

## PRINCIPALES PROBLEMAS DERIVADOS DE LA APLICACIÓN EN ESPAÑA DEL CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO RELATIVO A GARANTÍAS INTERNACIONALES SOBRE ELEMENTOS DE EQUIPO MÓVIL Y SU PROTOCOLO AERONÁUTICO

FRANCISCO MARTÍNEZ BOLUDA  
Abogado\*

### Principales problemas derivados de la aplicación en España del Convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su protocolo aeronáutico

La entrada en vigor en España del Convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales y su protocolo aeronáutico supone una gran oportunidad para facilitar la financiación de operaciones con componentes aeronáuticos. Sin embargo, no está exenta de problemas de implementación de calado que puedan dificultar poderosamente su efectividad en nuestro ordenamiento jurídico. En este artículo se analizan algunos de sus principales problemas: (i) la exigencia de la autorización judicial (ii) la función otorgada al Registro de Bienes Muebles como punto de acceso y (iii) la prelación de determinados derechos no inscribibles e inscribibles.

### Main issues resulting from the implementation in Spain of the Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Aircraft Protocol

The entering into force of the Cape Town Convention and its Aircraft Protocol related to international guarantees implies a great opportunity to make the financing of transactions with an aircraft element easier. However, its implementation is not exempted of relevant problems which will have an impact in the Cape Town Convention in our legal system. This work analyzes some of its principal controversies: (i) the requirement of the tribunal authorization; (ii) the function granted to the Register of Movable Assets (Registro de Bienes Muebles) as access point; and (iii) the order of certain unregistered and registered rights.

#### PALABRAS CLAVE

Convenio de Ciudad del Cabo, Implementación en España, Problemáticas, Tribunal, Registro de Bienes Muebles, Derechos no inscribibles e inscribibles.

#### KEY WORDS

Cape Town Convention, Implementation in Spain, Issues, Court, Registry of Movable Assets, Unregistered and registered rights.

Fecha de recepción: 27-9-2018

Fecha de aceptación: 28-9-2018

## INTRODUCCIÓN

En esta publicación, Carlos López Quiroga y Sofía Rodríguez Torres ya han tratado recientemente de forma depurada y didáctica una temática tan compleja como es la que rodea al Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil de Ciudad del Cabo (el «CCC») y su protocolo Aeronáutico.

El CCC es la más novedosa manifestación del proceso de armonización de derecho mercantil internacional. Este tipo de iniciativas regulatorias resultan muy difíciles de llevar a cabo en la actualidad por la logística que implican, los problemas de ratificación de los diferentes Estados y las obligaciones que crean, que pueden cercenar la soberanía a la que no quieren renunciar determinados Estados. Además, en este caso, el Convenio se proyecta

sobre derechos reales (garantías) que habían sido, hasta este momento, postergados en el ámbito internacional. Quizás las grandes diferencias en esta materia que existen entre los derechos nacionales no han facilitado precisamente que fuesen objeto de regulación internacional. *A sensu contrario*, los derechos propios de las obligaciones y contratos en su manifestación más explícita, como es la compraventa, han tenido un tratamiento bastante más extenso y profuso (los ejemplos son numerosos: la Convención de Viena sobre Compraventa Internacional de Mercadería o los *International Commercial Terms*). Es probable que esta situación se pueda explicar por la muy superior diversidad en el ámbito de los derechos reales, que todavía se ha mantenido para algunos Estados, entre ellos España, que no ha propiciado que dicho movimiento de integración normativa internacional resultase propicio.

También se puede constatar cómo, cuando se pretende aplicar un sistema —como es el que precon-

\* Del Área de Derecho Mercantil de Uría Menéndez (Valencia).

za el CCC de clara influencia anglosajona (teniendo en cuenta a su flexibilidad y su ausencia de formalismos)— en sistemas de naturaleza continental, nos encontramos con situaciones que no encajan. Y esto hasta el punto de diluir muchas de las ventajas que propugna el CCC en su integración en el derecho español, como veremos en este artículo.

