

## La tutela de las garantías internacionales del sistema de Ciudad del Cabo en el ordenamiento procesal español

### *Balance del cumplimiento de las obligaciones procesales de España con el Convenio de Ciudad del Cabo*

#### Sumario

Transcurridos apenas cinco años desde la entrada en vigor en España del Protocolo Aeronáutico, es un buen momento para hacer balance de si España ha cumplido adecuadamente con las obligaciones adquiridas con su adhesión al Sistema de Ciudad del Cabo. En este contexto, el presente trabajo examina los mecanismos a disposición del acreedor de garantías internacionales en el ordenamiento procesal español. Se cuestiona la viabilidad de los procesos ejecutivos y declarativos para la tutela de tales garantías, así como la posibilidad de adoptar judicialmente las medidas cautelares propias del convenio.

Se analizan además otras vías extraprocerales que se ofrecen al acreedor en posesión de una garantía internacional en España y su eficacia, con especial referencia a la ruta IDERA. Asimismo, se sugieren futuras reformas legales que ayuden a que nuestro ordenamiento ofrezca una respuesta más adecuada al espíritu y finalidad del Convenio y a cumplir adecuadamente con las obligaciones internacionales adquiridas.

#### Abstract

Almost five years after the entry into force of the Aircraft Protocol in Spain, it may be time to assess whether Spain has adequately fulfilled its obligations under the Cape Town System. This article examines the mechanisms available for the creditor of international guarantees within Spanish procedural law. It questions the feasibility of enforcement and declaration proceedings for the creditor's protection and the legal provisions under which the latter could obtain relief from the court, pending final resolution.

It also analyses other extra-procedural mechanisms that could be applied by this creditor in Spain and their effectiveness, with particular reference to the IDERA route. Future legal reforms are, also, suggested so that our legal system offers an adequate response to the spirit and purpose of the Convention and, in short, to comply adequately with the international obligations acquired.

**Title:** Enforcement remedies in Spanish law of international interests under Cape Town Convention. Assessment of Spain's compliance with its procedural obligations under the Cape Town Convention

**Palabras clave:** Convenio de Ciudad del Cabo; Garantía Internacional; Ejecución de garantías internacionales; Jurisdicción voluntaria; procedimiento extrajudicial de ejecución.

**Keywords:** Cape Town Convention; International interest; secured transactions; judicial remedies; enforcement mechanisms; voluntary jurisdiction; self-help remedies

DOI: 10.31009/InDret.2021.i2.10

2.2021

Recepción  
02/11/2020

-

Aceptación  
07/02/2021

-

## Índice

-

### **1. Introducción**

### **2. El Sistema de Ciudad del Cabo y las garantías internacionales**

2.1. El sistema de garantías del Convenio de Ciudad del Cabo

2.2. Las previsiones del Convenio para la tutela de las garantías internacionales

### **3. La adhesión de España y las declaraciones realizadas al Convenio y al Protocolo Aeronáutico**

### **4. La tutela judicial de las garantías del SCC en el ordenamiento procesal español**

4.1. El acceso al proceso de ejecución por el titular de garantías internacionales y su utilidad práctica

4.2. Los procesos declarativos ordinarios para la tutela de las obligaciones garantizadas

4.3. La adopción de medidas cautelares propias del Convenio en los procesos jurisdiccionales nacionales

4.4. El expediente innominado de Jurisdicción Voluntaria

### **5. Vías extrajudiciales y de autoejecución de las garantías internacionales**

5.1. La ruta IDERA

5.2. Otras posibles vías de autoejecución de las garantías internacionales

### **6. Conclusiones**

### **7. Bibliografía**

-

Este trabajo se publica con una licencia Creative Commons Reconocimiento-No Comercial 4.0 Internacional 

## 1. Introducción\*

El próximo año se cumplirán dos décadas desde la adopción en Ciudad del Cabo, en una Conferencia Internacional celebrada el 16 de noviembre de 2001, del Convenio sobre Garantías Internacionales en elementos de equipo móvil, conocido como el Convenio de Ciudad del Cabo (en adelante, el Convenio). Este constituye uno de los instrumentos de Derecho Internacional que más éxito y repercusión ha tenido en los últimos años en materia de garantías sobre bienes de equipo móvil, con un marcado carácter transfronterizo<sup>1</sup>. En palabras de UNIDROIT, uno de sus principales impulsores, este Convenio constituye su trabajo más importante en el ámbito de la normativa sobre operaciones jurídicas garantizadas<sup>2</sup>.

Uno de los elementos que, sin duda, ha ayudado al éxito del Convenio es su carácter modular, que combina Convenio y Protocolo específico sobre un determinado tipo de bienes. De esta forma se crea un verdadero Sistema, con unos elementos comunes recogidos en el Convenio para todos los bienes de equipo móvil y sus garantías internacionales; y otros específicos, que dan respuesta a las peculiaridades de un determinado tipo de bienes, y que se contienen en los diferentes Protocolos. El conjunto del Convenio con el Protocolo correspondiente es lo que se denomina el Sistema de Ciudad del Cabo (en adelante, SCC)<sup>3</sup>.

En la actualidad son cuatro los Protocolos que se han incorporado al SCC. El primero de ellos, que será objeto de este trabajo, es el “Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos

---

\* Este trabajo se ha desarrollado en el marco del Proyecto TADTYG (Ref. PID2019-107204GB-C31), MCIU. II.PP.: M<sup>a</sup>.J. Guerrero Lebrón y Dra. M<sup>a</sup>.B. González Fernández.

<sup>1</sup> Para conocer el origen de este Convenio, los agentes que intervinieron en su nacimiento y la finalidad original perseguida con el mismo, debe consultarse la obra de referencia de R. GOODE, (2019) *Convention on International Interest in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment. Official Commentary*, 4th Ed. UNIDROIT, Roma. En particular pp. 5-7. Estos comentarios oficiales constituyen un material esencial para la interpretación del articulado del Convenio y su Protocolo Aeronáutico y su correcta incorporación en el derecho nacional.

<sup>2</sup> Puede verse <https://www.unidroit.org/secured-transactions> (visitada el 14/10/2020)

<sup>3</sup> Sobre la estructura Convenio-Protocolo y la relación entre ambos niveles puede verse HEREDIA CERVANTES, I., (2016) “Análisis de la adhesión de España al Protocolo Aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo”, en *La Ley Mercantil*, 21, pp. 0–24. Señala este autor que “La relación entre el Convenio y sus protocolos resulta especialmente original ya que la aplicación del texto convencional en un país sobre un tipo de concreto de bienes no se produce hasta la entrada en vigor del protocolo correspondiente. Asimismo, en la medida en que el Convenio queda sometido a los términos de cada protocolo, ambos textos (Convenio + Protocolo) deben ser interpretados como un único instrumento, sin que quepa hacer ningún tipo de diferenciación entre los términos de uno y otro, y la aplicación de las reglas convencionales siempre debe realizarse del modo contemplado en el protocolo, en caso de discrepancia entre ambos textos. De hecho, los protocolos introducen cambios sustanciales en las soluciones contempladas en el Convenio. Uno de los ejemplos más relevantes lo encontramos en el propio Protocolo sobre equipos aeronáuticos, que entre otras medidas, modifica el ámbito de aplicación territorial del texto convencional y extiende la regulación convencional, y en concreto el sistema de publicidad registral, a las ventas de este tipo de bienes”. De esta forma, el autor se refiere conjuntamente al Convenio y al correspondiente protocolo como SCC (ver ob. cit., p.2). En el mismo sentido, RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T., (2015). “La adhesión de España al Protocolo Aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo y su implementación: una primera valoración del Reglamento de Matriculación de Aeronaves (Parte I)”, en *Bitácora Millennium DIPr*, 2. En particular pp. 5-6.

de equipo aeronáutico” (en adelante, el Protocolo)<sup>4</sup>. España se adhirió al Convenio en 2013 (BOE nº 238 de 4.10.2013) y al Protocolo en 2016 (BOE nº 27 de 1.2.2016), siendo este el único Protocolo suscrito de momento por nuestro país y, por tanto, el único de los que conforman el citado SCC, que se ha incorporado a nuestro ordenamiento<sup>5</sup>.

La próxima celebración de los veinte años desde la firma del Convenio y el paso de un lustro desde la plena incorporación de España a dicho Sistema con la adhesión al Protocolo, constituyen una ocasión excelente para realizar un balance sobre su implantación en el ordenamiento español, especialmente en lo que a la protección del acreedor se refiere, analizar sus posibles fallos o carencias y plantear opciones de mejora. Este aniversario viene a producirse en el contexto de una de las mayores crisis que haya sufrido la industria aeronáutica como consecuencia de la pandemia causada por la COVID-19. Este hecho está poniendo a prueba, en cierta medida, los mecanismos previstos en el SCC ante el incumplimiento del deudor y aunque todavía es pronto y no se dispone de datos para su análisis detenido, puede ya intuirse en qué medida el Convenio y sus mecanismos son útiles<sup>6</sup>. Así pues, son muchos los aspectos y materias que el Convenio ofrece para su reflexión y su perfeccionamiento, por lo que es imprescindible centrar el ámbito de estudio sobre el que versará este trabajo, sin olvidar el espíritu y el contexto en el que aquel debe ser aplicado.

Con su adhesión al SCC los Estados adquieren la obligación genérica de crear en su ordenamiento interno las condiciones jurídicas necesarias para su adecuada aplicación. En concreto, una de las disposiciones del Convenio establece que, toda medida prevista ante el incumplimiento del deudor se aplicará conforme al procedimiento prescrito por la ley del lugar en que se debe aplicar (art. 14 del Convenio). En consonancia con ello, los Estados están obligados a ofrecer los instrumentos procedimentales necesarios para facilitar la realización

---

<sup>4</sup> No me referiré en estas líneas a los otros tres Protocolos que integran el Sistema de Ciudad del Cabo y cuyo texto puede consultarse en <https://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention>. (Visitado el 11/02/2021) El primero de tales protocolos es el relativo a bienes espaciales (Space Protocol), y sobre el que puede verse en nuestra doctrina patria a GÓMEZ GÁLIGO, F. J., HEREDIA CERVANTES, I. (2012). “El convenio de Ciudad del Cabo y su protocolo sobre bienes de equipo espacial”, en *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 88(731), pp. 1415–1450. Los otros protocolos serían el relativo a material rodante de transporte ferroviario (Rail Protocol) y el recientemente suscrito sobre bienes de equipamiento en minería, agricultura y construcción (MAC Protocol).

<sup>5</sup> Para conocer en profundidad el contenido y funcionamiento del Convenio de Ciudad del Cabo cabe destacar la excelente monografía de RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLEL, T., (2012) *Las garantías mobiliarias sobre equipo aeronáutico en el comercio internacional. El Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo*, Marcial Pons. En particular, sobre la incorporación de España al Convenio puede verse también CORDERO LOBATO, E. (2013). “Garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil: España se adhiere al Convenio de Ciudad del Cabo (BOE de 4 de octubre de 2013)”, en *Diario La Ley*, nº 8189.

Por otro lado, la plena entrada en vigor del Protocolo Aeronáutico no se produjo hasta el 1 de junio de 2016. Sobre la sucesiva entrada en vigor del SCC en el ordenamiento español puede verse RODRÍGUEZ DE LAS HERAS, (2016) “Key points for the effective implementation of the Cape Town Convention: the accession of Spain to the Aircraft Protocol”, en *Uniform Law Review*, Vol. 21, pp. 279–308. En especial pp. 284 a 286.

<sup>6</sup> Sobre este impacto puede verse el reciente trabajo HANLEY, D., (2020), “COVID-19 and International Aircraft Financing Law”, en *Air & Space Law*, 45, Special Issue, pp. 155–172. También es interesante consultar la página del Aviation Working Group (en adelante AWG), formado por una agrupación de los principales fabricantes de aviones, arrendadores financieros, e instituciones financieras, que contiene materiales creados por dicho grupo para facilitar la aplicación del Convenio en la grave situación creada por la COVID-19, en el siguiente link <http://awg.aero/project/covid-19-action-and-involvement/> (Visitado el 11/02/2021).

efectiva de las garantías internacionales sobre los bienes gravados, en los términos del Convenio y el Protocolo que se trate<sup>7</sup>. Por lo tanto, deberá analizarse si España ha cumplido en estos cinco años, adecuadamente, con la obligación de establecer los procedimientos necesarios para la realización de dichas garantías.

Este análisis implica la asunción de dos hipótesis: la relativa a la determinación del lugar o jurisdicción donde las medidas deban ser aplicables y la que afecta a la propia necesidad, o utilidad, de las medidas en sí mismas. La primera de estas premisas viene dada por la aplicación de normas de derecho internacional privado, sobre competencia internacional y ley aplicable. Sólo cuando sea competente la jurisdicción española, el procedimiento a seguir será el que la normativa nacional disponga<sup>8</sup>. La segunda premisa es de mayor calado y trata sobre la utilidad real de las medidas previstas por el Convenio para la protección del acreedor. Con independencia de la eficacia del procedimiento que el acreedor pueda instar para la realización de las garantías, surge la cuestión de si tales medidas son realmente útiles para sus intereses, o si, por el contrario, no le ofrecen la protección adecuada. Aun siendo muy interesante esta última reflexión, especialmente a la luz de la crisis creada por la pandemia, su análisis tiene un ámbito distinto del objeto de este trabajo. Por lo tanto, aunque se harán las referencias oportunas, se dejará al margen el grueso de esta última hipótesis.

Desde esta perspectiva, en el presente trabajo se examinarán cuáles son los mecanismos que el ordenamiento jurídico español, y en especial el ordenamiento procesal, pone a disposición del titular de las garantías propias del SCC sobre bienes aeronáuticos para su efectiva realización en caso de incumplimiento del deudor. En concreto, se analizará cómo el ordenamiento procesal español garantiza la efectiva tutela del beneficiario de las garantías internacionales en el marco de la actividad judicial; y cómo, en un futuro, podría mejorarse su posición en el marco de dicho ordenamiento<sup>9</sup>. Pero también será una ocasión excelente para explorar la posibilidad de que otras autoridades, no judiciales, puedan autorizar medidas tendentes a la realización de dichas garantías, incluso fuera del ámbito procesal.

---

<sup>7</sup> En este sentido puede verse R. GOODE, (2019) “*Official Commentary...*”, ob. cit., paragraph 2.13 p. 18. Así lo afirman también LESSARD M., JEBELY, P., WOOL J., (2017), “Of Swords and Shields: The Role and Limits of Courts in the Enforcement of the Cape Town Convention’s Substantive Repossession Remedies”, en *Cape Town Convention Journal*, 6, pp. 78-96.

<sup>8</sup> Cabe señalar que lo habitual es que, a pesar de que el deudor sea un operador español y que el objeto de la garantía esté matriculado en España, los contratos se regulen por la ley designada por el acreedor, normalmente la del Reino Unido o Irlanda, y que se designe competentes para dirimir las controversias a tribunales del mismo país por el que se rige el contrato. Cuando ello ocurra, el procedimiento a seguir será el propio de aquel Estado. La ejecución en España, llegado el caso, de medidas adoptadas por tribunales de otro país deberá seguir las normas previstas para la ejecución de resoluciones extranjeras en el ordenamiento interno. Por otro lado, incluso si se diera el caso de que, en aplicación de normas de derecho internacional privado, los tribunales españoles tuvieran que aplicar derecho sustantivo extranjero, el procedimiento a seguir siempre vendrá dado por la normativa procesal española. Sobre la aplicación territorial del Convenio puede verse RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, T., (2015). “La adhesión de España al Protocolo Aeronáutico...”, ob. cit., p. 13; HEREDIA CERVANTES, I., (2016) “Análisis de la adhesión...”, ob. cit., p. 6.

<sup>9</sup> Los supuestos que aquí se analizan son aquellos en los que ya se ha determinado que el acreedor debe acudir a la jurisdicción española, y por tanto se deben utilizar los instrumentos procesales que la ley española prevé para la ejecución de las garantías previstas ante el incumplimiento del deudor dentro de un proceso de ejecución singular. Como señalaré más tarde, también he dejado de lado los problemas que la garantía produce en un proceso concursal.

Con este fin, comenzaré realizando un brevísimo resumen del contenido del SCC, y de los derechos allí protegidos y, sobre todo, de los mecanismos para la protección de sus titulares teniendo en cuenta su propia sistemática. Se trata de mecanismos de derecho sustantivo que, para ser efectivos requieren de un procedimiento de “ejecución” forzosa en los casos en que la parte incumplidora no quiera cumplir de forma voluntaria. No me estoy refiriendo aquí exclusivamente a la “ejecución forzosa” como procedimiento judicial reglado, sino como cualquier medio o instrumento que permita al acreedor forzar al incumplidor para que se realicen las garantías que en su día se pactaron<sup>10</sup>. En cualquier caso, para analizar estas formas de cumplimiento forzoso y, en especial la tutela judicial, es imprescindible tomar como punto de partida los derechos protegidos, el objeto de la garantía y la naturaleza de los mecanismos de protección que crea el SCC ya que, el proceso no es más (¡ni menos!) que el instrumento con el que el Estado garantiza la realización de tales derechos; y en cuanto tal, debe ser adecuado y adaptado a la finalidad perseguida.

Una vez revisado someramente el marco jurídico del Convenio en lo relativo a la naturaleza de las garantías internacionales afrontaré la parte central del trabajo en la que analizaré su tutela jurídica por el ordenamiento español, con las peculiaridades que las declaraciones hechas por España con la adhesión a cada instrumento provocan. Así, teniendo especialmente presente las posibilidades ofrecidas por los mecanismos de tutela ejecutiva frente al deudor, propondré cuáles podrían ser las pautas de una eventual reforma procesal que ayude a hacer más realista una adecuada implantación del sistema en nuestro ordenamiento. Se analizarán a continuación los procesos declarativos ordinarios que están al alcance del acreedor, así como su utilidad de cara a la adecuada tutela de sus derechos. También será muy interesante considerar las opciones procesales con las que cuenta el acreedor para la adopción de las medidas cautelares previstas por el Convenio.

Todavía dentro del ámbito procesal, trataré sobre la posibilidad que la Jurisdicción voluntaria brinda a los titulares de las garantías internacionales de encontrar un cauce para ese compromiso entre la autonomía de la voluntad de las partes, que está en el espíritu del SCC y la necesaria intervención judicial, requerida por nuestro legislador.

Finalmente me ocuparé de los mecanismos extraprocesales a través de los cuales, sin necesidad de la autorización por un tribunal y con ayuda de diferente naturaleza por parte de otras autoridades no judiciales, pudiera conseguirse la realización de las garantías internacionales del SCC en el ordenamiento español.

