matrícula en los referidos Registros. Por tanto, puesto que la ubicación real del motor es irrelevante, la regla general de la situación del deudor en un Estado contratante será la que determine la aplicación del Convenio en conjunción con el Protocolo Aeronáutico.

c). Finalmente, para completar el estudio del primer párrafo de la DA6ª es preciso analizar la referencia a "ciertos derechos y garantías impuestos sobre aeronaves (…) susceptibles de inscripción en un Registro Internacional". Tras las precisiones sobre el concepto de objeto aeronáutico a los efectos del Convenio y el Protocolo, la mención de la norma española de "derechos y garantías inscribibles" nos obliga a

[21] DESCHAMPS, M. "Les règles de priorité de la Convention et du Protocole du Cap", *Rev.Dr.Unif./ Unif.L.Rev.,* 2002-1, pp. 17-48, en p. 20.

precisar el concepto de garantía internacional en el sistema de Ciudad del Cabo y su extensión.

Una de las originales y altamente efectivas soluciones del sistema de Ciudad del Cabo para superar las dificultades de armonización es la creación de un concepto autónomo[22] y *sui generis*[23] de garantía internacional. La garantía internacional deriva directamente de la Convención y nace independiente del derecho nacional (aunque éste sigue gobernando las cuestiones relativas a la capacidad de las partes y la existencia del contrato). Una vez que se han satisfecho las condiciones previstas en el Convenio (Artículo 7) existe una garantía internacional, aunque no se corresponda con ninguna figura conocida en el ordenamiento que fuera, de otro modo, aplicable, no sean suficientes los requisitos cumplidos de conformidad con las normas internas, falten formalidades por satisfacer o incluso a pesar de que el Derecho nacional no reconozca, por ejemplo, las garantías no posesorias. Una garantía internacional es una garantía creada o provista por un contrato de los establecidos en el Convenio. El término "contrato", a los efectos del Convenio, designa únicamente tres tipos de contratos: un contrato constitutivo de garantía, un contrato con reserva de dominio, o un contrato de arrendamiento, que son, por tanto, los contratos susceptibles de constituir, crear o prever una garantía internacional si los demás requisitos necesarios concurren.

De este modo, el Convenio adopta una interesante perspectiva funcional[24] que permite agrupar para un único concepto, uniforme y autónomo, de garantía internacional figuras que, compartiendo la función de garantía, difieren, sin embargo, en su tratamiento y calificación[25]. Es decir, el concepto de garantía internacional está asociado a fórmulas de naturaleza contractual con función de garantía, sin que la forma jurídica sea relevante para su consideración como tal.

---

[22] GOODE, R. "The International Interest as an Autonomous Property Interest", *European Review of Private Law,* vol. 12, num.1, 2004, pp. 18-25, en p. 24. HONNEBIER, B.P.; MILO, J. M. "The Convention of Cape Town: The Creation of International Interests in Mobile Equipment", *European Review of Private Law,* vol. 12, num. 1, 2004, pp. 3-8, p. 7.

[23] CUMING, R.C.C., "The characterisation of International Interests and Transactions Under the Convention of International Interests in Mobile Equipment", en DAVIES, I. (ed.) *Security Interests in Mobile Equipment,* Ashgate, Aldershot, 2002, pp. 377-395.

[24] Sobre el debate funcionalismo v. formalismo, BRIDGE, M.G. *et al.* "Formalism, Functionalism, and Understanding the Law of Secured Transactions", 44 *McGill Law Journal*, 1998-1999, pp. 567-664

[25] Más extensamente sobre este aspecto, RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T. "El concepto funcional de garantía en el Convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil", *Anuario de Derecho Civil,* tomo LXV, 2012, fasc. IV, pp. 1605-1652.

Teniendo esto en cuenta, en términos generales, los derechos y garantías a los que se refiere la DA6ª serían las garantías internacionales (también las futuras) inscribibles en el Registro Internacional, sin embargo, la descripción del procedimiento de inscripción que contempla la DA6ª en la letra a) no se corresponde con la operativa del Reglamento Internacional ni con la posible intervención de los denominados puntos de acceso nacionales. Además, encontramos referencias en el Convenio a otros derechos e intereses que, o bien no son garantías internacionales; o bien, no siéndolo, se inscriben en el Registro Internacional de todos modos; o bien ni siquiera son objeto de inscripción pero gozan de cierta prioridad de acuerdo con las reglas del Convenio. La DA6ª menciona directa o indirectamente otros derechos y garantías cuyo encaje en el sistema de Ciudad del Cabo es preciso analizar.