En el caso concreto del CCC, ha sido precisamente la colaboración entre un organismo cualificado (una organización intergubernamental independiente) como es Unidroit (Institut International pour l'Unificación du Droit Privé) con la Organización de la Aviación Civil Internacional la que ha impulsado este proceso tan necesario como complejo.

A continuación se analizarán las particularidades más relevantes de la incorporación del CCC en el ordenamiento jurídico español. En este sentido, se ha optado por un sistema especialmente respetuoso que hace que cada Estado que se adhiera al CCC pueda optar por ajustarlo a su tradición jurídica través de las declaraciones que realice. Conviene precisar que el propósito de este análisis es poner de relieve los problemas que se derivan de la mencionada incorporación. Se trata de cuestiones muchas veces vidriosas y que no se han beneficiado de la aportación interpretativa y la claridad que se derivan de la jurisprudencia. Dado que la entrada en vigor del CCC, junto con su protocolo, en virtud de su artículo 49.2, tuvo lugar el 1 de marzo de 2016, todavía existe gran incertidumbre al no existir aún ningún tipo de doctrina jurisprudencial aplicable.

Los problemas principales (hay muchos) básicamente son los siguientes: (i) la necesidad de la concurrencia de la autorización de un tribunal (ii) el funcionamiento efectivo del punto de acceso a través del mecanismo del Registro de Bienes Muebles y (iii) la prioridad de determinados derechos inscribibles o no.

### **LA NECESIDAD DE LA CONCURRENCIA DE LA AUTORIZACIÓN DEL TRIBUNAL**

El Instrumento de adhesión de España al CC establece que *«En base a lo dispuesto en el artículo 54.2 del Convenio, España declara que todo recurso que disponga el acreedor de conformidad con cualquiera de las disposiciones del presente Convenio, y cuyo ejercicio no este subordinado en virtud de dichas disposiciones a una petición al tribunal, podrá ejercerse únicamente*

*con autorización del tribunal»*. Resulta obvio que dicha declaración se refiere a los activos que son el objeto de la garantía, es decir, los aeronáuticos que se definen en el artículo 3 a) del CCC: las células de las aeronaves, los motores de las aeronaves y los helicópteros. El material rodante ferroviario y los bienes de equipo espacial son objeto específico de un ulterior protocolo de desarrollo.

La cuestión que plantea esta declaración es que precisamente deja sin efecto uno de los mecanismos del CCC que contribuían a asegurar la agilidad y flexibilidad del sistema. Estas disposiciones permiten alcanzar una suerte de autoejecución por parte del acreedor. De esta forma, detectamos que todavía planea en esta aproximación del legislador español la aversión de cualquier regulación que pueda debilitar la prohibición del pacto comisorio tan arraigada en nuestro ordenamiento. Como sabemos, con la prohibición del pacto comisorio se pretenden evitar abusos derivados de la facultad que permitiría al acreedor, ante un incumplimiento del deudor, apropiarse de forma automática del objeto que se hubiese dado en garantía del cumplimiento de la obligación principal garantizada. El sistema español entiende que los derechos del deudor se preservan mediante un mecanismo de realización del bien objeto de garantía que sea objetivo, público, reglado, que permita que diferentes postores puedan pujar por el bien. De hecho, nuestro Código Civil, en el artículo 1859, prevé esta restricción al disponer que *«el acreedor no puede apropiarse las cosas dadas en prenda o hipoteca, ni disponer de ellas»*. La sanción por el incumplimiento de esta prohibición sería, de acuerdo con jurisprudencia más consolidada, la nulidad de pleno derecho.

No obstante, por razón del dinamismo de las actuales operaciones económicas, existe un movimiento doctrinal partidario de diluir esta prohibición siempre y cuando se adopten mecanismos que garanticen una realización del bien objeto de garantía a un valor de mercado. Este requisito es esencial sobre todo cuando los procedimientos de ejecución hipotecaria a través de subastas no han evitado determinados abusos sobre deudores en situaciones de precariedad.