---

<sup>10</sup> En un Estado de Derecho la tutela judicial constituye un derecho fundamental y debe siempre estar a disposición de los justiciables para la realización de sus derechos. Pero en el caso de este tipo de garantías, hay que valorar muy bien el alcance y la oportunidad de la vía judicial, ya que puede terminar por convertirse en un arma en manos del deudor en lugar de un instrumento eficaz de tutela del derecho del acreedor; o simplemente, convertirse en una forma de hacer inútil la creación de la garantía en sí. Este es precisamente el sentido del juego de palabras utilizado en el trabajo citado supra. LESSARD M., JEBELY, P., WOOL J., “Of Swords and Shields”, “De espadas y escudos”. Los autores ponen de manifiesto a través de su trabajo cómo la vía judicial puede ser utilizada como “espada” para la aplicación de los mecanismos de reposesión y, a la vez, los peligros de que la vía judicial pueda utilizarse como escudo frente a aquellos.

## 2. El Sistema de Ciudad del Cabo y las garantías internacionales

### 2.1. El sistema de garantías del Convenio de Ciudad del Cabo

El ordenamiento procesal de un Estado tiene un carácter esencialmente instrumental respecto del derecho sustantivo que tutela<sup>11</sup>. No por gozar de dicho carácter resulta de menor importancia, sino que, cuando la realización del derecho por los propios particulares no es suficiente y se requiere la tutela judicial, ésta deberá dar respuesta adecuada y suficiente a los derechos de los justiciables. De nada sirve el reconocimiento de derechos sustantivos si cuando estos se incumplen no se dispone de mecanismos eficaces para su efectiva realización. Los procesos judiciales y otras formas de tutela, como instrumentos que el Estado otorga al justiciable en su búsqueda por la realización efectiva de sus derechos, deben estar orientados y adaptados a tal fin<sup>12</sup>. Esto tiene todavía más sentido en el caso del Convenio, ya que su art.14 establece que la ejecución de todas las medidas allí previstas deberá llevarse a cabo de acuerdo con el procedimiento del país en el que aquellas deban aplicarse. Por lo tanto, procede ahora conocer someramente cómo es el SCC y que garantías regula, con carácter previo al estudio de sus mecanismos procesales de realización y a la propuesta en su caso de mejoras en su regulación. En esta línea, solo realizaré aquí un pequeño repaso de los rasgos más significativos del SCC y de las garantías internacionales, de forma que se afronte su tutela procesal de la manera más adecuada posible.

El Convenio de 2001 nace con la finalidad de dar solución a los problemas de financiación que sufren determinados sectores caracterizados por su especial complejidad<sup>13</sup>. En concreto, en el ámbito aeronáutico son muchos los factores que intervienen, pero principalmente el elevado valor de las aeronaves comerciales, su rápida depreciación y su alta movilidad, hacían necesario que se dotara al mercado de financiación de este tipo de bienes, de un sistema internacional de garantías homogéneo<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Sobre esta característica del Derecho procesal puede verse entre otros DE LA OLIVA, A., PEITEADO, P., (2019), *Sistema de tutela judicial efectiva*, (4ª. Ed.) CEF. pp. 44 y 45.

<sup>12</sup> A pesar de que los ordenamientos reconocen una diversidad de mecanismos para la resolución de conflictos, la tutela judicial y otras vías de tutela de los derechos en litigio no son equivalentes. No es este el lugar para entrar en una cuestión tan compleja, pero sí que quiero señalar que en el ordenamiento español solo los órganos del poder judicial pueden decir en último término cuál es el derecho objetivo para un caso concreto, cuál y cómo es la norma que debemos aplicar a un caso concreto, pero con vocación de generalidad, desinterés objetivo e imparcialidad. En cambio, otros mecanismos de realización del derecho y de autorealización y solución alternativa de conflictos no tienen esta autoridad ni estas características, pero tampoco lo pretenden. Los sistemas anglosajones en los que la ley no ocupa el mismo lugar en el sistema de fuentes que en el nuestro, la solución alternativa y la autorealización de garantías ocupan también una posición que no es equivalente a la nuestra. Un sistema como el de CC, aunque tenga una vocación internacional, se debe en su concepción jurídica a un sistema que no es el de derecho común; y eso trae consigo también, que la tutela de esos derechos no tenga como principal referente el de la tutela judicial, sino que ésta sea vista como una opción más, que debe respetarse en sistemas como el nuestro, con otra tradición jurídica, pero que no deja de crear problemas funcionales.

<sup>13</sup> R. GOODE, (2019) “*Official Commentary...*”, ob. cit., paragraph 2.1 p. 13. CASTELLANOS RUIZ, M. J. (2017). “El registro internacional: implementación en España del convenio de Ciudad del Cabo sobre garantías internacionales y su protocolo aeronáutico”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 9(1), pp. 49–81. En especial p. 51. Ver también RODRÍGUEZ DE LAS HERAS, (2017) “Las operaciones internacionales de financiación garantizadas sobre equipo aeronáutico: El Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo”, en *Público y Privado en el Derecho Aeronáutico. Retos presentes y futuros*, pp. 171–208. Tirant lo Blanch. En particular, pp. 174 y ss.

<sup>14</sup> DÍAZ RAFAEL, G. (2014). “Sobre el Convenio de Cape Town y su protocolo relativo a aeronaves”, en *RLADA* vol. 18.

Al tratarse de un sistema de garantías, el Convenio no define los contratos principales de forma autónoma, sino que estos vendrán dados por los instrumentos normativos propios del derecho nacional en el que la operación principal se realiza. Pero la posibilidad de que los acreedores vean reconocidas las garantías del Convenio y el Protocolo, de manera uniforme y con independencia de donde se encuentre el bien, es fundamental para que los contratos financieros que posibilitan el desarrollo de la industria aeronáutica se lleven a cabo. Como CASTELLANOS RUIZ señala, esta financiación sobre activos “es un método de financiación que se basa en el papel de la garantía sobre el bien financiado”<sup>15</sup>. Por lo tanto, casi tan importante, o incluso más que la operación principal, es aquella que garantiza su valor conforme a lo dispuesto por el Convenio y su Protocolo<sup>16</sup>.

Es por ello que se ha dicho que todo el SCC se centra en el concepto de la garantía internacional (*international interest*)<sup>17</sup>. Según RODRÍGUEZ DE LAS HERAS, “Una garantía internacional es una garantía creada o prevista por un contrato de los establecidos en el Convenio”<sup>18</sup>. Se trata de unas garantías mobiliarias de derecho sustantivo propio, pero inspiradas más bien en el derecho anglosajón o Common Law. Tienen carácter autónomo y son diferentes de las que pueden aplicarse conforme al derecho interno de los Estados, especialmente en derecho español, si bien es cierto que comparten alguno de los principales rasgos de los modelos de garantías mobiliarias existentes<sup>19</sup>.

El Convenio crea tres tipos de “garantías internacionales”: un contrato de garantía, que vendría a ser lo más parecido a una garantía pignoratícia; una cláusula de reserva de dominio que se incluye en un contrato de venta; y la reserva dominical del arrendador. Todas estas figuras se crean de manera que se vinculan con las operaciones principales de financiación, con el fin de garantizarlas. Su origen es consensual, deben formalizarse por escrito y se aplican sobre un objeto que debe ser perfectamente identificable de entre los que el Protocolo reconoce, y que poseen un gran valor económico, como son las células de aeronaves, sus motores y los helicópteros. Además, el SCC permite la convivencia de estas garantías autónomas, junto con las garantías propias de los derechos nacionales<sup>20</sup>.

---

<https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=fa90e2dd4efd7adf5367763322450a4> visitado 20/10/2020.

<sup>15</sup> CASTELLANOS RUIZ, M.J., “El registro internacional...”, ob. cit. En especial p. 53.

<sup>16</sup> Con carácter general, ver en este sentido, NAVARRO CODERQUE, F., & LAFARGUE FERNANDO, C. N. (2015). “Posibles efectos prácticos del convenio de Ciudad del Cabo sobre operaciones de financiación de elementos de equipo aeronáutico españoles”, en *Diario La Ley*, 8472. También resulta muy interesante visitar la página del AWG, y más en concreto los informes realizados por esta agrupación acerca de los beneficios económicos y la facilidad para acceder a financiación en relación con el grado de cumplimiento de lo establecido en el SCC. Ver <http://www.awg.aero/project/cape-town-convention/> (Visitado el 11/02/2021).

<sup>17</sup> GUERRERO LEBRÓN, M.J., (2009), “Algunas consideraciones sobre el Convenio de Ciudad del Cabo (CCC) y el Protocolo para elementos de equipo aeronáutico (PEEA)” en *Estudios de Derecho aéreo: aeronave y liberalización*, pp. 57–90. Marcial Pons.

<sup>18</sup> Ver, “Las operaciones internacionales...”, ob. cit., p. 196.

<sup>19</sup> En concreto, permite constituir la garantía sin desposeer al deudor; deja a la autonomía de las partes pactar sobre las modalidades de ejecución de la garantía; establece un sistema de publicidad efectivo de la garantía; establece reglas claras sobre la prioridad; cuando se dé un incumplimiento se garantiza la realización rápida y efectiva del bien gravado. Ver CASTELLANOS RUIZ, M.J., “El registro internacional...”, ob. cit., p. 55. En este sentido puede verse también HEREDIA CERVANTES, I., (2016) “Análisis de la adhesión...”, ob. cit., pp. 3-4.

<sup>20</sup> Entre otros, puede verse sobre la relación entre las garantías nacionales y las del SCC, así como sobre la posibilidad de inscribir garantías nacionales en el Registro Internacional: CARRASCO PERERA, Á. (2016).



De esta forma, toda garantía que se otorgue con las formalidades del art. 7 y que recaiga sobre bienes perfectamente identificados, de los incluidos en el art. 2.3 del Convenio, se considerará como *garantía internacional*, y su titular tendrá los derechos que este le otorga<sup>21</sup>. De entre estos destaca la protección de sus derechos sobre los equipos aeronáuticos fundamentalmente a través de su inscripción en un Registro Internacional (en adelante, RI), dotándolos de publicidad y prioridad para la satisfacción de sus créditos frente a otros posibles acreedores.

La configuración de las garantías internacionales está marcada, básicamente, por los siguientes aspectos:

- Su origen contractual, lo que confiere una gran importancia a la autonomía de la voluntad
- Acceso a un RI con determinados requisitos, lo que también configura su eficacia
- Definición de medidas ejecutivas propias para la protección de los acreedores en caso de incumplimiento, tanto de carácter definitivo como provisional, que pueden ser moduladas por los Estados
- Coordinación con las normativas nacionales

Algunos de estos elementos o aspectos son el núcleo duro del Convenio, los que lo caracterizan y hacen de él un instrumento internacional de gran importancia. Pero la necesidad de su coordinación con las normativas nacionales para su integración real, modula y condiciona la verdadera efectividad del sistema.

Cabe remarcar que las dificultades de coordinación entre el SCC y las normativas internas provienen, principalmente, de la forma en la que las garantías específicamente creadas por aquél han sido asumidas por el ordenamiento jurídico nacional. Ello se aprecia, no tanto en la configuración de la garantía en sí, como en la dificultad de aplicar en el ordenamiento interno las medidas previstas por el SCC para el caso de incumplimiento del deudor; especialmente cuando, como es nuestro caso, la afinidad del espíritu que inspiró el SCC con nuestro sistema sustantivo y procesal interno es más bien escasa. Esta diferencia se aprecia más claramente si distinguimos entre la fase que podríamos denominar “no ejecutiva” de la garantía, de aquella propiamente “ejecutiva”.

Mientras el contrato se cumple, la garantía estaría en esa primera fase “no ejecutiva”, pero que no por ello deja de tener efectos. Tales efectos están ligados a la seguridad que la garantía ofrece al acreedor a través de sistemas de publicidad. Así, las garantías internacionales vienen acompañadas de un sistema de publicidad otorgado por la creación del RI para elementos de equipo aeronáutico, que está en funcionamiento desde la entrada en vigor del Protocolo en marzo del 2006. En este Registro, que es totalmente electrónico y que tiene su sede en Dublín, pueden inscribirse principalmente las garantías internacionales creadas por el propio Convenio a las que me he referido anteriormente. Pero también podrían inscribirse otras garantías, como es el caso de las internacionales futuras, o las garantías nacionales, que pueden inscribirse como aviso de garantía nacional para asegurarle una prioridad en el sistema internacional, y así

---

“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”, en *Diario La Ley*, 8781 pp. 6 y 7; CASTELLANOS RUIZ, M.J (2017), “El registro internacional...”, ob. cit. En especial, pp. 63 y ss.

<sup>21</sup> Según RODRÍGUEZ DE LAS HERAS (2017), la autonomía en la constitución de las garantías y en su operativa se logra desconectando su configuración y los requisitos para su nacimiento de la legislación nacional. Ver “Las operaciones internacionales...”, ob. cit., p. 197.

tratar de unificar y respetar al máximo posible las garantías internas de los diferentes Estados nacionales<sup>22</sup>.

En cambio, cuando se produce el incumplimiento de la prestación principal es cuando entra en juego la parte ejecutiva de la garantía internacional creada por el Convenio, con su realización efectiva. Serán las herramientas que el ordenamiento ponga a disposición del acreedor para hacer efectivas las medidas previstas ante el incumplimiento y especialmente para hacerse con el control real del bien sobre el que recae la garantía lo que determinará, en gran medida, la voluntad de financiar y su coste para los prestamistas<sup>23</sup>. De ahí la importancia de que exista un mecanismo interno de ejecución, de realización de las garantías y toma de control que sea efectivo, ya que, de otro modo todo el sistema quedaría en papel mojado.

El motivo por el cual el Convenio se ha diseñado de esta forma se encuentra en los principios que lo inspiran. Tales principios son los de pragmatismo, previsibilidad, utilidad, autonomía de la voluntad y transparencia, con una clara orientación hacia los intereses y las necesidades de la industria. Pero a la vez, como señala RODRÍGUEZ DE LAS HERAS, el SCC trata de combinar el establecimiento de reglas uniformes y comunes, que den seguridad a las operaciones financieras internacionales, con el respeto y sensibilidad hacia las tradiciones jurídicas internas<sup>24</sup>. La necesidad de combinar ambos intereses es la que tiene más importancia de cara a entender y facilitar la ejecución real de la garantía, una vez llegado el momento de su incumplimiento. Para realizar dicha coordinación el Convenio permite a los Estados emitir una serie de declaraciones en el momento de adherirse a los diferentes instrumentos que lo conforman. Por ello, más adelante se tendrán en cuenta las declaraciones realizadas por España en la adhesión al Convenio y al Protocolo, ya que ello marcará junto con la normativa nacional interna, la efectividad de todo el SCC en la práctica.

No puede obviarse que el ordenamiento procesal español, al igual que la mayoría de ordenamientos de derecho continental, está esencialmente formado por normas imperativas, de Derecho Público, en las que no entra en juego, salvo contadas excepciones, la autonomía de la voluntad. En cambio, el SCC responde a una tradición de corte anglosajón, y que se adapta mejor a los ordenamientos propios del Common Law, en los que son habituales mecanismos de reposición directa por el acreedor como los previstos en el Convenio. Así, la aplicación real del Convenio no es sencilla cuando se intenta implantar en los ordenamientos propios de Derecho civil, como es el nuestro<sup>25</sup>.

---

<sup>22</sup> Para conocer la naturaleza y funcionamiento de este Registro puede verse GUERRERO LEBRÓN, M.J., (2010). “El convenio de ciudad del cabo. Un registro electrónico internacional como paso previo a la armonización del régimen de las garantías mobiliarias”, en MADRID PARRA, A. (Director), *Derecho del sistema financiero y tecnología*, pp. 125-165. Marcial Pons.

<sup>23</sup> En este sentido, el AWG ha creado un índice de cumplimiento del Convenio de Ciudad del Cabo, con la ayuda de más de 200 despachos jurídicos que le proporcionan datos y experiencias acerca del grado de cumplimiento en un país en relación a las exigencias del SCC. Con la ayuda de estos datos se elabora el citado índice, que es público y puede consultarse a través de esta web <http://www.awg.aero/project/cape-town-convention/> y en la página específica <https://ctc-compliance-index.awg.aero/> (visionadas ambas el 29/10/2020)

Este índice contiene una versión adaptada, que es utilizada por el OECD como fuente de información a la hora de valorar la elegibilidad de los estados contratantes para el ASU index (Aircraft Sector Understanding's Cape Town Discount). El ASU index se centra en la implantación legal y la aplicación práctica de los elementos específicos y, por tanto, actúa como un importante incentivo para que los Estados cumplan con las previsiones del Convenio.

<sup>24</sup> Ver RODRÍGUEZ DE LAS HERAS (2017), “Las operaciones internacionales...”, ob. cit., p. 185.

<sup>25</sup> En este sentido puede verse, CARRASCO PERERA, A., (2018) “Garantías y registro internacionales sobre equipo aeronáutico en el Convenio de Ciudad del Cabo”, en *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 308. También

En resumen, cabe señalar que en la medida que el propio Convenio exige que se empleen los mecanismos del ordenamiento procesal nacional, basado en normas imperativas que excluyen la autonomía de la voluntad salvo excepciones expresas, para la realización de las garantías internacionales, su aplicación dará lugar a importantes disfunciones en el sistema. Ello se complica aun más cuando las reformas legales abordadas por nuestro derecho interno no son del todo suficientes para cumplir con las legítimas expectativas del acreedor de las garantías internacionales. Por ello se analizarán a continuación cuáles son tales expectativas, previstas y legitimadas por el Convenio. Solo después se estará en condiciones de examinar y valorar los mecanismos procesales actuales y proponer mejoras futuras para su efectiva protección.

## 2.2. Las previsiones del Convenio para la tutela de las garantías internacionales

Como ya se ha dicho, una parte muy importante del SCC consiste en el establecimiento de una serie de medidas a las que puede optar el acreedor en caso de incumplimiento, así como medidas provisionales para cuando exista prueba inicial de tal incumplimiento<sup>26</sup>.

En concreto, el propio Convenio establece en su artículo 11 un concepto autónomo de incumplimiento según el cual, salvo que acreedor y deudor hayan acordado algo diferente, a los efectos de los artículos 8 a 10 y 1, será “incumplimiento” una conducta “(...) *que priva sustancialmente al acreedor de aquello que tiene derecho a esperar en virtud del contrato*”. Por lo tanto, salvo que acreedor y deudor hubieran establecido cláusulas específicas acerca de qué hechos se considerarán incumplimiento, debería interpretarse como tal cualquier circunstancia que impidiera al acreedor obtener aquello a lo que el contrato le diera derecho, para lo cual se requeriría de una interpretación de éste y de los hechos que llevan al acreedor a considerar que efectivamente, el deudor no está cumpliendo con aquello a lo que se le obligó<sup>27</sup>. Cuando ello ocurra, el acreedor estará legitimado para instar la actuación de las medidas previstas en los artículos 8 a 10 del Convenio y cualquier otra actuación dispuesta en el propio contrato. También es importante reseñar que los artículos 12 y 13 establecen medidas de carácter provisional o cautelar previas a la adopción de las que serían definitivas<sup>28</sup>.