Esta disolución de la prohibición del pacto comisorio derivada del CCC tiene ya en nuestro derecho un precedente normativo digno de mención en el Real Decreto-ley 5/2005 de 11 de marzo, de reformas urgentes para el impulso a la productividad. En efecto, en esta norma se configura un sistema especial para la regulación de las denominadas

garantías financieras, en las que siempre intervienen entidades financieras y terceros cuyo objeto son los llamados bienes efectivos (que se refieren a dinero abonado en cuenta, divisas, valores negociables y otros instrumentos financieros). Y la novedad estriba en que contemplan que el acreedor pueda hacerlos suyos de forma directa siempre y cuando se haya pactado expresamente, produciéndose una compensación en última instancia de su valor real.

El CCC establece en su artículo 8.1 lo siguiente:

«En caso del incumplimiento previsto en el artículo 11, el acreedor garantizado podrá recurrir, en la medida que el otorgante lo haya consentido en algún momento y con sujeción a toda declaración que un Estado contratante pueda formular de conformidad con el artículo 54, a una o más de las medidas siguientes:

- a) tomar la posesión o control de cualquier objeto gravado en su beneficio;
- b) vender o arrendar dicho objeto;
- c) percibir o recibir todo ingreso o beneficio proveniente de la gestión o explotación de dicho objeto».

Y, de forma expresa, el artículo 9 del CCC dispone el derecho a que la propiedad de un objeto gravado por la garantía se transfiera al acreedor, siempre y cuando se haya producido un incumplimiento (según se define en el CCC), como forma de satisfacción de la obligación garantizada.

La alteración del régimen esbozado antes bajo la declaración ulterior del legislador español, que afecta al artículo 53, es evidente y refleja las tensiones que supone la introducción del levantamiento del pacto comisorio que se deriva del sistema configurado por el CCC. Por lo tanto, para su aplicación en España, se requiere expresamente la autorización de un tribunal para la utilización de los mecanismos puestos a disposición (y a su vez exentos de la necesidad de recabar la mencionada autorización judicial) del acreedor mediante el CCC y el protocolo.

En consecuencia, con la declaración del legislador español, se descarta el uso de las palancas de ejecución más rápidas, destinadas a hacer más fácil el tracto comercial y más ajustado al dinamismo de la actividad económica en la actualidad desde el momento que dicha autorización judicial deviene necesaria. Pero, además, al especificar que se trata de la «autorización del tribunal», la literalidad de la declaración parece excluir que se pueda recurrir a otros medios de ejecución previstos en el ordena-

miento jurídico español. Esta situación afecta a las ejecuciones que realicen autoridades no judiciales, como es el caso de los árbitros y, sobre todo, de los notarios<sup>1</sup>. Puede calificarse esta interpretación de excesivamente restrictiva, pero en el ámbito de las vías de ejecución no cabe otra. En este sentido, parte de la doctrina ha sido incluso más radical<sup>2</sup> en las consecuencias de esta restricción, al entender, dentro de un estudio más amplio de las garantías internacionales, que, si bien la ejecutividad de las garantías reales está vinculada a elementos formales (esencialmente que las garantías reales como la hipoteca y la prenda se constituyan en escritura pública), esta circunstancia no puede predicarse de las garantías reguladas por el CCC. Por lo tanto, al no contar las garantías del CCC de regulación procesal pertinente, se concluye que el acreedor en todo caso tendrá que acudir a un procedimiento judicial declarativo con la finalidad de conseguir que el deudor pague las cantidades debidas. Esta interpretación no parece la adecuada, ya que desactivaría completamente algunos de los elementos que constituyen la parte más valiosa del CCC. Sin duda, como sostienen algunos autores<sup>3</sup> habría resultado aconsejable con la entrada en vigor del CCC y de su protocolo una modificación *ad hoc* de la normativa procesal española para incorporar la ejecución de las garantías internacionales expresamente.