El ya citado artículo 14 del Convenio dispone que todas las medidas previstas en el capítulo, lo cual incluye tanto el concepto de incumplimiento, como las medidas provisionales y las definitivas (por no llamarlas directamente ejecutivas), deberán aplicarse de conformidad con los procedimientos previstos por los Estados. De esta forma, el Convenio no crea un procedimiento específico para su implantación en los derechos nacionales y la ejecución de sus

---

es muy interesante el trabajo de DONALD GRAY, JASON ACINTYRE & JEFFREY WOOL (2015) “The interaction between Cape Town Convention repossession remedies and local procedural law: a civil law case study”, en *Cape Town Convention Journal*, 4:1, pp. 17-52

<sup>26</sup> Ver CASTELLANOS RUIZ, M.J., “El registro internacional...”, ob. cit., p. 56.

<sup>27</sup> Suele ser algo habitual en los contratos celebrados, por ejemplo, entre el arrendador y el arrendatario de una aeronave, normalmente un operador aéreo, que se detallan conductas específicas que constituyan incumplimiento. Por ejemplo, cuando se detallan las obligaciones que cada uno adquiere en cuanto al mantenimiento de la aeronave y su posible repercusión económica, suele establecerse qué conductas concretas podrán ser consideradas como incumplimiento por parte del arrendatario, así como sus consecuencias.

<sup>28</sup> Ver GOODE, (2019) “*Official Commentary...*”, ob. cit., paragraph 4.114 p. 341. Según señala este autor, lo que el acreedor quiere es que en el momento de celebrarse el acuerdo esté claro qué hechos o circunstancias se considerarán incumplimiento y no que esto se deje a la luz de posteriores eventos.

garantías, sino que el acreedor deberá instar en el país que corresponda y conforme a lo que su ordenamiento establezca, la realización de las medidas que pretenda ante el incumplimiento del deudor.

Por lo tanto, una visión realista y práctica del Convenio requerirá de la necesaria búsqueda de los cauces procesales internos que sean adecuados para la realización de las medidas ejecutivas y provisionales. Esta labor no está exenta de importantes problemas y, de hecho, UNIDROIT está trabajando en la elaboración de una guía judicial adaptada a cada ordenamiento y que pueda resultar útil para los países adheridos al Convenio. De esta forma se ayudaría a que las autoridades judiciales de dichos Estados pudieran aplicar de manera más adecuada, y conforme al espíritu y principios del Convenio, las medidas allí previstas para la realización de las garantías instadas por el acreedor ante un caso de incumplimiento.

Pero, como se ha dicho, en realidad estamos ante un Sistema, de forma que el Convenio no puede aplicarse sin el Protocolo correspondiente. Así, las disposiciones del Convenio deben aplicarse conjuntamente con las del Protocolo. En concreto, las disposiciones sobre las medidas para el incumplimiento serían las del artículo IX, relativo a las medidas ejecutivas de carácter definitivo del Convenio, y las del artículo X que se refieren a las provisionales<sup>29</sup>.

Antes de pasar a las concretas medidas, hay que mencionar que su aplicación no será igual si nos encontramos en una situación de incumplimiento sin más, en la que el deudor no está en una situación de insolvencia, que cuando este está inmerso en este tipo de procedimientos. Las reglas y mecanismos aplicables cuando hay abierto un procedimiento de insolvencia afectan a la efectividad de las garantías del SCC según el art. 30 del Convenio. Y el art. XI del Protocolo dispone que, en caso de insolvencia se adopten una serie de medidas específicas de entre las que la norma permite, y por las que debe optar el Estado en cuestión. El análisis de la efectividad del SCC en una situación de insolvencia del deudor requiere pues, de un estudio particularizado que, además, dependerá de las declaraciones realizadas por el Estado en el momento de su incorporación. Por otro lado, en España, al igual que en el resto de países de la UE que se han adherido al SCC hay que tener en cuenta que la propia UE, en cuanto tiene las competencias cedidas por los Estados miembros, también ha asumido el Convenio y hecho declaraciones que influyen en la aplicación real del SCC en los ordenamientos nacionales. Por ello, dada la complejidad y extensión que el análisis de esta materia puede añadir al objetivo que aquí se pretende, lo dejaré de lado y me centraré en las situaciones de incumplimiento (default) singular<sup>30</sup>.

Dicho esto, y ya entrando en el contenido específico de los mecanismos previstos por el SCC, el art. 8 dispone que el acreedor que posee una garantía o gravamen sobre un bien podrá:

1. Tomar la posesión o control sobre el bien gravado para su beneficio.
2. Vender o arrendar dicho objeto

---

<sup>29</sup> Aclararé aquí que el SCC distingue en la numeración de sus artículos entre los que pertenecen al Convenio, que viene expresados con números arábigos, mientras que para los Protocolos se utilizan los números romanos. En este trabajo se respetará tal sistema de numeración.

<sup>30</sup> Puede verse un breve repaso a la situación de las garantías del Convenio y la situación del acreedor en caso de concurso en CARRASCO PERERA, Á. (2016). "Guía de Derecho material español...", ob. cit., pp. 17 y 18. También pueden verse las posibles acciones que España podría adoptar a pesar de no haber realizado las declaraciones al Protocolo para aplicar los artículos VIII, X y XI y los efectos que ello tendría para nuestro ordenamiento en HEREDIA CERVANTES, I., (2016) "Análisis de la adhesión...", ob. cit., pp. 14 a 16.

3. Percibir todo ingreso o beneficio proveniente de la gestión o explotación de dicho objeto

El Convenio permite que estas medidas sean llevadas a cabo bien directamente por el acreedor, siempre que así se haya pactado en algún momento (apartado 1); o bien, que se solicite que una autoridad judicial las ordene (apartado 2). Ahora bien, ninguna de ellas puede instarse por el acreedor en cualquier caso o, de cualquier forma, sino que se adoptarán de manera que sea comercialmente razonable (apartado 3), definiendo este mismo apartado lo que debe entenderse por tal expresión<sup>31</sup>.

Por su parte, el art. 9 prevé también la posibilidad de que se pacte el que la propiedad del bien garantizado se transfiera al acreedor para la satisfacción total o parcial de la deuda y la liberación del deudor; bien directamente por acuerdo entre acreedor y deudor o por orden de un tribunal, previa petición del acreedor. Más adelante volveremos sobre la viabilidad de este pacto a la vista del derecho español.

Finalmente, en relación al vendedor condicional o arrendador, el art. 10 permite que en caso de incumplimiento este dé por terminado el contrato y tome la posesión o el control sobre el objeto gravado, tanto directamente como mediante solicitud previa a un tribunal que deberá ser el que lo ordene.

Estas medidas del Convenio deben completarse con lo previsto en el Protocolo, y más en concreto, con el artículo IX que establece la posibilidad de que las partes pacten que se otorgue al acreedor un poder irrevocable para:

- a) hacer cancelar la matrícula de la aeronave y
- b) hacer exportar y hacer transferir físicamente el objeto aeronáutico desde el territorio en el cual está situado a otro.

Tales actuaciones se integran dentro de la denominada ruta IDERA, por sus siglas en inglés, “Irrevocable Deregistration and Express Request Authorization”, y en este mismo precepto se dispone todo un conjunto de reglas dirigidas a delimitar la forma y los límites de su aplicación. Sobre esta posibilidad también hay que tener en cuenta la aplicación del artículo XIII si el Estado así lo ha previsto por haber realizado la oportuna declaración.

Cabe recordar que todo ello está sujeto a que se produzca un incumplimiento por parte del deudor, en los términos en que éste viene definido por el art. 11 del Convenio.

En cuanto a las medidas provisionales previas a la ejecución o realización definitiva de las garantías, el artículo 13 del Convenio recoge la posibilidad de que el acreedor inste aquellas que estén dirigidas a:

- a) La conservación del objeto y su valor;
- b) La posesión, el control o la custodia del objeto;
- c) La inmovilización del objeto; y
- d) El arrendamiento o la gestión del objeto excepto en los casos comprendidos en los apartados a) a c), y el ingreso así producido

---

<sup>31</sup> Sobre este concepto puede verse VENEZIANO, A., (2018) “The Contours of ‘Commercial Reasonableness’ under the Cape Town Convention”, *Cape Town Convention Journal*, 7, pp. 83-92.

En definitiva, todas las medidas previstas para los casos de incumplimiento por el SCC están principalmente orientadas a recuperar el bien, conservarlo y a volver a hacerlo productivo cuanto antes; y tienen como fundamento principal, la aceptación de dichas medidas con carácter previo por parte del deudor. Ello podría habilitar al acreedor para ejecutar con carácter unilateral los mecanismos previamente aceptados con la constitución de la garantía, pero siempre bajo el espíritu del Convenio. Ahora bien, con esa vocación de respeto hacia los ordenamientos nacionales, se permite que a través de las correspondientes declaraciones los Estados establezcan que para la adopción de cualquiera de estas medidas será necesaria una autorización previa por parte de la autoridad o tribunal correspondiente.

Cabe añadir a lo anterior que, salvo error u omisión por mi parte, no ha habido ninguna previsión normativa procesal expresa que regule de forma específica estas garantías en el ordenamiento español; ni desde la perspectiva sustantiva, ni la procesal. Estas son las premisas desde las que se debe analizar la efectividad de la tutela que nuestro ordenamiento ofrece a estas garantías y, por consiguiente, el grado de cumplimiento real de nuestro país con las obligaciones contraídas con la adhesión.

Veamos ahora en qué términos se ha integrado en nuestro país el Convenio, para analizar posteriormente las vías que pueden ser efectivas para su aplicación.

### **3. La adhesión de España y las declaraciones realizadas al Convenio y al Protocolo Aeronáutico**

Con la publicación en el BOE y entrada en vigor del Convenio y su Protocolo, España asumió la obligación de adaptar su ordenamiento para facilitar el cumplimiento de las obligaciones previstas en ambos instrumentos internacionales en el ámbito aeronáutico<sup>32</sup>. Ello implicaba también que debían adoptarse medidas en nuestro ordenamiento para integrar de alguna forma el marco jurídico del Convenio, cuya finalidad es la de uniformizar el régimen de los “intereses”, aquí traducidos como “garantías”, internacionales<sup>33</sup>. Sin embargo, tal y como CARRASCO PERERA señala, hubiera sido y sigue siendo necesario llevar a cabo una serie de reformas sustantivas, concursales y procesales de calado para que realmente este Convenio, llegado el momento de su aplicación en España, no devenga en un fracaso<sup>34</sup>.

Como ya se ha dicho, uno de los principios importantes del SCC es el respeto y sintonía con los ordenamientos internos. Una de las formas de aplicar este principio viene dada por la posibilidad que tienen los Estados de realizar declaraciones que eviten o definan la forma de aplicación de determinados artículos del Convenio, o más bien de todo el Sistema. España se ha

---

<sup>32</sup> Con carácter previo, el Consejo había adoptado la Decisión de 6 de abril de 2009 sobre la adhesión de la Comunidad Europea al Convenio y el Protocolo, publicado en el DOCE L 121/3 de 15/5/2009. Por esta Decisión, la CE se adhería al Convenio y al Protocolo, a la vez que realizaba las declaraciones permitidas por el Convenio en relación a materias sobre las que los Estados le han transferido las competencias.

<sup>33</sup> Sobre las obligaciones de España en este sentido puede verse RODRÍGUEZ DE LAS HERAS, (2016) “Key points for the effective implementation of the Cape Town Convention...”, ob. cit. Ver también en este sentido las referencias aportadas por ARAGONÉS SEIJO, S. (2017). “Dificultad ejecutiva en España de las garantías internacionales sobre elementos de equipo aeronáutico”, en *Revista de Derecho Del Transporte*, 20, pp. 47–62. En particular, p.50 y nota al pie 16.

<sup>34</sup> CARRASCO PERERA, A., (2018) “Garantías y registro internacionales...”, ob. cit. p.3

acogido a esta posibilidad y ha realizado una serie de declaraciones tanto al Convenio como, posteriormente, en la adhesión al Protocolo<sup>35</sup>.

La declaración más relevante, en cuanto a la efectividad en la ejecución de las medidas sobre las garantías internacionales, fue la realizada inicialmente con la adhesión al Convenio conforme al art. 54.2. De acuerdo con ella, todos los recursos, en realidad medidas de realización ante el incumplimiento de que disponga el acreedor “podrá ejercerse únicamente con la autorización del tribunal”. Esta declaración que imponía una vía de aplicación de las medidas tremendamente restrictiva, fue matizada mediante declaraciones realizadas por el Estado español en el Instrumento de adhesión al Protocolo<sup>36</sup>.

En concreto, con dicha adhesión España realizó la declaración conforme al art.53, con la que se amplía el ámbito de autoridades que se entiende que pueden autorizar los recursos a utilizar por el titular de garantías internacionales del SCC. Así, tal declaración reza como sigue: “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”. Más adelante se verán las implicaciones prácticas que tal declaración tiene para los mecanismos de realización de las garantías<sup>37</sup>.

Por otro lado, hay que destacar la declaración realizada conforme al apartado 1 del art XXX y según la cual, se aplicará su artículo XIII, pero sin las restricciones impuestas por la declaración del art.54.2 del Convenio. Con ello, España permite la utilización de la ruta IDERA para la recuperación y exportación de la aeronave sin necesidad de una previa autorización judicial. De esta forma, el acreedor puede llevar a cabo esta forma de autoejecución, prevista en el Protocolo, conforme a las previsiones de su artículo XIII de forma directa y sin que ninguna autoridad deba ordenarla. Más adelante volveré sobre esta importante declaración y, sobre todo, sobre sus consecuencias prácticas.

En cuanto al RI, España ha establecido un punto de acceso obligatorio al realizar la declaración conforme al art. XIX (1). Con ello, toda garantía internacional sobre células de aeronaves y los helicópteros deberá pasar necesariamente por el Registro de Bienes Muebles de Madrid (en

---

<sup>35</sup> Sobre tales declaraciones puede verse HEREDIA CERVANTES, I., (2016) “Análisis de la adhesión...”, ob. cit., pp. 7-13; pero de manera particular y más detallada en el trabajo posterior de este mismo autor (2017) “La adhesión de España al Protocolo aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo”, en *Público privado en el derecho aeronáutico*, pp. 209-257. Tirant lo Blanch. En particular pp. 229 a 255. En el mismo sentido puede verse RODRÍGUEZ DE LAS HERAS, (2016), “Key points for the effective...”, ob. cit., pp. 286 y ss.

<sup>36</sup> La justificación en su momento para que España realizara la declaración conforme al art.54.2, sería la resistencia de los ordenamientos jurídicos continentales a la incorporación de una “autoayuda” en los términos del Convenio, tal y como apunta ACHIM, P. (2012) en “Garantías mobiliarias sobre el material aeronáutico: ¿conviene que España se adhiera al Convenio de Ciudad del Cabo?”, en GUERRERO LEBRÓN, M. J. (Coordinadora) *Cuestiones actuales del derecho aéreo*, pp. 353-379. Marcial Pons. En particular, p.370.

<sup>37</sup> Sobre estas declaraciones y su relación entre sí puede verse RODRÍGUEZ DE LAS HERAS, (2016), “Key points for the effective...”, ob. cit. pp. 292 y ss. Señala esta autora que la declaración conforme al art. 53, indirectamente trata de re-alinear los métodos para ejercitar las acciones conforme al sistema uniforme con los métodos conforme al ordenamiento interno (p.294, la traducción es propia). En el mismo sentido HEREDIA CERVANTES, I., “La adhesión de España al Protocolo...”, ob. cit. En especial pp. 245 a 256. Según este autor, esta declaración “pretende con ello no “petrificar” la declaración ante posibles cambios de nuestro ordenamiento interno tanto en las autoridades que podrían asumir la ejecución de las garantías como en sus funciones.”

adelante, RBM) como paso previo a poder ser inscrita en el RI, cuando aquellos hayan obtenido una matrícula definitiva o provisional en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles (RMAC) español. En el caso de los motores, el acceso a través del RBM es opcional<sup>38</sup>. Ello no significa que tal inscripción dote inmediatamente a todos los negocios y garantías que estén contenidos en el contrato que pretenda inscribirse en el RI el mismo régimen de protección que tienen las garantías sobre bienes muebles inscritas en el RBM español. Solamente deja constancia de que el contrato existe y se presentó para su posterior inscripción en el RI, a la vez que permite emitir el código autorizante que servirá para que el titular de las garantías solicite su inscripción en el RI<sup>39</sup>.

Cuando se presenta al Registrador del RBM de Madrid el contrato que contiene las garantías internacionales como paso previo a su acceso al RI, éste no realiza un control sobre dicho contrato, como el que se le exige para la inscripción de las garantías mobiliarias que se rigen por el derecho interno. De hecho, los únicos datos que pueden exigirse a la hora de solicitar la autorización son los que deben incluirse en el formulario que está disponible en la web del RBM de Madrid y que básicamente son: los datos del solicitante, la descripción del bien, el negocio jurídico, los intervinientes y la firma<sup>40</sup>. Por ello, y por la propia naturaleza del RI, los mecanismos para la realización de las garantías del Convenio que únicamente han sido inscritas en dicho registro, están bastante limitados en nuestro ordenamiento interno.

#### **4. La tutela judicial de las garantías del SCC en el ordenamiento procesal español**

Para el cumplimiento de los fines del Convenio resulta de esencial importancia la efectividad práctica de los derechos de los acreedores protegidos por las garantías internacionales del SCC. Por ello deben analizarse cuáles serán las vías establecidas por el ordenamiento nacional que podrá seguir el acreedor cuando se produzca un incumplimiento de las obligaciones garantizadas, de acuerdo con el SCC (art. 14 del Convenio).

Partiendo de que nuestro ordenamiento jurídico viene siendo históricamente reactivo a la autotutela por el acreedor de los derechos de garantía, el panorama con el que se encuentra el titular de garantías del Convenio cuando quiere hacer efectivas en nuestro país las medidas previstas en la norma internacional, no es sencillo. Por ello, no descubro nada nuevo si afirmo que la aplicación efectiva del SCC es complicada con los actuales instrumentos normativos de los que disponemos en España y los términos en los que se ha hecho la adhesión. El legislador nacional ha hecho poco o casi nada por cumplir expresamente con las obligaciones adquiridas con la adhesión al SCC en materia de procedimiento para realización de garantías.

---

<sup>38</sup> No procede hacer aquí más hincapié sobre esta materia, pero sí, al menos, señalar que el objeto sobre el que recae la garantía inscribible difiere entre el Registro Internacional, que contempla las células de aeronaves los motores y los helicópteros y nuestro RBM y en el RMAC, en el que se inscriben las aeronaves completas, con sus motores.

<sup>39</sup> Sobre la función del RBM como punto de acceso nacional pueden verse, entre otros, LORENTE HOWELL, J. L. (2016). “Convenio de Ciudad del Cabo: el punto de acceso nacional”, en *Actualidad Jurídica Aranzadi*, 915, pp. 10–15; y CASTELLANOS RUIZ M. J. (2017) “El registro internacional...”, ob. cit., pp. 69 y ss.