No obstante lo anterior, esta imposición se ve considerablemente mitigada por la declaración relativa al artículo 53, que aclara que «El Reino de España declara que todos los tribunales y autoridades competentes de conformidad con las leyes del Reino de España serán los tribunales relevantes a efectos del artículo 1 y el Capítulo XII del CCC». De esta forma, la exigencia de la «autorización de un tribunal»<sup>4</sup> se puede interpretar de forma considerablemente más amplia. Incluirá, por lo tanto, las autoridades que de acuer-

1 Iván Heredia Cervantes: «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*, n.º 48, 2013, pág. 246.

2 Santiago Aragonés Seijo: «Dificultad ejecutiva en España de las garantías internacionales sobre elementos de equipo aeronáutico», *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, n.º 20, 2017, pág. 56.

3 Francisco Javier Gómez Gállego e Iván Heredia Cervantes: «El convenio de Ciudad del Cabo y su protocolo sobre bienes de equipo espacial», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, n.º 731, 2012, págs. 1415-1450.

4 Teresa de las Heras Ballell: «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 I)», *Bitácora Millenium DIPr*, n.º 3/2016.

do con la legislación de España resulten competentes por lo que respecta a usar los mecanismos concretos de los que dispone el acreedor en los supuestos de incumplimiento del deudor. De esta forma sí se puede dar entrada, a través de esta vía indirecta, a las posibles ejecuciones extrajudiciales, cuyo ejemplo más paradigmático es la ejecución notarial (que, sin embargo, no se menciona expresamente).

Además, la mencionada adhesión al Protocolo Aeronáutico supone, sin duda, un refuerzo al mecanismo que se podría calificar de autoejecución enunciado antes con la concesión (siempre y cuando el deudor lo haya consentido expresa y previamente) al acreedor de la facultad de naturaleza instrumental, pero de enorme importancia consistente en poder cancelar la matrícula del aeronave, exportar y transferir el objeto de garantía de un territorio a otro. En efecto, respecto a la inscripción de la denominada Irrevocable Deregistration and Express Request Authorization (IDERA), se establece expresamente que no será de aplicación el artículo 54.2 del CCC, sino que se acudirá al artículo XIII del Protocolo Aeronáutico, que incardina la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación de la aeronave dentro de las vías de ejecución sin que expresamente se requiera de la autorización del tribunal exigida por el artículo 54.2.

Conviene aclarar que para la virtualidad será necesario que el contrato en el que se ha pactado el IDERA tenga una dimensión internacional a través de su acceso al Registro Internacional, y la prudencia aconseja su inscripción en el Registro de Bienes Muebles (sobre el que nos detendremos más adelante). Por consiguiente<sup>5</sup>, cabe concluir la conveniencia de que dicha inscripción cumpla con los requerimientos de la ley española, que obliga —entre otras cosas— a la legitimación de las firmas de los intervinientes.

### **EL FUNCIONAMIENTO EFECTIVO DEL PUNTO DE ACCESO A TRAVÉS DEL REGISTRO DE BIENES MUEBLES**

El sistema español previo a la entrada en vigor del CCC se caracteriza por la coexistencia más o menos

pacífica de dos registros sobre bienes de naturaleza aeronáutica. Por un lado, funciona el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, al que acceden aeronaves con los motores montados y colocados, y que son susceptibles de matriculación como elemento identificatorio. Por otro lado, en el Registro de Bienes Muebles caben los objetos aeronáuticos tales como los motores de las aeronaves, las células y los helicópteros. Se trata de un sistema dual que hace más complejo el despliegue efectivo del sistema de Ciudad del Cabo. Este sistema dual no es exclusivo de nuestro ordenamiento jurídico. Se verifica en otros países, esencialmente de América Latina (a título de ejemplo, Bolivia, Honduras, Panamá y República Dominicana). En contraposición, existe en otros países y de forma más extendida (especialmente en la mayoría de los países de Latinoamérica, pero también en algunos europeos relevantes como Francia, Italia o Portugal) el registro único, donde además de inscribirse la matrícula de la aeronave, acceden igualmente determinados objetos relevantes aeronáuticos (tipo motores, células) y los derechos y cargas sobre dichos activos<sup>6</sup>. Se deberá tener en cuenta cómo juegan ambos registros de forma que encaje el sistema de Ciudad del Cabo.