<sup>40</sup> Puede verse el formulario publicado por el RBM para la presentación de la solicitud correspondiente en [file:///Users/uib/Downloads/BienesMuebles3%20\(1\).pdf](file:///Users/uib/Downloads/BienesMuebles3%20(1).pdf) (visitado 20/10/2020).



Tal y como se acaba de señalar en el apartado anterior, con las declaraciones que acompañaban inicialmente a los instrumentos de adhesión del Estado español al Convenio, el legislador quiso respetar esta tradición y exigir que todas las medidas se lleven a cabo previa autorización judicial y, por tanto, nunca con la exclusiva actuación unilateral del acreedor. Posteriormente, con la adhesión al Protocolo ha suavizado esta exigencia permitiendo ciertos márgenes como la ampliación del término “tribunal”, al admitir que puedan ser otras autoridades además de las judiciales, como podrían ser por ejemplo notarios, quienes autoricen las actuaciones ejecutivas del acreedor<sup>41</sup>; o incorporando la ruta IDERA, que permite al acreedor realizar actuaciones ejecutivas concretas sin previa autorización.

A pesar de esta evolución positiva, mi opinión es que nuestro legislador no se ha preocupado lo suficiente de que el ordenamiento disponga de procedimientos adecuados para la realización de las garantías internacionales. El espíritu del sistema uniforme de CC es dotar al acreedor de instrumentos para la realización de su derecho y no tanto, la declaración de la existencia del mismo y, por ello, el propio SCC define las eventuales medidas que compensarán el patrimonio del acreedor en sentido amplio, una vez que se ha producido el incumplimiento. En esta línea, permitir que el acreedor pudiera acceder directamente al proceso de ejecución sería la vía, en principio, mas adecuada y que mejor podría conjugar ambos sistemas. Sin embargo, ni ejecutivo, ni declarativo; no existe un cauce procesal adecuado para las garantías internacionales y que no termine por desvirtuar en cierta medida el espíritu con el que se concibió el instrumento internacional<sup>42</sup>.

Para sustentar esta opinión y ver, en concreto, cómo es esta regulación en el ordenamiento español analizaré, en primer lugar, las vías judiciales previstas para estos casos, para pasar después a explorar posibles vías que se desarrollen fuera del ámbito jurisdiccional. En relación al proceso jurisdiccional habrá que referirse a cada uno de los ámbitos a través de los cuales se articula la tutela judicial, esto es, la tutela declarativa, la ejecutiva y la cautelar.

Aunque lo habitual sería comenzar con la tutela declarativa, ya que la declaración del derecho es previa a su ejecución, y principal respecto a su posible protección con carácter cautelar, prefiero abordar en primer lugar la tutela ejecutiva ya que, como dije, entiendo que esta sería la más apropiada para dar respuesta al acreedor garantizado por el SCC. Solo en segundo término me referiré a la tutela declarativa y a las medidas cautelares.

#### **4.1. El acceso al proceso de ejecución por el titular de garantías internacionales y su utilidad práctica**

El principal incentivo del Convenio para el acreedor, tal y como se ha visto en varias ocasiones a lo largo de este trabajo, es la posición ventajosa en la que este lo sitúa en cuanto titular de garantías internacionales en caso de incumplimiento. Es por ello, por lo que este Convenio facilita las operaciones de financiación sobre aeronaves y sus motores. Cabe recordar cómo el

---

<sup>41</sup> En este sentido aboga CORDERO LOBATO, E. (2016), “Inversiones en el sector aeronáutico: oportunidades y retos del sistema de Ciudad del Cabo”, en *Diario La Ley*, 8832, pp. 1-24, en particular p. 13, aunque para algunas actuaciones concretas como la efectiva puesta en posesión de la aeronave, deba acudir al auxilio judicial.

<sup>42</sup> El legislador detecta que puede haber un problema, por la disparidad de principios de nuestro ordenamiento con los del SCC. Pero con la declaración que pretendía adaptarlo y quizás superarlo, al no dar el siguiente paso de crear el proceso judicial específico para la tramitación de esta tutela, en realidad, lo que consigue es hacer de dicha disparidad y sus consecuencias, un problema aun más grave.

Convenio y su Protocolo contemplan un sistema de garantías autoejecutables, inserto más bien en culturas de corte anglosajón, donde se las conoce como self-help, pero que, no obstante, deben ser realizadas a través de procedimientos propios de cada Estado, no siempre receptivos a tales medidas. Por ello, puede ser necesaria la adopción de medidas legislativas que favorezcan su efectiva ejecución cuando el ordenamiento nacional no lo permita, o lo haga de manera muy limitada, como es el caso del ordenamiento español. Esto es lo que debería haber ocurrido en nuestro ordenamiento desde su incorporación hace ya casi un lustro.

La aplicación de las medidas para la realización de garantías en sistemas de Derecho Civil genera una importante tensión entre dos de los principios que inspiran el Convenio; en concreto, el principio de la autonomía de la voluntad en el nacimiento y la configuración de la garantía, que incluye la introducción de mecanismos de autoejecución, tales como la reposesión o la venta directa por el acreedor sin intervención judicial, por un lado, y el principio de respeto a la tradición jurídica nacional, por otro. Este último principio ha servido como fundamento a España para emitir la ya citada declaración que afecta a la forma en que se realizarán las garantías del Convenio (art. 54.2). Tal declaración neutraliza en gran medida su eficacia, al exigir la autorización de un tribunal para cualquiera de tales actuaciones, excepción hecha del procedimiento del art. XIII del Protocolo. Recuérdese que tales efectos han sido mitigados, aunque no desactivados, por la ampliación del concepto de tribunales relevantes realizado con la adhesión al Protocolo (declaración conforme art. 53).

No cabe duda de que los problemas para la implantación de las medidas previstas por el Convenio ante el incumplimiento del deudor se han acentuado en España por varios motivos que podrían resumirse en el escaso, prácticamente nulo desarrollo en su ordenamiento procesal de mecanismos de ejecución fuera del proceso jurisdiccional<sup>43</sup>. En efecto, en el ordenamiento jurídico español las actividades de la ejecución forzosa están reservadas a los órganos judiciales. Esta ha sido la tradición vigente en nuestro ordenamiento hasta la actualidad, conforme a la cual “el Estado es el sujeto principal y el único legitimado para realizar las actuaciones, constricciones, apercibimientos y actos de expropiación que integran el proceso de ejecución. Solo a él corresponden los mecanismos de la coacción jurídica y solo él tiene potestad para invadir la esfera de los derechos subjetivos de los particulares”<sup>44</sup>. A ello habría que sumar la inexcusable exigencia de título ejecutivo formalmente válido para el inicio de

---

<sup>43</sup> Si tuviéramos que buscar la causa para esta carencia habría que buscarla en diferentes factores. Así, por un lado, la jurisprudencia y las sucesivas reformas legislativas han ido moviendo, en una línea que parece más bien un zigzag, la frontera a partir de la cual la actuación ejecutiva estaba exclusivamente reservada al personal juzgador o incluso a un proceso jurisdiccional. En concreto, las sucesivas reformas legislativas en esta materia han ido dando cada vez más cancha a la actuación del Letrado de la Administración de Justicia, a la vez que la jurisprudencia se ha ido debatiendo sobre si era o no admisible un procedimiento extrajudicial de ejecución sobre bienes hipotecados (Ver. LORCA NAVARRETE, A. (2020), “La huida de la ejecución de la jurisdicción”, en *Revista Vasca de Derecho Procesal y Arbitraje*, 2, pp. 245-259. TAPIA FERNÁNDEZ, I., (2018), “La ¿ejecución? Hipotecaria extrajudicial. Un problema no resuelto”, en *Revista general de derecho procesal*, vol. 46, pp. 1-21.

A ello hay que añadir la introducción en la nueva ley 15/2015, de 2 de julio, de la Jurisdicción Voluntaria (BOE nº 158 de 3.7.2015) de un expediente de jurisdicción voluntaria útil también para la realización de actuaciones derivadas de situaciones de incumplimiento y que, por tanto, se aleja de la jurisdicción contenciosa. A pesar de ello, no se ha producido un replanteamiento claro de cuál es la función y límites últimos de la función jurisdiccional en la realización forzosa de garantías.

<sup>44</sup> FERNÁNDEZ BALLESTEROS, M.A (2001). *La ejecución forzosa y las medidas cautelares en la nueva ley de enjuiciamiento civil*. Irgium. P. 36.

cualquier actuación de la tutela ejecutiva ante los tribunales. Su origen puede ser bien judicial o asimilado, o bien consensual, como en el caso de los títulos extrajudiciales. Pero, en cualquier caso, sea cual sea su origen, los únicos títulos ejecutivos que nuestro ordenamiento reconoce son aquellos a los que una norma con rango legal ha dotado de tal fuerza ejecutiva.

La necesidad de que exista un título ejecutivo para el inicio de un proceso de ejecución y el hecho de que se requiera de una autorización por parte de la autoridad competente, que en España sería la autoridad judicial cuando se iniciara un proceso de ejecución (art.551 LEC), nos lleva a afirmar que, solo si el titular de garantías internacionales estuviera en posesión de un título ejecutivo formalmente válido podrá iniciar un proceso de ejecución para exigir que se ordenen las actuaciones previstas ante el incumplimiento en el Convenio.

Sin embargo, no se ha configurado un título ejecutivo específico que se corresponda con las garantías internacionales que, por tanto, no gozan de fuerza ejecutiva autónoma en el ordenamiento español. Ello significa que, el acreedor titular de una garantía del SCC que quiera ejercitar la acción ejecutiva directamente, sin pasar por un proceso declarativo previo, deberá constituir un título ejecutivo conforme a la norma española. Siendo esto así, el título ejecutivo más asequible y factible en estos casos podría formarse mediante la adopción de la fórmula de póliza notarial o escritura pública para el contrato en el que se reflejan las garantías. En ese caso sí que podría procederse contra los bienes gravados mediante el procedimiento ejecutivo general o, en su caso, el previsto para los bienes pignoralados en los artículos 681 y ss. LEC, ya que, como señala CARRASCO PERERA, sin necesidad de descansar en una “garantía pignoralaticia española” la garantía internacional ya vale como garantía pignoralaticia “española”<sup>45</sup>.

Esta solución solamente sirve para realizar el bien por el procedimiento previsto legalmente para estos títulos ejecutivos y que conduce a la obtención de una cantidad dineraria con la que el acreedor podría hacerse cobro de la deuda; y ello, siempre, con las limitaciones y exigencias que nuestro procedimiento de ejecución impone. La ejecución de título extrajudicial siempre es una ejecución dineraria que sirve al acreedor para la obtención de una suma de dinero mediante su apropiación de forma directa o bien mediante la realización del bien sujeto a la ejecución.

Sin embargo, la obtención de una suma de dinero no es, en realidad, la posibilidad que más le interesa al acreedor ya que, en los negocios relacionados con las células de las aeronaves y sus motores, lo que éste necesita es recuperar el control sobre ambos. Los acreedores estrictamente dinerarios (como podrían ser los bancos que prestan el dinero) tienen otros mecanismos para dirigirse contra fiadores de los que en su caso obtener las cantidades debidas, o bien disponen de cláusulas por las que retener cantidades de dinero que el arrendatario haya depositado, por ejemplo, por conceptos de futuras acciones de mantenimiento. Dado el incumplimiento, o incluso sin necesidad de que este se produzca, el acreedor puede hacer efectivas cartas de pago o apoderarse de cantidades que el deudor había puesto a su disposición y que ya estaban en cuentas del acreedor. Para todo ello, que no es actividad propiamente ejecutiva, sino actuación de cláusulas previstas en el propio contrato, no es necesario tener título ejecutivo ni iniciar procesos de ejecución.

Lo que puede resultar más difícil para el arrendador y ahí es donde el Convenio quiere ayudarle, es recuperar la posesión física y jurídica de la aeronave con sus motores. El objetivo para el cual

---

<sup>45</sup> Ver “Garantías y registro...”, ob. cit., p. 14.

el arrendador puede querer recuperarlo dependerá, por un lado, del ciclo de vida en el que se encuentren la aeronave, pero, sobre todo, sus motores; y de la situación del mercado aéreo por otro. La combinación de ambos factores será, probablemente, la que determinará el fin último de las aeronaves, e incluso el posible valor o utilidad de los mecanismos del SCC para el acreedor. El Convenio quiere ayudar con sus medidas sobre los bienes garantizados a que el acreedor los recupere, y mantenga su valor, de manera que cuando aquel lo considere oportuno, pueda volver a hacer que el bien sea productivo y capaz de generar beneficios bajo el control de un nuevo operador. No podemos perder de vista que estamos ante bienes muy especializados cuyo valor solo es tal, en la medida en que pueden efectivamente ser explotados por operadores aéreos con un plan de negocio que sea viable.

Por ello, en función de los dos factores antes señalados, es probable que el cobro de rentas impagadas u otros conceptos dinerarios tenga un valor secundario frente a la recuperación del bien; y plantearse obtener una suma de dinero, como único y principal fin de la actividad ejecutiva cuando se trata de este tipo de bienes, y desvinculándolo de su reposición es algo que no se corresponda con la propia naturaleza y sentido de las garantías del SCC<sup>46</sup>.

En este contexto se entienden las medidas previstas para el incumplimiento en el Convenio, en sus artículos 8 a 10, completadas por las del art. IX del Protocolo. Básicamente, tales medidas van dirigidas a que el acreedor o arrendador tomen el control o la posesión del bien gravado para su beneficio, o que lo puedan vender o arrendar a terceros, o a que este perciba o reciba todo ingreso o beneficio que provenga de la gestión o explotación del mismo, por un lado (arts. 8 y 10 del Convenio y art. IX del Protocolo); o bien, a que el propio acreedor pueda hacerse con la propiedad del bien gravado para hacerse cobro de la deuda, suponiendo que no fuese ya propietario del mismo (art.9).

Como puede verse, aunque el trasfondo de todas las actuaciones es el cobro de una deuda dineraria, las medidas a adoptar se dirigen a dos tipos de actuaciones:

- Tomar el control sobre el bien gravado, esto es, la aeronave, a través de una serie de medidas dirigidas a que este pueda volver a producir beneficios de la manera más ágil y eficaz posible

---

<sup>46</sup> Buena muestra de la falta de realismo de un planteamiento puramente teórico-técnico en esta materia sería lo ocurrido con motivo de la crisis causada por el COVID-19. El notorio descenso del tráfico aéreo de pasajeros ha provocado que muchos operadores hayan disminuido drásticamente sus ingresos y hayan tenido graves dificultades para hacer frente a sus obligaciones garantizadas. Sin embargo, como regla general, los acreedores no han optado por declarar la existencia de un incumplimiento ni, por tanto, ejecutar las garantías correspondientes, a pesar de haber podido hacerlo. Ello se ha debido en gran medida a que la ejecución de las garantías no conllevaría, en estas circunstancias, ningún beneficio relevante para los acreedores, puesto que no encontrarían compradores para los bienes a un precio razonable, ni tampoco operadores alternativos a quienes entregar las aeronaves y que pudieran explotarlos en condiciones económicamente razonables. En muchos casos, se ha optado por obviar estas garantías y buscar otros caminos para dotar de viabilidad económica al mayor número de aeronaves posibles.

En otras ocasiones no ha sido necesario instar medidas de recuperación de las aeronaves, porque los propios deudores los han devuelto a los acreedores, ya que tampoco podían operarlos en condiciones económicas viables. En estos casos, el Convenio no protege realmente a los acreedores, ya que los mecanismos de recuperación de los bienes son innecesarios, no le aportan protección alguna y la única forma en la que el acreedor resulta beneficiado es a través de posibles pactos que afecten a cantidades de dinero del deudor y con las que aquel pueda hacerse.

- Realizar el bien gravado o conseguir que se transfiera su propiedad al acreedor para la satisfacción de la obligación.

El propio texto internacional prevé que todas estas medidas puedan ser actuadas por el acreedor directamente, o bien pueda instarse a la autoridad su adopción, como ocurriría en el caso del ordenamiento español que estamos aquí analizando.

Resulta muy interesante buscar un correlato entre estas previsiones y los posibles contenidos de la actividad ejecutiva de la LEC. Se aprecia con ello, que muchas de tales medidas están más acordes con actuaciones propias de la ejecución específica que de la ejecución dineraria. En concreto, la primera de dichas medidas, “tomar la posesión o el control de cualquier objeto gravado en su beneficio”(art.8), se corresponde esencialmente con lo dispuesto en el art. 701 LEC para la entrega de bienes muebles. Este último precepto prevé la puesta en posesión al acreedor de cosa mueble determinada por parte del Letrado de la Administración de Justicia (LAJ), encargado de la ejecución material. Su contenido, pues, se aproxima mucho al objetivo perseguido la letra a) del art. 8.1 del Convenio, aunque se requiere que sea actuado por la autoridad, el LAJ, y no por el acreedor directamente; y, en cualquier caso, debería realizarse en el seno de un proceso de ejecución. Eso vuelve a poner de manifiesto el problema de la ausencia de título ejecutivo específico para las garantías del Convenio. Pero no solo eso, ya que al limitar nuestro legislador todos los supuestos de ejecución no dineraria a aquellos en los que el acreedor tiene un título ejecutivo judicial o asimilado, también está vetando al acreedor de una garantía del SCC la posibilidad de acceder a estas actuaciones ejecutivas específicas, al menos por la vía de la ejecución judicial, incluso cuando haya optado por la opción antes señalada de formalizar los contratos en póliza o escritura pública.

Por su parte, la letra c) del apartado 1 de dicho artículo 8 que prevé la posibilidad de percibir o recibir todo ingreso o beneficio proveniente de la gestión o explotación del objeto gravado podría, quizás, encauzarse a través de la administración para pago de los artículos 676 y ss. LEC. Sin embargo, tampoco esto parece posible, ya que, además del problema de la ausencia de título ejecutivo que impide el inicio del proceso, la adopción de esta modalidad ejecutiva de administración con la finalidad del SCC no parece realista; o al menos es complicada en el caso de la explotación de una aeronave, por todo lo que ello requiere. En la práctica, a mi parecer, esta opción no sería comercialmente razonable en el contexto de la operación comercial de una aerolínea.

Entiendo, pues, que sólo la venta de los bienes prevista en la letra b) art.8.1 sería a día de hoy posible, conforme a las normas sobre el procedimiento de apremio, y siempre que hubiera título ejecutivo, básicamente por haberse constituido póliza notarial o hipoteca. Dentro de tal procedimiento, habría que recurrir a la venta por entidad especializada, dadas las peculiaridades del bien ejecutado (art. 641 LEC). La otra posibilidad prevista en esta misma letra b) para que se arriende el bien, tampoco sería aquí posible por este procedimiento y parece que solo tendría cabida, al menos teórica, dentro de la ya señalada administración para pago.

Por último, la previsión del art.9.2 del Convenio para que el tribunal transfiera la propiedad del objeto gravado al acreedor como satisfacción de la obligación, no sería posible en el marco de un proceso de ejecución, salvo en el ámbito de la subasta cuando así se prevea, o en los términos del art. 651 LEC, y sin los efectos liberatorios que el Convenio prevé.

Tampoco la protección de los terceros con otras garantías sobre el bien objeto de la garantía tendrían una adecuada protección en el ámbito del proceso de ejecución. Nuestro ordenamiento prevé su intervención a través de dos tipos de tercerías: la de dominio y la de mejor derecho. En este sentido, tal y como CARRASCO PERERA señala, si bien el espíritu del Convenio es más bien el que estos terceros utilicen una especie de una tercería de dominio, que pueda paralizar la ejecución demostrando que es el tercero quien tiene derecho a poseer el objeto gravado, nuestras normas procesales nos llevarían más bien hacia una tercería de mejor derecho, lo cual es totalmente contrario al espíritu del Convenio<sup>47</sup>.

En definitiva, la utilización de la vía del proceso de ejecución para la realización de las medidas previstas para el incumplimiento por el Convenio está principalmente limitada por la ausencia de previsión de título ejecutivo específico. Por lo tanto, o bien el titular de la garantía acude a un proceso declarativo previo que le proporcione dicho título de origen judicial, lo que, además, le abriría las puertas de la ejecución específica; o bien, constituye la garantía en póliza notarial o escritura constitutiva de hipoteca sobre aeronave. Esta última opción, que le dotaría de título ejecutivo extrajudicial, le permitiría iniciar el procedimiento para la realización de los bienes gravados, con la falta de eficacia y lentitud que los caracteriza en la actualidad y que, además, no satisfaría realmente los intereses de estos acreedores, según se ha tenido ocasión de comprobar en los párrafos anteriores.

Así las cosas, la vía ejecutiva más directa que le queda al acreedor cuando quiera realizar las garantías sobre una aeronave en España será la que le ofrece el Protocolo en su art. IX. Esta posibilidad, ejercitada en los términos del art. XIII permite la actuación del acreedor de la ruta IDERA. Pero dado que esta ruta no requiere autorización previa ni está vinculada a ningún procedimiento judicial, la dejaremos para su análisis en el apartado correspondiente a las medidas a realizar fuera del ámbito procesal.

De cara al futuro y como se dirá en las conclusiones, una vez examinados el resto de aspectos para la realización procesal de las garantías, el legislador podría crear un título ejecutivo específico para el acreedor de garantías internacionales del Convenio. Conforme a las peculiaridades para la ejecución de las medidas previstas ante el incumplimiento y teniendo en cuenta su origen, ni la asimilación de este nuevo título ejecutivo a los títulos ejecutivos judiciales, ni su consideración como un título extrajudicial puro, daría una adecuada tutela al acreedor, con el respeto necesario al deudor y a los derechos de los terceros.

Así, sería conveniente que este título fuese asimilado a los judiciales en tanto que permitiera la adopción por el LAJ de medidas propias de la ejecución específica, como la puesta en posesión de la cosa al acreedor (art. 8.1 a) del Convenio), ya que, si se configurara como un título extrajudicial puro seguiría existiendo la limitación antes dicha para llevar a cabo únicamente acciones propias de la ejecución dineraria. Pero a la vez, la oposición a la ejecución debería mantenerse en los términos más amplios, previstos para los títulos extrajudiciales, ya que de otra forma, podrían vulnerarse los derechos de defensa legítimos del deudor. Estaríamos, pues, ante un título ejecutivo mixto, lo que no es algo nuevo en nuestro ordenamiento ya que está previsto, por ejemplo, para el auto de cuantía máxima (art. 517. 8º LEC). Dicho título, aun teniendo carácter judicial, permite un ámbito de oposición más amplio, legislado específicamente para ese supuesto y que atiende a sus peculiaridades (art. 556.3 LEC).

---

<sup>47</sup> Ver CARRASCO PERERA, A., (2018) “Garantías y registro internacionales...”, ob. cit., p. 10.

Por último, en el nuevo título creado para los titulares de garantías internacionales también debería asegurarse que los terceros con derechos sobre el bien garantizado son protegidos en los términos del Convenio según se ha dicho más arriba. Pero, sobre todo, debería establecerse un régimen claro de preferencia de créditos, teniendo en cuenta como funciona el RI y su combinación con nuestro RBM. Esto requerirá un estudio desde el punto de vista sustantivo y una adaptación en su caso, de las tercerías previstas en nuestro ordenamiento. Todo ello podría hacerse, además, teniendo a la vista la futura incorporación al ordenamiento español del resto de Protocolos que conforman el SCC, creando las condiciones legales adecuadas para su correcta implantación.

#### **4.2. Los procesos declarativos ordinarios para la tutela de las obligaciones garantizadas**

Al acreedor del SCC siempre le queda la posibilidad de acudir al proceso declarativo que corresponda para reclamar la tutela de sus derechos sustantivos, protegidos con las garantías internacionales. Por esta vía y caso de estimarse sus pretensiones conseguiría una sentencia de condena y con ello un título ejecutivo de origen judicial que condenaría al demandado a realizar las actuaciones previstas en los artículos 8 y 9 del Convenio. Sin embargo, como hemos visto, el espíritu del SCC se vería desvirtuado si para la adopción de dichas medidas tuviera que instar un proceso declarativo. Dicho proceso, previsiblemente, debería dirimirse por los cauces del juicio ordinario (arts. 399 a 436 LEC), al no haber previsión específica al respecto; y necesitaría de bastante tiempo y esfuerzo, solo para obtener el título ejecutivo que luego permitiera ejecutar forzosamente dichas prestaciones.

Una posible solución a la excesiva duración que tendría la tramitación por el procedimiento ordinario pasaría por la utilización de alguno de los procedimientos sumarios, ya previstos en la LEC para otros supuestos de tutela de derechos inscritos en Registros públicos. Este sería el caso tanto del procedimiento para la reposición de bienes muebles que hayan sido objeto de arrendamiento financiero o venta con reserva de dominio, como del previsto para la obtención de título ejecutivo para el cobro, en el caso de créditos concedidos para la venta a plazos de bienes muebles (arts. 250 10º y 11º LEC). En ambos casos, las pretensiones tienen como fundamento la inscripción en el Registro de Bienes muebles (RBM) de los correspondientes contratos que se han realizado conforme a los formularios establecidos previamente.

A mi juicio, una de las principales pegas con la que se encuentra la eventual utilización de estos procedimientos sumarios cuando se trata de garantías del SCC radica en la diferente configuración de las inscripciones de los contratos constitutivos de dichas garantías en el RBM y en el RI<sup>48</sup>. Las acciones de la LEC están basadas en la inscripción de los contratos sobre bienes muebles en el RBM, previa calificación de su legalidad por el Registrador y, por tanto, con las garantías que tal procedimiento de calificación otorga a los derechos inscritos. Este procedimiento de control de la legalidad y los efectos que produce la inscripción en el RBM permiten o sustentan al proceso judicial sumario para la tutela de tales derechos.

---

<sup>48</sup> Ver sobre esta contradicción de manera extensa GUERRERO LEBRÓN, M. J., (2010). “El convenio de ciudad del cabo...”, ob. cit. En particular pp. 142-144.

En cambio, la actividad ante el RBM como punto de acceso nacional necesario para la inscripción en el RI, consiste en una mera solicitud de autorización con la obtención de un código de referencia, que será el que luego utilizará el acreedor para la inscripción en el RI de su garantía. Esta solicitud y la obtención de la autorización no da lugar a una inscripción en el RBM, sino a una mera anotación preventiva, en los términos expresados por la Resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado (ahora DGSJFP) de 29 de febrero de 2016. Por su parte, el RI no somete a las garantías inscritas a ningún procedimiento de calificación, sino que, una vez obtenido el código autorizante en el RBM, se procede a la inscripción por el acreedor en dicho RI. Por ello, los efectos que tal inscripción produce son solo de oponibilidad frente a terceros y de prioridad frente a otras garantías inscritas con posterioridad<sup>49</sup>.

Por lo tanto, la única vía por la que podría plantearse la analogía con los procedimientos de los arts. 250 10º y 11º LEC sería si se hubiera realizado una verdadera inscripción en el RBM, mediante la aportación de los documentos necesarios conforme la normativa española para la inscripción de las garantías mobiliarias y la obtención de una calificación favorable. Tales documentos, básicamente, serían los correspondientes a la constitución de una hipoteca de aeronaves; y, aunque esto podría hacerse, lo cierto es que como señalan CARRASCO Y CANALEJAS, si de lo que se trata es de inscribir una hipoteca de aeronaves, lo que no parece muy atractivo para el acreedor internacional, este dispondría entonces de un título ejecutivo extrajudicial y, por tanto, no necesitaría del previo declarativo previo<sup>50</sup>.

De lo dicho hasta ahora podríamos concluir que la normativa actual no permite utilizar este procedimiento declarativo sumario para acciones basadas en garantías internacionales del SCC<sup>51</sup>. Tampoco encontramos un cauce adecuado para la tutela de los terceros en la regulación actual del proceso declarativo ordinario aplicado a estas pretensiones<sup>52</sup>. No obstante, considero que abrir una vía para su aplicación en estos casos mediante una previsión específica dentro de los procesos sumarios previstos en el art. 250 LEC sería útil, y podría utilizarse en los casos en los que el acreedor considere necesario o conveniente solicitar la tutela judicial.

Eso sí, no bastaría con que se hiciera una interpretación analógica que extendiera sin más la utilización de los procedimientos sumarios antes señalados para los casos de garantías internacionales, sino que debería abordarse con una reforma legal expresa. Tal reforma debería crear un procedimiento específico, de carácter sumario, que recogiera las peculiaridades para la ejecución de las garantías del SCC y su coordinación con las garantías nacionales y que se desarrollaría ante los Juzgados de lo Mercantil. Esto podría pasar por la creación o adaptación de un juicio verbal específico, ágil y flexible, que atienda a las pretensiones previstas para el caso de incumplimiento conforme al Convenio.

---

<sup>49</sup> Sobre tales efectos en el RI puede verse más extensamente RODRÍGUEZ DE LAS HERAS (2017), “Capítulo 2. El convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y sus protocolos”, en *Textos internacionales sobre garantías mobiliarias*, pp. 61–146. En particular, 114–123.

<sup>50</sup> Ver CARRASCO PERERA, A., CANALEJAS MERÍN, J.F., (2016) “La dirección General de los Registros y del Notariado vuelve a «enrocarse» contra el sistema de garantías aeronáuticas del Convenio de Ciudad del Cabo”. En *Análisis GA&P*. <https://www.ga-p.com/publicaciones/la-direccion-general-de-los-registros-y-del-notariado-vuelve-a-enrocarse-contra-el-sistema-de-garantias-aeronauticas-del-convenio-de-ciudad-del-cabo/> Visitado el 15/10/2020.

<sup>51</sup> También se muestra contrario a la utilización de esta vía, ARAGONÉS SEIJO, A., “Dificultad ejecutiva...”, ob. cit., pp. 57 a 59.

<sup>52</sup> Ver CARRASCO PERERA, A., (2018) “Garantías y registro...”, ob. cit., p. 10.



Mediante la creación de este procedimiento específico y sumario el legislador podría también, si así lo considera oportuno, permitir la discusión dentro del mismo proceso de elementos clave para el correcto funcionamiento de las garantías previstas en el Convenio. El ámbito de conocimiento del proceso debería adecuarse a lo previsto en el Capítulo III. Así, por ejemplo, podría alegarse y probarse acerca de la existencia de incumplimiento previsto por su art.11, como presupuesto para estimar las pretensiones del actor en el seno de este proceso verbal.

También debería legislarse de manera que se diera, en su caso, el adecuado tratamiento de los terceros con otras garantías sobre el bien. Por ejemplo, cabría establecer un trámite de llamamiento a terceros interesados según el Convenio (art.1 m) ii. Y iii) para permitir su intervención en el proceso. Finalmente, con la introducción de la posibilidad de alegar y probar, delimitadas legalmente en los términos de lo que se adapte al SCC, se permitiría que la sentencia pudiera pronunciarse sobre tales extremos. Con ello, además, el acreedor estaría en posesión de un título ejecutivo de origen judicial, que le abriría el proceso de ejecución de forma más adecuada también al espíritu del Convenio. De ahí la conveniencia de regular expresamente esta tutela con un procedimiento sumario específico<sup>53</sup>.

#### **4.3. La adopción de medidas cautelares propias del Convenio en los procesos jurisdiccionales nacionales**

El ordenamiento procesal prevé la adopción de medidas cautelares como una forma de conseguir la efectiva tutela de los derechos del demandante. Su sentido es, pues, el de procurar la efectividad de la futura sentencia, evitando los riesgos de que esta se malogre como consecuencia del paso del tiempo durante la tramitación del proceso principal. Por lo tanto, en nuestro sistema procesal, las medidas cautelares están pensadas como un remedio instrumental respecto del proceso principal.

El SCC tiene sus propias medidas cautelares que, en el instrumento internacional no aparecen necesariamente vinculadas a ningún procedimiento judicial, sino a la realización de las medidas definitivas previstas en los preceptos anteriores. Pero estas medidas sí que están previstas para que el acreedor las obtenga “rápidamente” de un tribunal, y a que el tribunal ordene unas condiciones (art. 13 párrafos 1 y 2 del Convenio). No aparece aquí la posibilidad de que el acreedor las realice directamente, sino que requiere que sean ordenadas por la autoridad judicial. Ello es lógico, puesto que, a pesar de que entre los requisitos para su adopción aparece que el deudor debe haberlas aceptado previamente, su realización directa por el acreedor podría dar lugar a situaciones de excesiva arbitrariedad o abuso por el acreedor, no solo respecto del deudor, sino también de otros terceros interesados.

Es cierto que la expresión tribunal no tiene que corresponderse necesariamente con una autoridad judicial, sino que podría una autoridad de otra naturaleza. Ahora bien, las posibilidades de que estas medidas puedan ser adoptadas en nuestro ordenamiento y conforme

---

<sup>53</sup> La ampliación prevista para el ámbito del juicio verbal en el Anteproyecto de Ley de Medidas de Eficiencia Procesal del Servicio Público de Justicia (aprobado por Consejo de Ministros de 15/12/2020), iría en la línea aquí apuntada de utilizar el cauce del juicio verbal para la mejorar la tutela judicial haciéndola más ágil para determinados derechos.

a la normativa nacional por una autoridad que no sea la judicial son muy limitadas en el ordenamiento español<sup>54</sup>.

Así pues, las medidas cautelares son instrumentales de una medida definitiva de la que dependen. En puridad, las medidas cautelares deben estar vinculadas a proceso judiciales, a cuya efectividad contribuyen garantizando el objeto de la tutela y minimizando los riesgos que el paso del tiempo puede suponer para dicha efectividad. Sin embargo, hay otras actuaciones que suponen la protección cautelar de un derecho sin que una autoridad judicial deba aprobarla. Un claro ejemplo de este tipo de medidas cautelares serían las que pueden adoptarse por la autoridad administrativa en el art. 56 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE nº 236 de 2.10.2015) (en adelante LPACAP). Dicha autoridad deberá seguir el procedimiento previsto en la LEC, que actúa como ley supletoria en estos casos, en todo aquello que no esté expresamente previsto por la propia LPACAP.

La cuestión que se plantea entonces es la misma que ya surgía en relación a las anteriores formas de tutela y consiste en la necesidad de encontrar cauces procesales adecuados para su ejercicio. Así, tras la declaración conforme al art. 53 realizada con la adhesión al Protocolo, la adopción de medidas cautelares no requeriría necesariamente la intervención de la autoridad judicial, sino que podrían adoptarse por otra autoridad siempre que se hiciera dentro de un procedimiento legal adecuado. Por lo tanto, la adopción de medidas cautelares fuera de un proceso judicial debería estar vinculada a que todo el procedimiento se desarrolle fuera de este entorno y, por tanto, será al analizar dichos procedimientos cuando veremos si será o no posible.

Si nos ceñimos a la adopción de las medidas cautelares en el contexto de un proceso judicial, habrá que remarcar que tal posibilidad es siempre instrumental respecto de una tutela principal y está en función de la misma. En este sentido, no cabe pensar en unas medidas cautelares desligadas de un proceso declarativo y de la concreta tutela que en el mismo se solicita. Por ello, mientras no se inicie o se vaya a iniciar un proceso de declaración no será posible solicitar del juez la adopción de medida cautelar alguna<sup>55</sup>. Incluso si se sostuviera la posibilidad de adoptar medidas cautelares como instrumentales de la ejecución, en la medida que el proceso de ejecución no es viable a partir de un título de que no fuera judicial, tampoco tendría mucho sentido adoptarlas por esta vía, sino que ya vendrían fijadas desde el procedimiento declarativo anterior. Esta situación y la falta de cauces reales y efectivos a los que vincular la solicitud de

---

<sup>54</sup> A pesar de que CARRASCO PERERA, A., (Ver “Guía de derecho material español...”, ob. cit., p.22) señala como posible la vía que el art.15 del Convenio podría abrir, permitiendo excepcionar la exigencia de autorización judicial a través de pactos particulares, no tengo claro que ello sea posible. Si la dicción del precepto permitiría interpretar que es posible que se eluda la autorización del juez para la adopción de las medidas cautelares, considero que su espíritu es que se modifique o se aumenten las concretas medidas provisionales o incluso ejecutivas que se quieran adoptar por las partes. Pero no creo que sirva para obviar los procedimientos a seguir, ya que se excluye de los pactos de no aplicación al artículo 14, que precisamente está dedicado a los requisitos de procedimiento. Además, el espíritu del Convenio es el de proporcionar al acreedor mecanismos para la reposesión no judiciales (self-help) y una protección judicial avanzada para la adopción de medidas cautelares, mientras esta pendiente la solución definitiva. Ver LESSARD M., JEBELY, P., WOOL J., (2017), “Of Swords and Shields...”, ob. cit., p. 79.

<sup>55</sup> Aunque la LEC prevé la posibilidad de que se soliciten y adopten medidas cautelares antes de la interposición de la demanda principal cuando así esté justificado, también dispone que queden sin efecto si la demanda no se presentará a los 20 días ante el Tribunal que conoció de su adopción (art 730 LEC).

medidas cautelares suponen un obstáculo casi insalvable para que el titular de garantías internacionales pueda solicitar y obtener tales medidas.