La declaración realizada por España a este respecto de acuerdo con el artículo XIX.1 del Protocolo Aeronáutico literalmente establece que «El Registro de Bienes Muebles será el punto de acceso que autorizará la transmisión al Registro Internacional de la información necesaria para la inscripción con relación a las células de aeronaves o helicópteros matriculados en el Reino de España o en proceso de matriculación, y que podrá autorizar la transmisión de la mencionada información a dicho Registro con relación a los motores de aeronaves». Por lo tanto, se determina un sistema diferente en función de si se trata de células de aeronaves o helicópteros matriculados en España o se trata de motores. Para las células de aeronaves o los helicópteros matriculados en España, el punto de acceso autorizante, a través del Registro de Bienes Muebles, resulta imperativo, mientras que para los motores resulta optativo en el sentido de que pueden inscribirse a través del Registro de Bienes Muebles o de forma directa en el Registro Internacional. La determinación de un punto de acceso de naturaleza nacional ha sido la opción elegida por la mayoría de los Estados firmantes del CCC. El

<sup>5</sup> Como señala María José Castellanos Ruiz: «El registro internacional: implementación en España del convenio de Ciudad del Cabo sobre garantías internacionales y su protocolo aeronáutico», *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 9, n.º 1, 2017, pág. 80.

<sup>6</sup> María José Castellanos Ruiz: «El registro internacional...», *op. cit.*, pág. 69.

Registro de Bienes Muebles solo se puede limitar a realizar una función autorizadora en cuanto a la transmisión de información al Registro Internacional. Dicha función autorizadora es muy restringida. No cabe entender que el Registro de Bienes Muebles realiza funciones de revisión de la legalidad ni de calificación previa de los documentos inscribibles de la forma que lo establece la normativa registral en vigor en nuestro ordenamiento jurídico.

No obstante, el Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Matriculación de las Aeronaves Civiles, cuestiona esta conclusión. En efecto, la controversia se suscita por la disposición adicional 6.<sup>a</sup> que incorporó de forma bienintencionada el legislador precisamente anticipándose a la entrada en vigor del CCC. Sin embargo, el contenido de dicha disposición adicional 6.<sup>a</sup> resulta incompatible con el sistema de Ciudad del Cabo. Parece que el legislador no estaba familiarizado con el ámbito sustantivo del CCC. En general, se atribuye un protagonismo funcional al registrador que encaja mal con lo dispuesto en el CCC. Como veremos a continuación, las inconsistencias y contradicciones derivadas de esta disposición adicional 6.<sup>a</sup> son múltiples y resulta chocante que en la exposición de motivos del mencionado Real Decreto se diga expresamente que el objetivo perseguido es anticiparse a la entrada en vigor del CCC y contribuir a su mejor implementación.

Así, los puntos de fricción son numerosos<sup>7</sup>:

(i) La disposición adicional 6.<sup>a</sup> indica que «*el Registrador competente de Bienes Muebles deberá hacer constar la reserva de prioridad internacional en el Registro Internacional correspondiente en los términos y requisitos previstos en el correspondiente Tratado y Protocolo*». Esta disposición va mucho más allá de limitarse, como se ha dicho, a emitir un código autorizatorio fijado de conformidad con unos parámetros técnicos consistentes con cada punto de acceso. No cabe, pues, por parte del registrador de bienes muebles la función de enviar dato alguno al Registro Internacional, sin que exista relación directa alguna entre el punto de acceso nacional (que, insistimos, cumple funciones muy limitadas) y el Registro Internacional. El funcionamiento es diferente, ya que son los interesados los que, tras conseguir el mencionado código autorizatorio por parte del

punto de acceso nacional, deben acudir directamente al Registro Internacional para la inscripción de la garantía.