Ahora bien, pensando en la efectividad presente de estas medidas, cuando el objeto de la garantía esté físicamente en territorio español y nuestros tribunales sean los competentes, podrían solicitarse las medidas cautelares previas o simultáneas a una demanda de juicio ordinario, como se ha visto anteriormente. Con ello, aunque el declarativo en sí no sea muy útil, el acreedor podría encauzar la solicitud de las medidas cautelares correspondientes, que podrían ser adoptadas por el juez y que permitirían en la práctica tomar un cierto control material sobre dicho objeto mientras se busca alguna salida para el mismo, por ejemplo, con el ejercicio de la ruta IDERA. Una vez que el acreedor hubiera obtenido así el control sobre el bien podría desistir del proceso principal, que habría dejado de tener interés para él. En el futuro, si se diseñara por el legislador un proceso declarativo sumario para la tutela de estos derechos, tal y como se ha propuesto anteriormente, podría solicitarse cualquiera de las medidas cautelares previstas por el SCC al hilo de tal procedimiento, facilitando así la agilidad en la tutela del acreedor y su completa protección.

Teniendo en cuenta lo anterior es conveniente analizar la materialidad de las medidas a adoptar. En este sentido cabe recordar que en nuestro ordenamiento las medidas cautelares constituyen un “*numerus apertus*” y, además, pueden ser innominadas. De esta forma, una vez abierta la vía procesal para su solicitud, cabría la posibilidad de que se adoptara cualquier medida que fuera adecuada para garantizar la efectividad futura de la sentencia, sin necesidad de que previamente se hubiera regulado normativamente. Cuestión diferente es que deberán ser bien explicadas y fundamentarse adecuadamente a unos jueces que no están familiarizados con este Convenio y su contenido, para que estos puedan aplicarlas correctamente.

La aplicación de este criterio al SCC implica que pueden solicitarse y adoptarse por el tribunal cualquiera de las medidas previstas expresamente por el Convenio en su art. 13. Sobre las medidas contenidas en dicho precepto cabe decir que resultan extremadamente útiles y necesarias para la efectividad de las garantías internacionales sobre los objetos aeronáuticos. Así las actuaciones previstas en las letras “a” a “d” permiten “conservar el objeto y su valor”, recuperar la posesión, control o custodia del objeto, inmovilizarlo, arrendarlo o gestionarlo para ingresar el producto. Si se observa, hay medidas puramente cautelares y otras que adelantan en cierta medida la ejecución. Ambas serían posibles en nuestro ordenamiento y, en especial, la rápida adopción de la primera de ellas es muy importante, ya que permitiría que las aeronaves conservaran su valor mientras se tramita el resto de las cautelares y el procedimiento principal. No se debe olvidar que las aeronaves requieren de constantes tareas de mantenimiento que pueden afectar de forma importante a su valor económico. El resto de medidas previstas en dicho artículo también serían muy útiles para que el acreedor tomara el control efectivo sobre la aeronave; además, las partes podrían haber pactado, en virtud del art. 15 Convenio la posibilidad de adoptar otras medidas cautelares diferentes de las previstas en el art.13; e incluso sin haberlas pactado, el acreedor podría pedir del juez cualquier otra medida de las del art. 727 LEC que fuera adecuada, siempre que estuviera justificada, según se ha dicho más arriba<sup>56</sup>. Cabe destacar que la adopción de estas medidas permitiría aliviar en cierta forma,

---

<sup>56</sup> Podría incluso darse el caso de que el acreedor que insta en España la adopción de medidas del Convenio, en realidad al estar el proceso principal en otro país a través del art. 722 de la LEC. Dicho precepto le permitiría pedir en España cualquier medida cautelar posible en nuestro ordenamiento y, por

los nocivos efectos que la lentitud del proceso de declaración puede suponer para el acreedor, al permitirle tomar el control sobre el bien garantizado desde el primer momento y mientras dure el proceso.

En cuanto al procedimiento, el tribunal deberá comprobar que se cumple con los requisitos generales previstos en la LEC, que pueden ser adaptados según establece el párrafo 1 del art.13 del Convenio. Así, por ejemplo, la apariencia de buen derecho del art. 728.2 LEC se concretará en la “prueba del incumplimiento de las obligaciones del deudor” (art. 13 del Convenio). Junto a ello, el tribunal examinará que se cumpla con otro requisito específico, no previsto en la LEC, de que “el deudor lo haya consentido en algún momento”, en relación a la medida concreta que se solicita. Entiendo que este requisito “extra” no se aplica para la adopción de todas las medidas cautelares posibles, sino únicamente de aquellas específicas del Convenio o Protocolo, que no tuvieran reflejo en las generales de la LEC, que únicamente estarían sometidas a los requisitos que la norma procesal establece.

Por último, hay que recordar que España no ha realizado la declaración del apartado 2 del art. XXX del Protocolo, con la que se permitiría al acreedor (siempre con los problemas procesales señalados de requerir su vinculación a un proceso declarativo) solicitar las medidas previstas en el art. X y que suponen, en realidad adelantar la ejecución de las medidas definitivas<sup>57</sup>.

#### **4.4. El expediente innominado de Jurisdicción Voluntaria**

La reforma de la Jurisdicción Voluntaria operada en el ordenamiento jurídico español mediante ley 15/2015 de 2 de julio, de la Jurisdicción Voluntaria (BOE nº 158 de 3.7.2015) (en adelante LJV), puede ser una buena oportunidad para dotar de contenido a la necesaria autorización, en este caso judicial, que la adhesión de España al Convenio exige, sin que necesariamente ello implique el inicio de un proceso jurisdiccional contencioso.

---

ende, previstas en el Convenio, solo justificando la existencia de dicho procedimiento; y mucho más en el caso de que se hiciera una interpretación extensiva de dicho término y se admitiera cualquier actuación realizada al amparo del Convenio en un país extranjero.

<sup>57</sup> Este artículo, que no es aplicable en nuestro país puesto que exige la declaración parte del Estado conforme al párrafo 2 del art. XXX, concreta el significado del término “rápidamente” del art.13 del Convenio en el “número de días laborables contados desde la fecha de presentación de la solicitud de medidas previsto en la declaración formulada por el Estado contratante. Además, añade una nueva medida cautelar, conforme a la cual, si el deudor y el acreedor lo acuerdan específicamente en algún momento, se podrá realizar la venta del objeto y la aplicación del producto de la misma. Además de estas medidas, en sus párrafos siguientes, este precepto prevé que puedan excepcionarse algunas de las posibilidades que el Convenio establece para proteger al deudor frente al acreedor, y que se prevén en el párrafo 2 del art.13 y, además, aligera y simplifica la ruta IDERA a la que luego me referiré.

Otro apartado sobre el que la tutela cautelar puede tener una gran importancia práctica es el referente a todo el material técnico y registros de la aeronave, así como las dependencias donde se encuentran los repuestos necesarios para su mantenimiento. A los primeros y su problemática ya me referí en el apartado de la ejecución. Los segundos, no son imprescindibles, pero pueden tener un valor económico significativo y además pueden ahorrar al nuevo operador una cantidad importante cuando continúe con la operación de la aeronave.

Sin embargo, esta petición no entraría dentro del objeto de la garantía del Convenio que parece limitarse a los elementos señalados: las células de las aeronaves, los motores y los helicópteros. Habría que ver una solución para incorporar posibles medidas cautelares en este sentido, que estuvieran ligadas también a su recuperación con el proceso principal o las medidas ejecutivas ante el incumplimiento.

Valga recordar que, llegado el punto de constatar un incumplimiento y tras no haber llegado a un acuerdo voluntario de entrega del bien objeto de la garantía por el deudor, lo más importante para el acreedor, será poder recuperar el control sobre la aeronave de la forma más rápida y eficaz posible; y, para ello, lo más eficiente con la actual normativa es la utilización del IDERA, en los términos que señalaré en el apartado correspondiente.

Pero una vez dicho esto, y puesto que el IDERA es solo una medida más, incluida en el Protocolo, conviene buscar una solución viable para el resto de medidas ejecutivas y, quien sabe, si cautelares, contenidas en el Convenio.

La esperada durante mucho tiempo reforma de la Jurisdicción voluntaria trajo a nuestro ordenamiento una profunda reforma en la que había sido su concepción hasta ese momento, y abrió una importante vía de tutela de los derechos civiles y mercantiles, al margen de la jurisdicción contenciosa. En este marco, los expedientes de jurisdicción voluntaria pueden resultar un mecanismo procedimental muy adecuado para tramitar la adopción de las medidas previstas ante el incumplimiento del deudor en el SCC<sup>58</sup>. Y aunque el propósito del SCC no era diseñar un sistema tan complejo, la utilización de este expediente puede ser un buen compromiso.

La nueva LJV ha supuesto un cambio profundo de la concepción del tipo de tutela que la misma ofrece y de su regulación. Tal y como señala BAYO RECUERO, la nueva ley “busca la aproximación a los principios que caracterizan a la jurisdicción contenciosa”<sup>59</sup>. A pesar de ello, el art.1.2 de la LJV sigue diciendo que se tratará de materias en las que se requiera la intervención de un juez civil o mercantil, pero sin que exista controversia que deba sustanciarse por un proceso contencioso<sup>60</sup>.

En el caso de producirse un incumplimiento conforme al Convenio algo de controversia entre acreedor y deudor debe existir porque, de lo contrario, las partes habrían llegado a un acuerdo particular previsto en el propio contrato, o alcanzado a posteriori, para solucionar los problemas que hayan surgido en la ejecución del contrato. Pero también puede que la controversia sea pequeña y que pueda sustanciarse a través del trámite de oposición que se ha introducido la nueva ley, en concreto a través de su art. 14. Así, considero que el recurso a la jurisdicción voluntaria es posible para obtener la autorización de la autoridad judicial en la adopción de las medidas ejecutivas del SCC.

El concreto expediente a seguir sería uno de carácter innominado, que se sustanciaría según las “normas comunes en materia de tramitación de los expedientes de jurisdicción voluntaria”

---

<sup>58</sup> Así lo apunta CARRASCO PERERA, quien entiende que cabría postular que el régimen procesal para la tramitación de la necesaria autorización judicial se corresponda con el de los expedientes de jurisdicción voluntaria. Ver CARRASCO PERERA, A. “Garantías y registro internacionales sobre equipo...”, ob. cit., p. 15.

<sup>59</sup> BAYO RECUERO, M. N., (2016) “Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación”, en *Estudio sistemático de la Ley de Jurisdicción Voluntaria*. Pp. 33–37. En especial, p. 37

<sup>60</sup> La jurisdicción voluntaria puede definirse “como aquella actividad no contenciosa atribuida “ex lege” a un órgano judicial en garantía de derechos con la finalidad de satisfacer los intereses jurídicos de los particulares, precisamente para la protección con el debido desinterés objetivo, de intereses preferentemente públicos como son la cereza de las relaciones jurídicas, la verificación de las condiciones exigidas legalmente o la tutela de las personas. Ver LIÉBANA ORTIZ, J.R., (2015), “Preliminar”, en *Comentarios a la Ley de jurisdicción voluntaria*, pp. 38-39. Aranzadi.

(arts. 9 a 22 LJV); y el encargado de llevarlo a cabo sería el Juez de lo Mercantil, ya que se trata de una de las materias que caen bajo su jurisdicción.

En los expedientes de jurisdicción voluntaria se introducen las garantías propias de los procesos contenciosos e incluso, como acabo de señalar, permite la posibilidad de que la parte frente a la que se dirige el expediente se oponga, sin que por ello el expediente se transforme en un proceso contencioso. Eso sí, la posible tramitación de esa oposición en una vista oral, que debería celebrarse como la prevista para el juicio oral en la LEC, puede retrasar la decisión final del juez; tanto porque hay que fijar la vista dentro de la Agenda de señalamientos, como porque complica la decisión al hacer más compleja la materia sobre la que debe decidir y pronunciarse el juez.

En cualquier caso, el acreedor de una garantía internacional podría acudir al juzgado de lo Mercantil y formular el inicio del expediente conforme a lo dispuesto en el artículo 14 LJV. Al tratarse de un expediente innominado, el solicitante podrá detallar sus pretensiones, que se concretarán conforme a las medidas dispuestas por los artículos 8 a 10 del Convenio. Cabría en este caso, a mi juicio, solicitar también las medidas cautelares del art.13 del Convenio. A pesar de que no es una vía pacíficamente aceptada entre doctrina y jurisprudencia, entiendo que aquí estamos en uno de esos supuestos en los que podría actuar el carácter supletorio de la LEC a la LJV y solicitarse del juez la adopción de las correspondientes medidas cautelares que garantizaran la efectividad del expediente principal<sup>61</sup>.

Por otro lado, de seguirse este procedimiento para la adopción de las medidas principales del Convenio ante el incumplimiento, sería posible citar a otros interesados en el resultado del procedimiento, conforme al art. 17 de la LJV, además de citar al garante si lo hubiera, y al deudor sin las limitaciones que impone el procedimiento ordinario civil. De esta forma podría darse un cauce a la intervención de los terceros, que podría acomodarse a las exigencias del propio Convenio en relación a los terceros interesados.

Otra de las ventajas de la utilización de este procedimiento consiste en que, la resolución que pone fin al expediente constituye un título ejecutivo y como tal podrá ser objeto de ejecución conforme al artículo 22 de la LJV, que se remite a lo dispuesto por la LEC y en particular, a sus artículos 521 y 522. Por lo tanto, todos aquellos pronunciamientos del expediente que fueran de condena podrían ser objeto de ejecución, incluso la no dineraria o específica. Ello permitiría que se acordaran medidas concretas para permitir que se devuelva la posesión del bien al acreedor; y las actuaciones que requieran la inscripción en algún Registro no necesitarían de ulterior procedimiento, sino que podrá instarse inmediatamente su actuación.

---

<sup>61</sup> A favor de aceptar la posibilidad de adoptar medidas cautelares en determinados procedimientos de Jurisdicción Voluntaria puede verse a PEREZ DAUDÍ, V., (2015) “La posibilidad de adoptar medidas cautelares en los expedientes de Jurisdicción Voluntaria”, en *Justicia: Revista de Derecho Procesal*, 2 pp. 167-184.

También se plantea este autor la posibilidad de que estos expedientes puedan servir en determinados casos específicamente para la adopción de medidas cautelares. En esta línea, podríamos plantearnos si no sería posible que a través de este procedimiento pudieran solicitarse al juez las medidas cautelares, que no se entenderían así en el sentido estricto que las concibe la LEC, como instrumentales de un proceso principal, sino de la petición principal que se solicita en el expediente.

En definitiva y a modo de conclusión cabe afirmar que, aunque sea con limitaciones, este expediente innominado de jurisdicción voluntaria podría dar solución tanto a las peticiones de tutela directamente ejecutivas, como a las cautelares, permitiendo una tutela efectiva de los derechos en un tiempo razonable, a la vez que se cumple con las garantías básicas de la jurisdicción.

## **5. Vías extrajudiciales y de autoejecución de las garantías internacionales**

En las líneas anteriores se ha puesto de manifiesto cómo el SCC está diseñado en el marco de sistemas procesales de corte anglosajón y, por tanto, las medidas previstas para la realización de las garantías despliegan sus efectos más eficazmente cuando se autoejecutan por parte del acreedor. Estas previsiones sufren cuando requieren en todo caso de la autorización previa de una autoridad, especialmente si esta es judicial, y además el procedimiento nacional conforme al cual deben ejecutarse no está adaptado al espíritu y necesidades del SCC.

Ante estas premisas y tras el análisis realizado de los mecanismos judiciales para la realización de las garantías internacionales puede afirmarse que nuestro ordenamiento procesal da una respuesta verdaderamente pobre al acreedor con garantías del SCC. Aunque el expediente de jurisdicción voluntaria parece ser una vía actual y más adecuada para la realización por la autoridad judicial de las garantías del SCC, no obstante, hay que considerar otras posibilidades que puede ofrecer el ordenamiento español para realizar estas garantías fuera de la vía procesal, ya sea sin autorización judicial o con la mera colaboración de una autoridad administrativa, tal y como se ha previsto con la llamada ruta IDERA. Merece la pena, incluso, explorar la posibilidad de abrir vías de autoejecución de garantías mobiliarias mediante la inclusión de determinados pactos en los contratos de constitución de las garantías, con la intervención de notario.

### **5.1. La ruta IDERA**

La conocida como ruta IDERA viene prevista en el Protocolo y más en concreto en su artículo XIII, cuyo enunciado es “Autorización para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación”. Las concretas medidas a adoptar serán las establecidas en el párrafo 1 del artículo IX, completadas con lo dispuesto en dicho artículo XIII. Esta “autorización”, básicamente, permite al acreedor obtener la cancelación de la matrícula de la aeronave, así como, la exportación del objeto aeronáutico y su traslado a otro territorio, sin el concurso actual de la voluntad del deudor, con base en un consentimiento previamente emitido y con carácter irrevocable<sup>62</sup>.

La posibilidad de que en un ordenamiento interno pueda aplicarse esta ruta depende de que el Estado miembro haya realizado la correspondiente declaración, de conformidad con el párrafo 1 del artículo XXX. Así lo hizo España en su adhesión al Protocolo y, además, precisó que para ese caso no resultaba de aplicación la previsión de la necesaria autorización por la autoridad correspondiente. Esta última característica es la que dota a esta ruta de mayor importancia en

---

<sup>62</sup> Para conocer más a fondo este instrumento internacional y las indicaciones para su incorporación a los ordenamientos nacionales puede verse el modelo de IDERA y las anotaciones realizadas por el AWG en la página <http://awg.aero/wp-content/uploads/2019/09/IDERA-Regulation-AWG-Model-FINAL-NOV2014X-2-revised-May-2015-final.pdf> (visitado 11/02/2021)

nuestro ordenamiento y, además, la convierte en la mejor opción del acreedor, puesto que obviará todos los problemas que los procedimientos vistos hasta ahora presentaban y que tenían su origen, en gran medida, en la necesaria autorización judicial.

En la práctica, esta medida supone una reposesión efectiva del bien gravado por el acreedor y constituye una actuación muy semejante a la que se dispone en el art. 8. 1 a) del Convenio. La gran diferencia respecto de esta última radica en que no se requiere que se siga ningún procedimiento judicial para su realización, mientras que para poder ejecutar las actuaciones previstas en el art. 8.1 es necesaria la autorización judicial por el procedimiento adecuado, lo que dificulta enormemente su aplicación.

A continuación, analizaré brevemente en qué consiste este instrumento del acreedor, teniendo en cuenta que lo interesante será valorar su efectividad de cara a la realización de la garantía. Así, de forma muy sencilla puede decirse que la ruta IDERA se basa en la concesión por el deudor de una autorización irrevocable, para conseguir la baja del bien garantizado (la aeronave) en el Registro correspondiente, y facilitar así su exportación a un tercer país. Se trata, por tanto, de una forma de autorealización de la garantía, basada en la autorización previa emitida por el deudor, que viene ya prefijada por el consentimiento irrevocable dado “ab initio”.