(ii) El objeto de la disposición adicional 6.<sup>a</sup> difiere del establecido en el CCC. En efecto, el propio encabezamiento de la disposición adicional 6.<sup>a</sup> menciona expresamente que se refiere a los derechos y garantías que recaen sobre «*aeronaves matriculadas en España*», mientras que el objeto del CCC, como se ha manifestado antes, no es en ningún caso las aeronaves (que requieren necesariamente de una matrícula), sino las células, los motores y los helicópteros. En consecuencia, las garantías internacionales que se otorguen tendrán dichos elementos como objeto, y no otros.

(iii) Se condiciona la inscripción en el Registro Internacional a la previa inscripción de la garantía en el Registro de Bienes Muebles. Así, el apartado a) de la disposición adicional 6.<sup>a</sup> dispone: «*Una vez practicada la inscripción de la garantía o derecho internacional en el Registro de Bienes Muebles o desde el propio asiento de presentación cuando se prevea la reserva de prioridad sobre derechos de constitución futura, el Registrador competente de Bienes Muebles deberá hacer constar la reserva de prioridad internacional en el Registro Internacional correspondiente en los términos y requisitos previstos en el correspondiente Tratado y Protocolo*». Sin entrar en el hecho de que se mencionan conceptos que no existen bajo el CCC (como la reserva de prioridad internacional), resulta sorprendente la exigencia de la inscripción previa en el Registro de Bienes Muebles, lo que necesariamente implica que en dichas garantías deberán concurrir todos los elementos necesarios para su acceso al referido registro de conformidad con lo establecido con la normativa española (sin olvidar que el registrador tendrá que calificar el título presentado). Este requisito se enfrenta de forma frontal con el sistema diseñado en el CCC. Se debe subrayar que la garantía internacional se regula en el CCC, donde se establecen los requisitos que deben cumplir para su constitución, validez y eficacia, por lo que no parece admisible que, vía regulación nacional, se establezcan unos nuevos requerimientos que añaden complejidad a la constitución de la garantía internacional.

(iv) La disposición adicional 6.<sup>a</sup> también se refiere a los «*derechos de constitución futura*», expresión cuyo significado no es evidente. Cabe

<sup>7</sup> Iván Heredia Cervantes: «El convenio de Ciudad del Cabo...», *op. cit.*, pág. 232.

entender<sup>8</sup> que se refiere a garantías internacionales que se realizarán o constituirán en el futuro sobre objetos determinados, concretos e identificables, por lo que si al final dicha garantía llegase a materializarse se le atribuiría una prelación desde el momento en el que se produzca la inscripción de la garantía futura. Según ello, no parece que resulte necesario volver a inscribir la garantía en el Registro Internacional. Respecto de este tipo de garantías, la disposición adicional 6.<sup>a</sup>, en la línea intervencionista mencionada, parece requerir para que se pueda proceder a su constitución el asiento previo en el Registro de Bienes Muebles. Pero este condicionante no parece aceptable, ya que según el CCC el trato para las garantías presentes y las futuras es exactamente idéntico, por lo que ese asiento previo en el Registro de Bienes Muebles es contrario a lo dispuesto en el CCC.

Si recurrimos a criterios interpretativos básicos de jerarquía normativa, la disposición adicional 6.<sup>a</sup>, en aquellos puntos que tan palmariamente contradice lo dispuesto por el CCC, resulta inaplicable. Ante una situación de conflicto prevalecen los tratados internacionales, que se encuentran en la cúspide de la jerarquía normativa. Esto es tan obvio que la propia disposición adicional 6.<sup>a</sup> dispone expresamente que resultará aplicable «*sin perjuicio de la aplicación preferente de las normas internacionales*». En consecuencia, la virtualidad de dicha disposición adicional 6.<sup>a</sup> es escasa. Por esta razón, la normativa de desarrollo en esta materia en el ámbito del derecho positivo también ha resultado muy escasa limitándose a una sola resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado que básicamente aprueba dos formularios: uno para la autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación mencionada antes; y el otro, desde la perspectiva del punto de acceso, para la conexión con el Registro Internacional. Conviene precisar que la DGRN en ningún momento ha puesto en entredicho la prevalencia del sistema de CCC sobre lo dispuesto en la disposición adicional 6.<sup>a</sup><sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Iván Heredia Cervantes: «El convenio de Ciudad del Cabo...», *op. cit.*, pág. 234.

<sup>9</sup> Contestación de la DGRN de 28 de abril de 2016 a la consulta formulada por parte del registrador mercantil y de bienes muebles de Madrid, de fecha 25 de abril de 2016, relativa a la aplicación de la disposición adicional 6.<sup>a</sup> en cuanto al requisito de la inscripción previa en el Registro de Bienes Muebles de la garantía internacional. En dicha contestación la DGRN confirma que resulta admisible someter la inscripción a exigencias no contempladas en el CCC.

## PRIORIDAD DE DERECHOS INSCRIBIBLES

Cuando España se adhirió al Protocolo aeronáutico, realizó las declaraciones correspondientes en relación con los artículos 39 y 40 del CCC. Las declaraciones van encaminadas a alterar la regla general del CCC relativa a la prevalencia o prioridad de la garantía inscrita sobre la que no ha accedido al Registro. Por otro lado, hay que destacar la naturaleza contractual o consensual de las garantías internacionales que refuerzan la tesis de que otros derechos no contractuales o consensuales no deberían considerarse como garantías susceptibles de inscripción.

El objeto de las declaraciones de España, con arreglo a los artículos 39 y 40, es establecer un mecanismo que modifique parcialmente, a través de la declaración correspondiente, que España ha realizado los principios establecidos antes, de forma que otros derechos de ámbito nacional puedan no solo resultar inscribibles, sino alcanzar un rango prioritario incluso si no se han inscrito. Este privilegio está generalmente basado en el interés general y tiene una correspondencia con determinados derechos de naturaleza privilegiada de conformidad con el ordenamiento jurídico español.

Así, con base en el artículo 39.1 a), España ha optado por evitar contradicciones internas (concretamente con lo establecido por el artículo 133 de la Ley de Navegación Aérea) y ha señalado de forma genérica determinados derechos o garantías no contractuales no inscribibles que, en todo caso y de conformidad con el ordenamiento jurídico interno, ocuparán un posición prioritaria respecto de cualquier garantía real y, en este caso, sobre una garantía internacional. La declaración se refiere a «*todas las categorías de derechos o garantías no contractuales que conforme a la ley española tienen y tendrán prioridad en el futuro sobre una garantía relativa a un objeto que sea equivalente a la del titular de una garantía internacional inscrita*». Estos derechos preferentes, de acuerdo con el mencionado artículo 133 de la Ley de Navegación Aérea, son (i) los créditos por impuestos, derechos y arbitrios del Estado; (ii) los salarios de los trabajadores; (iii) los créditos de los aseguradores; (iv) las indemnizaciones que la Ley de Navegación Aérea prevé para la reparación de los daños causados a personas o cosas; (iv) los gastos de auxilio o salvamente de la propia nave; y (v) aquellos que disponga la legislación común.