Las características básicas comprendidas en esta ruta y que vienen expresadas en el párrafo primero del art. IX, completadas con lo dispuesto en el art. XIII, son las siguientes:

- La posibilidad de inscribir la autorización irrevocable en el Registro. Para ello se deberá presentar en el Registro un formulario específico
- Solo la parte a cuyo favor se ha otorgado la autorización “parte autorizada”, o aquella a quien ésta certifique, serán las únicas legitimadas para llevar a cabo las actuaciones correspondientes
- La autorización es irrevocable por el deudor, salvo consentimiento escrito del acreedor, que podrá solicitar su eliminación del Registro
- La única limitación legal para el ejercicio de la autorización será el cumplimiento con las leyes y procedimientos de seguridad aeronáutica que sean aplicables
- Existe un deber de cooperación con la parte autorizante y de actuar con prontitud por parte de las autoridades del Registro y de otras autoridades administrativas de los Estados, para la aplicación de estas medidas.

A la luz de estas características se aprecia el interés que esta vía ofrece a los acreedores, dada su efectividad para retomar la posesión del bien objeto de la garantía, y especialmente en un escenario práctico, en el que no es posible obviar las dificultades que para tal fin ofrecen los procedimientos analizados en el apartado anterior.

Así, como se vio en el apartado dedicado al proceso de ejecución, cuando al acreedor se le plantea un incumplimiento del contrato, lo que quiere, en la mayoría de ocasiones, es recuperar el objeto de la garantía (la aeronave) cuanto antes. Del tiempo que tarde en tomar el control sobre la misma, temporal o definitivo, dependerá que esta mantenga su valor y que pueda volver a convertirse rápidamente en un bien productivo. El tiempo que pase sin que la aeronave sea objeto de las tareas de mantenimiento que correspondan, y sin que pueda ser operado comercialmente, provoca un grave quebranto económico, tanto por el valor que pierde la aeronave, como por los ingresos que dejan de conseguirse con su operación. Por ello,



normalmente, el titular de la garantía busca una solución, que suele pasar por encontrar un nuevo operador para ese objeto; o un nuevo comprador que le dé garantías de que el bien volverá a operar comercialmente y a ser productivo. Incluso cuando al acreedor no le compense que el bien vuelva a estar operativo, porque la aeronave o sus motores estén al final de su vida útil, su intención será recuperarlos cuanto antes para su desguace o achatarramiento.

Se entiende entonces que el acreedor busque reposar en el menor tiempo posible el bien gravado y, sobre todo, quitarle el control al deudor. Para ello resulta muy eficaz que, sin necesidad de que el deudor colabore y sin que se requiera autorización del tribunal (recordemos que el precepto del Protocolo habla de colaboración de la autoridad), más allá del cumplimiento con la normativa aeronáutica, el acreedor pueda conseguir que se dé de baja a la aeronave del registro donde esté matriculada. El RMA exigirá por su parte que el RBM emita un certificado de que el bien está libre de cargas. Sin tal certificado no se podrá dar de baja la matrícula de esa aeronave, protegiendo así a los terceros que pudieran tener derechos sobre el bien. Sin embargo, lo que no se dice es qué ocurrirá entonces, ni cómo debe proceder el titular de la IDERA, que probablemente deberá negociar privadamente con esos terceros para que sean ellos quienes cancelen las cargas o den su autorización expresa para la baja de matrícula.

En cualquier caso, cuando se procede a dar de baja la matrícula de la aeronave objeto de la garantía, el acreedor la estará sacando de facto y “forzosamente” del Certificado de Operador Aéreo (AOC por sus siglas en inglés) de quien hasta ese momento lo estaba operando, y le impide que siga haciéndolo. Además, la autoridad que corresponda deberá emitir la documentación que permita exportar y transferir físicamente el objeto aeronáutico a otro Estado. Ello debería permitir al acreedor obtener la nueva matrícula en el Estado donde interese al nuevo operador y entregárselo físicamente o, al menos, ponerlo a su disposición para que este lo acondicione de cara a su nueva actividad. En definitiva, este procedimiento le permitirá al acreedor reposar jurídicamente la aeronave y le simplificará la reposición física, para poder acceder a donde aquella se encuentre junto con sus motores y realizar las labores de mantenimiento que fueran necesarias para conservar su valor, y volver a ponerla operativa de forma ágil.

Esta reposición casi directa del objeto de la garantía por el acreedor podría considerarse, quizás, bajo la sombra de una duda de legalidad, a la luz de la prohibición del pacto comisorio vigente en nuestro ordenamiento. A mi juicio, no obstante, no cabe calificar esta actuación del acreedor dentro de dicha prohibición. En primer lugar, porque no se trata de que el acreedor se apodere de la cosa “strictu sensu”, ni que con su actuación se haga pago de la deuda. Aunque se dice que el acreedor se apodera de la cosa, lo hace en el sentido de que recupera el poder sobre la misma, pero para entregársela a otro que la vuelva a hacer productiva, o para darlo de baja definitivamente y poner fin a su vida operativa. Esta toma de control se produce a través de dos actividades que son sobre las que el deudor consintió irrevocablemente en el momento de otorgar el IDERA y que son las de las letras a) y b) del párrafo 1 del art. IX. Además, esta entrega no salda la deuda que haya dado lugar a la realización de la garantía, sino que el deudor deberá afrontarla igualmente. Todos los mecanismos de “default” que se hayan previsto en el contrato seguirán estando vigentes y el acreedor podrá activarlos en la medida que para ello no necesite acudir a ninguna autoridad. Por otro lado, e incluso si consideramos que la prestación de consentimiento irrevocable por el deudor para permitir la baja de matrícula y su exportación constituye un pacto comisorio, posibilidad que como he dicho no considero adecuada, habría argumentos para admitirlo. En efecto, la prohibición de dicho pacto viene dada en el Código

Civil, y la previsión contenida en el art. XIII del Protocolo estaría prevista por una norma de rango superior a la ley y, además, posterior en el tiempo, con lo que cabría concluir que, al ser ley posterior y superior en rango, en este caso concreto el legislador lo ha permitido<sup>63</sup>.

Además, como muy señala HEREDIA CERVANTES, “La IDERA no es un poder que se otorgue bajo la cobertura de un determinado ordenamiento nacional. Por el contrario, al igual que la garantía internacional, es una categoría *sui generis*, creada por el Protocolo Aeronáutico y, en consecuencia, los requisitos para hacerla efectiva son estrictamente los contemplados por el propio Protocolo. No es posible por tanto invocar normativa nacional para oponerse a su efectividad, a salvo, igual que acontece con el artículo X. 6, de la normativa sobre seguridad aeronáutica y únicamente para el caso de la exportación del bien”<sup>64</sup>.

El acceso a la ruta IDERA es, por tanto, un acierto para el cumplimiento del espíritu del SCC, dada la limitación de mecanismos eficaces cuando debe acudir a la vía judicial. No obstante, su aplicación práctica en el ordenamiento nacional no estaría exenta de problemas que podrían ser de carácter más bien práctico, pero que no afectan a la concepción y funcionamiento del IDERA en sí, desde la perspectiva de la configuración de los mecanismos de ejecución<sup>65</sup>.

Algunos de estos aspectos prácticos pueden provocar problemas que conduzcan a que la efectiva reposición unilateral basada en la previa autorización irrevocable del deudor sea más difícil y costosa. La peculiaridad de las aeronaves, la célula con sus motores, hace que no baste con que el acreedor tome el control físico y jurídico mediante la baja del registro y su exportación y el alta en el registro de otro Estado en su caso. Para que efectivamente el bien pueda ser operado por la nueva aerolínea u operador, se requerirá que este se encuentre en una situación en la que cumpla con todos los requisitos para ser incorporado al AOC de la nueva compañía. Eso exige, entre otras cosas que los componentes de la aeronave dispongan de los llamados “registros”. Tales registros consisten en toda la documentación que acredita cuál es la situación en la que se encuentran los componentes de la aeronave y sus sistemas, así como su estado de mantenimiento, de manera que son imprescindibles para que la aquella sea aeronavegable. De no disponer de estos registros, los costes de volver a ponerla en servicio para

---

<sup>63</sup> A favor de la interpretación de que con la Adhesión al Convenio se ha admitido en nuestro ordenamiento el pacto comisorio puede verse también la Resolución de la DGRN (ahora DGSJFP) de 26 de diciembre de 2018 (BOE nº24 de 28.1.2019), fundamento jurídico 8, a la que luego me referiré con más detalle. Para LÓPEZ-QUIROGA, C., y RODRÍGUEZ TORRES, S., (2018), “estas medidas introducidas en nuestro ordenamiento por vía de convenio internacional llevan a la interesante reflexión sobre la progresiva superación —continuando el camino del Real Decreto-ley 5/2005— de la tradicional prohibición de pacto comisorio (en su caso, *ex intervallo*) en nuestro Derecho de garantías”. Ver “El Convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su protocolo aeronáutico”, en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, 48, pp. 118-123. En particular p. 122.

<sup>64</sup> Ver (2016). “Análisis de la adhesión de España...”, ob. cit., p. 11.

<sup>65</sup> Por un lado, la entrada en las dependencias del aeropuerto para hacerse con la posesión fáctica de la aeronave y la situación en la que puedan encontrarse sus motores. Este segundo aspecto no suele plantear problemas prácticos siempre que el operador haya respetado la asignación de motores a las células de aeronaves que se había pactado y que estos se encuentren englobados en la operación financiera; y, además, se esté actuando de acuerdo con los titulares de derechos sobre los mismos. En estos casos, suelen ejecutarse de forma conjunta las garantías sobre la aeronave completa, y aunque la garantía inicial fuera solo sobre la célula de la aeronave, el IDERA afecta a la totalidad del aparato. Ello se debe a que como se ya ha dicho, en nuestro sistema se registran y se dan de baja aeronaves. Por ello, una vez que se consigue el acceso a la aeronave, se toma el control sobre la misma en su totalidad y es difícil que el deudor que ha accedido a conceder el IDERA se oponga únicamente en relación a los motores.

poder integrarla en el AOC de algún operador pueden ser muy altos en términos de tiempo, esfuerzo y dinero. Actualmente la mayoría de los registros están digitalizados y en poder del operador. Por ello, el acreedor necesitará de una orden judicial para acceder a los ordenadores o el servidor donde se encuentren tales registros y poder recuperarlos. Esta necesidad puede tener difícil encaje fuera de cualquier procedimiento judicial ya que tiene cabida como diligencia preliminar o como medida cautelar, e incluso como medida ejecutiva, pero no como medida aislada de cualquiera de estos procedimientos<sup>66</sup>.

En resumen, a mi juicio, es de celebrar que el legislador incorpore esta ruta del IDERA, eximiéndola de la autorización por la autoridad correspondiente. A pesar de las sombras que esta vía presenta, son las más las luces que proyecta y permiten, al menos con los límites propios de este procedimiento, que el acreedor tenga algún mecanismo de autorealización de garantías, conforme al espíritu del SCC.

## 5.2. Otras posibles vías de autoejecución de las garantías internacionales

Hasta aquí se han examinado las posibles vías judiciales, tanto dentro de la jurisdicción contenciosa como de la voluntaria, para la realización de las garantías internacionales; y se ha tratado también con detalle el mecanismo extrajudicial en que consiste la ruta IDERA. Es ahora el momento de considerar si la apertura en la interpretación del término tribunal a otras autoridades realizada con la declaración del art. 53 del Convenio permite al acreedor acudir a otros mecanismos para la realización de sus garantías y examinarlos, en su caso, de manera más detallada.

En este sentido cabe hacer mención a una tendencia que viene apreciándose en el ordenamiento español, en el que se estaría abriendo vías a una posible ejecución directa de las garantías mobiliarias por parte del acreedor, sin que para ello sea necesario recurrir a un procedimiento judicial<sup>67</sup>. Esta tendencia, sobre la que no puedo extenderme en este trabajo, ya que excedería su objeto, puede observarse en las previsiones legales contenidas en el Real Decreto-ley 5/2005, de 11 de marzo, de reformas urgentes para el impulso a la productividad y para la mejora de la contratación pública. En esta norma se permite el pacto por el cual el acreedor podrá hacerse con la propiedad del bien para el pago de la deuda, si se establece un mecanismo para la valoración objetiva de los bienes dados en garantía, lo que resulta sencillo en este caso al tratarse de bienes que consisten en dinero, valores negociables o derechos de

---

<sup>66</sup> Solo mencionaré la posibilidad real, aunque bajo mi punto de vista no legal, de que el acreedor pudiera llegar a recuperar tales registros a través de un ataque informático, en que el que los hackers se hicieran con dicha información y la “vendieran” a los interesados en la misma. A mi juicio, y aunque pudiera ser discutible entiende que a pesar de que el acreedor tuviera derecho a tales registros, la actuación de hacerse con los mismos por la fuerza “informática”, podríamos decir, no es acorde con el derecho nacional y se consideraría una forma ilegítima de realización del propio derecho.

<sup>67</sup> Esta tendencia se enmarca en lo que LORCA NAVARRETE, A. (2020) denomina directamente en el título de su trabajo antes citado “La huida de la ejecución de la jurisdicción”. Considera este autor que tanto “en la ejecución procesal provisional como en la de carácter definitivo, existen razones que justifican que la ejecución ha dejado de ser «materialmente jurisdiccional»” (p. 249). A su juicio, ello ha ocurrido en la medida que la “materialidad” de la ejecución es competencia del letrado de la administración de justicia, siendo este quien de manera real o “material” actúa como responsable de la ejecución. Aunque se trata de una visión que no es pacífica en la doctrina, lo cierto es que las últimas reformas legales y tendencias doctrinales van más en esta línea que, en la de considerar la ejecución como actividad exclusivamente jurisdiccional.

crédito. Por ello, se permite al beneficiario de la garantía apropiárselo o disponer del objeto sobre el que esta recae, para aplicar su valor al cumplimiento de las obligaciones financieras garantizadas.

Así pues, en lo previsto por esta norma, el acreedor de las obligaciones garantizadas, que siempre tienen carácter financiero y, por tanto, dinerario, puede instar y actuar su cumplimiento efectivo directamente, sin necesidad de tener un título ejecutivo ni de acudir a un proceso judicial de ejecución. El requisito esencial para que ello pueda ser así se basa en que exista un “procedimiento objetivable de valoración de la adquisición”<sup>68</sup>.

La existencia de tal procedimiento fue lo que motivó a la DGRN (ahora DGSJFP), en su resolución de 26 de diciembre de 2018 (BOE nº 24 de 28.1.2019) a admitir el pacto comisorio con condiciones<sup>69</sup>. En el caso allí resuelto, se había denegado la inscripción de una hipoteca naval, debido a que esta contenía un procedimiento extrajudicial de realización del bien ante notario, que la registradora consideró inadmisibles en nuestro ordenamiento. Sin embargo, la DGRN, en el fundamento de derecho 9 señala que, “en sí mismo, es válido el pacto en virtud del cual el deudor hipotecante se obliga, en caso de impago, a transmitir al acreedor o a la persona que este designe el buque hipotecado, pues el procedimiento pactado asegura al deudor la obtención del valor del bien: a la vista de la forma en que el precio o “valor de mercado” ha quedado determinado en la cláusula 5.5, el sistema acordado sí garantiza una obtención de un precio objetivamente real o razonable”<sup>70</sup>.

Más allá del caso concreto que se refiere a una hipoteca naval, interesa destacar el argumento que la DGRN introduce en su resolución, pero sin carácter decisivo en ningún caso. En concreto, el centro directivo cita la adhesión de España al Convenio de Ciudad del Cabo como un ejemplo a valorar para considerar que nuestro legislador va abriendo nuevas vías de realización directa de bienes que son objeto de garantías. Así, se dice que con la adhesión a este Convenio se “permite que en las garantías internacionales que constituyen su objeto el acreedor garantizado pueda recurrir, si así se ha previsto, a tomar la posesión o el control de cualquier objeto gravado en su beneficio, o a vender o arrendar dicho objeto. Ello se deberá hacer, según el artículo 8 del mismo, «de una forma comercialmente razonable».” Pero no se queda aquí, sino que consciente de lo que tal interpretación puede suponer en la práctica, viene a afirmar sin recato alguno que “la posibilidad de pacto comisorio ha quedado incorporada a nuestro ordenamiento jurídico, para las garantías internacionales, con el requisito de que la apropiación o realización de la garantía se produzcan «de una forma comercialmente razonable»”.

---

<sup>68</sup> La ausencia de este requisito fue lo que provocó, fundamentalmente, que el Tribunal Supremo no admitiera el pacto comisorio en el supuesto de hecho enjuiciado en su Sentencia de la Sala 1ª de 21 de febrero 2017 (ECLI: ES:TS:2017:581; MP: Francisco Javier Orduña Moreno)

<sup>69</sup> En esta resolución se resuelve el recurso contra la nota de calificación extendida por la registradora mercantil y de bienes muebles II de Santa Cruz de Tenerife, por la que se deniega la inscripción de determinados pactos de una hipoteca naval al entender que vulneraban la prohibición de pacto comisorio.

<sup>70</sup> En efecto, las partes habían acordado un sistema de valoración del bien, basado en el valor de mercado del bien en ese momento y fijado por la media de valor estimado por dos Brókeres marítimos, independientes, de prestigio e internacionalmente reconocidos, que serían designados por el hipotecante de entre una lista de cuatro proporcionados por un Agente designado por las partes.

Parece darse a entender que con la incorporación del Convenio a nuestro ordenamiento se ha permitido que el acreedor titular de garantías internacionales pacte con el deudor la ejecución directa (toma de posesión o del control sobre el objeto, venta o arrendamiento) del bien, con la única limitación de que ello se haga de forma comercialmente razonable. Sin embargo, por muy deseable que ello sea, considero que esta interpretación no es tan sencilla de llevar a la práctica por dos motivos.

En primer lugar, se obvia que los términos de la adhesión de España al SCC exigen previa autorización del tribunal, en sentido amplio, para la adopción de cualquiera de las medidas allí previstas. Por lo tanto, no cabe una ejecución directa sin más del acreedor sobre los bienes garantizados. Distinto es que pueda pactarse que sea otra autoridad, distinta de la judicial, la que se encargue de autorizar la adopción de esas medidas. En concreto, cabría plantear si podría designarse a un notario como encargado de controlar y autorizar la adopción de las medidas del SCC. A mi juicio, tal posibilidad sería aceptable, tanto en términos de legalidad, teniendo en cuenta ese sentido amplio del término tribunal aceptado por España en la adhesión al Protocolo, como de oportunidad, habida cuenta la existencia en nuestro ordenamiento de procedimientos extrajudiciales de realización de garantías dirigidos por notarios.

El segundo motivo que dificulta la interpretación de la DGRN tiene que ver con el contenido de ese pacto. Y es que, aun siendo controlado por notario, un pacto por el que el acreedor adquiere directamente la propiedad sobre el bien mueble gravado y se libera de la deuda sin más no es posible en nuestro derecho, por la prohibición del pacto comisorio. Ahora bien, según el centro directivo, tal pacto ha sido derogado en nuestro derecho con la adhesión al Convenio. Esta afirmación, sin matices, contenida en el párrafo octavo del fundamento de derecho 8 debe completarse por el conjunto de lo señalado en este fundamento, y lo que luego se concluye en el fundamento 9. En concreto, el fundamento 8 se refiere no tanto al pacto comisorio como al “pacto marciano”, admisible en nuestro ordenamiento y por el que el acreedor hace suya la cosa hipotecada o la cede a un tercero en función del valor que se le atribuye a la cosa. Ello significa que, siempre que en el pacto se estableciera un mecanismo objetivo de valoración del bien grabado y que se dispusiera la devolución al deudor de las cantidades sobrantes en su caso, podría admitirse este pacto de realización directa. Pero, además, tal pacto debería introducir algún mecanismo de protección de terceros, ya que en caso contrario no sería admisible.