Por otro lado, la declaración de España de conformidad con el artículo 40 del CCC permite que

determinados derechos o garantías no contractuales sean susceptibles de inscripción en el Registro Internacional, alcanzando de esta forma una condición privilegiada. Por lo tanto, la diferencia respecto de los derechos del artículo 39 mencionados antes está en que estos derechos deben inscribirse previamente para alcanzar la referida condición de privilegiados. Así, España ha precisado entre este tipo de derechos: «a) los derechos de una persona que haya obtenido una orden judicial que autorice el embargo de un objeto aeronáutico para el cumplimiento total o parcial de una resolución de un Tribunal; y b) gravámenes u otros derechos de una entidad estatal en relación con impuestos u otros tributos no abonados». Por lo tanto, esta clase de derechos solo podrán adquirir su posición privilegiada en el Registro Internacional a través de la inscripción previa en él. De esta forma, este tipo de derechos acceden a un régimen equivalente al aplicable para las garantías internacionales del CCC.

## CONCLUSIÓN

La incorporación del sistema de CCC no ha estado exenta de tensiones. Nos hemos centrado en algunas de ellas que entendemos que revisten especial relevancia. Cabe concluir que, mediante el sistema de declaraciones que prevé el propio CCC, se ha producido una desnaturalización de algunos de los principios que resultan de él. Como se ha visto, existen determinados aspectos de la aplicación del CCC en España que no solo resultan contrarios al CCC, sino que plantean dudas en cuanto a la efectividad de elementos esenciales del nuevo sistema diseñado por el CCC. La solución más conveniente para esta circunstancia es, sin duda, un esfuerzo normativo por el legislador para ser consistente con el CCC. Se debería eliminar, pues, el requerimiento como elemento esencial de la autorización judicial y de otras autoridades de conformidad con nuestro ordenamiento. Eso no significa que no tenga que existir una autoridad que tutele el procedimiento que garantice la protección de los derechos del deudor, pero tendría que ser únicamente a estos efectos de control. Igualmente, la disposición adicional 6.<sup>a</sup> del Real Decreto 384/2015 debería ser objeto de derogación expresa, y las nuevas categorías de derechos no inscribibles que pueden alcanzar la condición de garantía internacional tendrían que ser recogidos en un relación detallada.

El análisis realizado no es exhaustivo, ya que existen otros aspectos que pueden generar especiales

dudas en la aplicación del CCC (como por ejemplo cómo se desarrollan estas garantías internacionales en una situación concursal).

## BIBLIOGRAFÍA

ARAGONÉS SEIJO, Santiago: «Dificultad ejecutiva en España de las garantías internacionales sobre elementos de equipo aeronáutico», *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, n.º 20, 2017, págs. 47-62.

CASTELLANOS RUIZ, María José: «El registro internacional: implementación en España del convenio de Ciudad del Cabo sobre garantías internacionales y su protocolo aeronáutico», *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 9, n.º 1, 2017, págs. 49-81.

C.C. CUMING, Ronald: «The International Registry for Interests in Aircraft: an overview of its structure», *Uniform Law Review*, 2016, págs. 18-58.

DE LAS HERAS BALLELL, Teresa: «Claves del Sistema Registral», en *Las garantías mobiliarias sobre equipo aeronáutico en el comercio internacional: el Convenio de Ciudad del Cabo y su protocolo*, Madrid: Marcial Pons, 2012, págs. 157-213.

«Capítulo 2. El convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y sus protocolos», en JEREZ DELGADO, Carmen (coord.): *Textos internacionales sobre garantías mobiliarias: reflexión y análisis*, Madrid: BOE, 2017, págs. 61-146.

«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 I)», *Bitácora Millenium DIPr*, n.º 3/2016.

«El Registro Internacional de garantías internacionales sobre equipo aeronáutico. La adhesión de España al Convenio de Ciudad del Cabo», *La Ley Mercantil*, n.º 1 (abril), 2014, págs. 221-223.

GÓMEZ GÁLLIGO, Francisco Javier y HEREDIA CERVANTES, Iván: «El convenio de Ciudad del Cabo y su protocolo sobre bienes de equipo espacial», *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, n.º 731, 2012, págs. 1415-1450.

HEREDIA CERVANTES, Iván: «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*, n.º 48, 2013.