Para ello, sería necesario que el contrato que contuviera el pacto se formalizara en documento público. En él podrían pactarse, respetando las condiciones para que el pacto marciano fuera admisible, la protección de terceros en los términos del propio Convenio. Podría también incluir, si así lo desean, las medidas específicas que el acreedor tendrá a su alcance en caso de incumplimiento y que podrá realizar con la ayuda del notario en su función de tribunal competente. De esta forma, el notario cumpliría con una función de control de legalidad y podría vigilar que se diera el incumplimiento en los términos pactados, así como autorizar la adopción de las medidas que le fuera solicitando el acreedor, siempre que verifique que las mismas son conformes con lo que en su día se pactó y que se desarrollan dentro de lo que sería “comercialmente razonable”, tal y como exige el Convenio<sup>71</sup>.

---

<sup>71</sup> Otra cuestión es hasta dónde podría llegar el control notarial a la hora de supervisar la legalidad de estos contratos. Es habitual que estos contratos de “leasing” estén redactados de forma extremadamente favorables para la posición del acreedor, en el caso de que se produzca el incumplimiento. En qué medida podría eso ser objeto de juicio por el notario es algo que afecta más al ámbito mercantil y de la definición

Esta solución sería a mi juicio, compatible con el estado actual de la doctrina acerca de los mecanismos para la realización de garantías, sin necesidad de disponer de título ejecutivo ni de pasar por un proceso jurisdiccional previo y podría ser una opción complementaria al IDERA para la realización de prestaciones de carácter no dinerario a las que el acreedor no tendría acceso, salvo a través de un proceso declarativo jurisdiccional.

## 6. Conclusiones

El resultado del balance final sobre la adaptación del ordenamiento español y especialmente, el procesal, para la necesaria tutela del acreedor, titular de garantías internacionales del SCC, no es todo lo positivo que cabría esperar cuando ya han transcurrido cinco años desde su plena incorporación a dicho sistema. España no ha abordado de manera solvente la creación de procedimientos que permitan el adecuado ejercicio de los mecanismos a disposición del acreedor en caso de incumplimiento, cuando estos deban ser realizados de acuerdo con nuestra normativa nacional (art.14 del Convenio).

El punto de partida ya suponía un hándicap importante, puesto que el legislador español abrió una brecha en la funcionalidad práctica del SCC para elementos aeronáuticos cuando exigió la autorización judicial como requisito necesario para la adopción de cualquiera de las medidas del Convenio. Con ello, se alejaba inicialmente la oportunidad de adaptar nuestro sistema procesal español al espíritu y finalidad de la tutela de los derechos sustantivos y gravámenes que el Convenio prevé.

Esta brecha se vio matizada con la ampliación del término “tribunales relevantes” a todos los tribunales y autoridades competentes, en un intento de “relinear” nuestro ordenamiento con el espíritu del Convenio. Aun así, el acreedor titular de garantías del Convenio necesitará obtener la autorización del tribunal correspondiente para ejecutarlas y que se realicen a su favor las medidas previstas en el caso de que deudor incurra en incumplimiento. Ello le obligará a acudir, principalmente, a un proceso jurisdiccional en el que puedan integrarse los actos tendentes a su realización.

Esta necesidad no viene, sin embargo, resuelta de forma totalmente satisfactoria con los mecanismos procesales a disposición del acreedor. Así, el titular de garantías del SCC no puede acceder directamente a un proceso de ejecución jurisdiccional, que sería la vía natural más rápida en nuestro sistema procesal para su realización. La ausencia de título ejecutivo asimilable a dichas garantías lo impide y, por tanto, su única opción sería documentar los acuerdos en póliza o escritura pública. Sin embargo, esta posibilidad ofrece vías limitadas para la ejecución de los derechos del acreedor ya que, únicamente abriría la posibilidad a la realización de los objetos de la garantía para la obtención de una suma de dinero, y dejaría fuera las actuaciones propias de la ejecución específica, que son de gran importancia para el respetar el espíritu del SCC.

---

de lo que es comercialmente razonable que al mecanismo de realización en sí; y sería conveniente que se definiera de forma más precisa en nuestra doctrina para poder permitir dicho juicio notarial que, a mi modo de ver, favorecería su realización por esta vía.

Tampoco la tutela del acreedor titular de garantías a través de procesos judiciales declarativos es del todo eficaz para conseguir la realización de las medidas previstas por el SCC ante el incumplimiento del deudor; al menos tal y como está configurada en la actualidad. Ni la duración del juicio ordinario, al que debería acudir por ser el que corresponde por la cuantía; ni el hecho de que la finalidad de tal proceso sea la obtención de un título ejecutivo que luego debería ser ejecutado judicialmente, da cumplimiento adecuado a las expectativas del acreedor del SCC.

Cabe señalar que la coordinación entre el sistema registral español y el RI del SCC tampoco se ha producido en los mejores términos, ya que la configuración del RBM como punto de acceso no aporta la protección registral que este registro otorga a los derechos allí inscritos con carácter general. Para que ello ocurra debe formularse el acuerdo en escritura pública e inscribirse cumpliendo los requisitos previstos por la normativa del RBM, con lo que se desvirtúa el espíritu del SCC. Ello impide, también, la utilización de los procesos declarativos sumarios previstos en la LEC para la protección de derechos inscritos en el RBM.

En este contexto, la incoación de un expediente innominado de jurisdicción voluntaria por el titular de las garantías sería, en la actualidad, la vía más adecuada de cara a obtener la necesaria autorización judicial para la actuación de las medidas previstas por el SCC. A través de dicho expediente el juez podría autorizar las medidas solicitadas por el acreedor para los casos de incumplimiento en los términos SCC; y obtener, si fuera necesario, un título ejecutivo de forma más ágil que permitiera iniciar un procedimiento ejecutivo en el que llevar a cabo las medidas propias de la ejecución específica.

La adopción de las medidas provisionales, otro de los elementos importantes del SCC para la tutela del acreedor titular de las garantías internacionales, solo sería posible en relación a un proceso declarativo, o bien si se admiten, unidas a un expediente de jurisdicción voluntaria.

De entre las vías extrajudiciales para la realización de las garantías hay que destacar la denominada ruta IDERA. La utilización de este mecanismo previsto en el Protocolo y para cuya actuación no se requiere autorización de tribunal alguno, constituye el instrumento más efectivo para que el titular de garantías del SCC en España pueda hacerse con el control de la aeronave y, por tanto, será su vía preferente para la recuperación jurídica y material del objeto de la garantía.

En los términos vistos en este trabajo, también considero admisible que acreedor y deudor formalicen el contrato de constitución de las garantías en escritura pública y que se designe al notario como el “tribunal relevante” para autorizar las actividades previstas en dicho contrato en caso de incumplimiento del deudor. Esta sería otra posible vía de realización extrajudicial y en ella siempre debería establecerse un procedimiento objetivo para la valoración del bien, caso de que el acreedor pretenda adjudicárselo, o realizarlo para pago y también los mecanismos necesarios para que se garantice el respeto a los derechos de terceros acreedores. Así, debería establecerse la obligación de dirigirse tanto al RI como al RBM para determinar la existencia de estos terceros, de comunicarles el inicio del procedimiento y de manifestar lo que a su derecho interese.

Finalmente, sería conveniente que el legislador abordara reformas que ayudasen a mejorar la tutela del acreedor de garantías internacionales del Convenio. No sólo en lo que atañe a las

garantías sobre bienes relacionados en el Protocolo aeronáutico, sino también de cara a que en un futuro pueda incorporarse a nuestro ordenamiento el resto de Protocolos. Las medidas del acreedor ante el incumplimiento se ven moduladas en cada uno de estos instrumentos, pero siguen siendo básicamente las mismas que se disponen en los arts. 8 y ss. del Convenio. Por ello, cuando se trate de realizarlas en España y de acuerdo con el procedimiento interno (art.14) nos encontraremos con los mismos problemas.

Las reformas, cuyas propuestas que se han ido esbozando a través de las líneas de este trabajo, abarcan tanto la tutela declarativa, como la ejecutiva y la extrajudicial. Empezando por la declarativa, una importante opción que debería valorarse para ofrecer la efectiva tutela judicial de sus derechos al acreedor titular de las garantías internacionales (art. 24 CE) sería la de crear un proceso declarativo sumario específico. Se debería tramitar por los cauces del juicio verbal, y delimitarse su ámbito de conocimiento de acuerdo con las previsiones del Convenio (Capítulo III.). Este procedimiento permitiría resolver rápidamente sobre la tutela solicitada, tutelar los derechos de los terceros y obtener un título ejecutivo judicial de forma rápida.

Con el proceso declarativo, además, se permitiría al acreedor instar, incluso antes de la interposición de la demanda, la adopción de las medidas cautelares oportunas, que también estarían acordes a lo previsto por el propio Convenio. En relación a la tutela cautelar, la gran novedad vendría dada por la realización por parte del estado español de la declaración con arreglo al párrafo 2 del artículo XXX del Protocolo. Ello permitiría la aplicación del artículo X, si bien, crearía otros problemas. Entiendo que tal declaración solo debería realizarse por parte de España si se han abordado las reformas procesales correspondientes para permitir el proceso declarativo sumario; y, en su caso, se delimitan los términos en los que sería admisible esta medida cautelar, especialmente la del apartado 3, de dicho art. X, que es propiamente ya una medida ejecutiva en tanto que consiste en la venta del bien garantizado y la aplicación del producto de la misma a la satisfacción de la obligación.

Otra opción pasaría por valorar la conveniencia de crear un título ejecutivo específico, que le obviara al acreedor la necesidad de acudir a un declarativo previo. Este título ejecutivo específico, que a mi juicio debería tener naturaleza mixta, tendría ventajas respecto de la creación de una hipoteca o la vía judicial exclusiva, ya que por un lado, podría asimilarse a los judiciales y debería permitir que con la orden general de ejecución se decretaran actuaciones propias de la ejecución específica. Pero a la vez, la oposición a la ejecución podría configurarse en términos amplios, como si de un título extrajudicial se tratara, para evitar así abusos por parte del acreedor. Con el establecimiento de unas causas de oposición adecuadas se permitiría la protección del deudor conforme al espíritu del Convenio. En el seno de este procedimiento, también habría que modular los efectos de las tercerías, ya que, no bastaría con que los terceros acreedores hicieran valer su preferencia en el cobro, como en la tercería de mejor derecho clásica, sino que se les debería permitir paralizar la ejecución demostrando que es el tercerista quien tiene derecho a poseer el objeto gravado.

Finalmente, una última opción, no incompatible con las anteriores vías, pasaría por la regulación de un procedimiento extrajudicial que estuviera controlado por notarios. La creación de dicho procedimiento afianzaría y daría credibilidad a lo que todavía es, a mi juicio, un deseo, pero que la DGRN en su citada resolución de 26 de diciembre de 2018 considera ya una realidad. En concreto, se contribuiría a que efectivamente “el acreedor garantizado pueda recurrir, si así se ha previsto, a tomar la posesión o el control de cualquier objeto gravado en su



beneficio, o a vender o arrendar dicho objeto”; y a que ello se hiciera, según el artículo 8 del mismo, «de una forma comercialmente razonable».”

## 7. Bibliografía

ACHIM, P. (2012) “Garantías mobiliarias sobre el material aeronáutico: ¿conviene que España se adhiera al Convenio de Ciudad del Cabo?”, en GUERRERO LEBRÓN, M. J. (Coordinadora) *Cuestiones actuales del derecho aéreo*, pp. 353–379. Marcial Pons.

ARAGONÉS SEIJO, S. (2017). “Dificultad ejecutiva en España de las garantías internacionales sobre elementos de equipo aeronáutico”, en *Revista de Derecho Del Transporte*, 20, pp. 47–62.

BAYO RECUERO, M. N. (2016). “Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación”, en *Estudio sistemático de la Ley de Jurisdicción Voluntaria*, pp. 33–37.

CARRASCO PERERA, Á. (2016). “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”, en *Diario La Ley*, 8781.

- (2018). “Garantías y registro internacionales sobre equipo aeronáutico en el Convenio de Ciudad del Cabo”, en *Revista de Derecho Mercantil*, nº 308, pp. 1-21.

CARRASCO PERERA, A., CANALEJAS MERÍN, J.F., (2016) “La dirección General de los Registros y del Notariado vuelve a «enrocarse» contra el sistema de garantías aeronáuticas del Convenio de Ciudad del Cabo”, en *Análisis GA&P*. <https://www.ga-p.com/publicaciones/la-direccion-general-de-los-registros-y-del-notariado-vuelve-a-enrocarse-contra-el-sistema-de-garantias-aeronauticas-del-convenio-de-ciudad-del-cabo/>. Visitado el 15/10/2020.

CASTELLANOS RUIZ, M. J. (2017). “El registro internacional: implementación en España del convenio de Ciudad del Cabo sobre garantías internacionales y su protocolo aeronáutico”, en *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 9(1), pp. 49–81.

CORDERO LOBATO, E. (2013), “Garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil: España se adhiere al Convenio de Ciudad del Cabo (BOE de 4 de octubre de 2013)”, en *Diario La Ley*, nº 8189

- (2016). “Inversiones en el sector aeronáutico: oportunidades y retos del sistema de Ciudad del Cabo”, en *Diario La Ley*, 8832, pp. 1-24

DE LA OLIVA, A., PEITEADO, P., (2019), *Sistema de tutela judicial efectiva*, (4th ed.) CEF.-

DÍAZ RAFAEL, G. (2014). “Sobre el Convenio de Cape Town y su protocolo relativo a aeronaves”, en *RLADA vol. 18*.  
<https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=fa90e2dd4efd7adf53677633222450a4>  
visitado 20/10/2020.

DONALD GRAY, JASON ACINTYRE & JEFFREY WOOL (2015) “The interaction between Cape Town Convention repossession remedies and local procedural law: a civil law case study”, en *Cape Town Convention Journal*, 4:1, pp. 17-52

FERNÁNDEZ-BALLESTEROS LÓPEZ, M.A. (2001) *La ejecución forzosa y las medidas cautelares*. Irujim.

GÓMEZ GÁLLIGO, F. J., HEREDIA CERVANTES, I. (2012). “El convenio de Ciudad del Cabo y su protocolo sobre bienes de equipo espacial”, en *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, 88(731), pp. 1415–1450.

GOODE, R., (2019) *Convention on International Interest in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment. Official Commentary*, 4th Ed. UNIDROIT, Roma.

GUERRERO LEBRÓN, M.J. (2009). “Algunas consideraciones sobre el Convenio de Ciudad del Cabo (CCC) y el Protocolo para elementos de equipo aeronáutico (PEEA)”, en *Estudios de Derecho aéreo: aeronave y liberalización*, pp. 57–90. Marcial Pons.

- (2010). “El convenio de ciudad del cabo. Un registro electrónico internacional como paso previo a la armonización del régimen de las garantías mobiliarias”, en MADRID PARRA, A. (Director), *Derecho del sistema financiero y tecnología*, pp. 125–165. Marcial Pons.

HANLEY, D., (2020), “COVID-19 and International Aircraft Financing Law”, en *Air & Space Law*, 45, Special Issue, pp. 155–172

HEREDIA CERVANTES, I. (2016). “Análisis de la adhesión de España al Protocolo Aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo”, en *La Ley Mercantil*, 21, pp. 0–24.

- (2017). “La adhesión de España al Protocolo aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo”, en *Público privado en el derecho aeronáutico*, pp. 209–257. Tirant lo Blanch.

LIÉBANA ORTIZ, J.R., (2015), “Preliminar”, en *Comentarios a la Ley de jurisdicción voluntaria*, pp. 38-39. Aranzadi.

LESSARD M., JEBELY, P., WOOL J., (2017), “Of Swords and Shields: The Role and Limits of Courts in the Enforcement of the Cape Town Convention’s Substantive Repossession Remedies”, en *Cape Town Convention Journal*, 6, pp. 78-96.

LÓPEZ-QUIROGA, C., Y RODRÍGUEZ TORRES, S., (2018) “El Convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y su protocolo aeronáutico”, en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, 48, pp. 118-123.

LORCA NAVARRETE, A. (2020), “La huida de la ejecución de la jurisdicción”, en *Revista Vasca de Derecho Procesal y Arbitraje*, 2, pp. 245-259.

LORENTE HOWELL, J. L. (2016). “Convenio de Ciudad del Cabo: el punto de acceso nacional”, en *Actualidad Jurídica Aranzadi*, 915, pp. 10–15.

NAVARRO CODERQUE, F., & LAFARGUE FERNANDO, C. N. (2015). “Posibles efectos prácticos del convenio de Ciudad del Cabo sobre operaciones de financiación de elementos de equipo aeronáutico españoles”, en *Diario La Ley*, 8472, pp. 0–1.

PÉREZ DAUDÍ, V. (2015) “La posibilidad de adoptar medidas cautelares en los expedientes de Jurisdicción Voluntaria”, en *Justicia: Revista de Derecho Procesal*, 2, pp. 167–184.

RODRÍGUEZ DE LAS HERAS BALLELL, (2012) *Las garantías mobiliarias sobre equipo aeronáutico en el comercio internacional. El Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo*, Marcial Pons

- (2015). “La adhesión de España al Protocolo Aeronáutico del Convenio de Ciudad del Cabo y su implementación: una primera valoración del Reglamento de Matriculación de Aeronaves (Parte I y II)”, en *Bitácora Millennium DIPr*, 2.
- (2016) “Key points for the effective implementation of the Cape Town Convention: the accession of Spain to the Aircraft Protocol”, en *Uniform Law Review Vol. 21*, pp. 279–308
- (2017). “Capítulo 2. El convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y sus protocolos”, en *Textos internacionales sobre garantías mobiliarias*, pp. 61–146.
- (2017). “Las operaciones internacionales de financiación garantizada sobre equipo aeronáutico: el Convenio de Ciudad del Cabo y su protocolo”, en *Público privado en el derecho aeronáutico*, pp. 171–208. Tirant lo Blanch.

TAPIA FERNÁNDEZ, I., (2018), “La ¿ejecución? Hipotecaria extrajudicial. Un problema no resuelto”, en *Revista general de derecho procesal*, 46, pp. 2918

VENEZIANO, A., (2018) “The Contours of “Commercial Reasonableness” under the Cape Town Convention”, en *Cape Town Convention Journal*, 7, pp. 83–92.