

EL CONVENIO DE CAPE TOWN Y EL DERECHO AERONÁUTICO REGISTRAL

Por HERNÁN A. GÓMEZ*

Resumen:

El presente artículo explorará el derecho aeronáutico registral y sus principios rectores desde el prisma del derecho anglosajón. Ello, porque este derecho inspira el Convenio relativo a las Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y su Protocolo Específico de los Elementos de Equipo Aeronáutico firmado en Ciudad del Cabo hacia el año 2001. Luego nos centraremos en el estudio del citado instrumento internacional, desde sus orígenes y su fundamentación hasta llegar al análisis del mismo. Analizaremos las diferentes generaciones de garantías centrándonos en las garantías de tercera generación, con sus características propias, que han sido impuestas desde la industria. Para ello veremos la creación de las garantías, su protección, los mecanismos ante el incumplimiento y la extinción de las mismas. Así, las ciencias jurídicas procuran dar nuevas herramientas al mercado financiero a través de un nuevo paradigma registral. Dicho orden jurídico impacta en la industria reduciendo la tasa de interés para obtener la disponibilidad de ciertas aeronaves y motores. Procuraremos sistematizar el estudio del Convenio y las relaciones jurídicas que contempla. También analizaremos la instrumentación del Registro Internacional de Equipos Móviles Aeronáuticos creado por el Tratado. Por último ofreceremos al lector las conclusiones que hemos obtenido.

Palabras clave:

Aeronaves, Convenio Cape Town, Sistema de Garantías, Registro Internacional.

* Abogado. Con Postgrados en Derecho Aeronáutico y Espacial y en Derecho Registral. Docente. Se desempeñó como titular del Registro Nacional de Aeronaves de la República Argentina. En la actualidad, entre otras funciones, es representante alterno por su país ante el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional y ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

THE CAPE TOWN CONVENTION AND THE REGISTRATION AIR LAW

Summary:

This article explores the Registration Air Law and its guiding principles from the common law perspective. This is due to the fact that this law inspires the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Aircraft Protocol, signed in Cape Town in 2001. We will then focus on the analysis of the aforementioned International Instrument, from its origins and its legal basis until the analysis thereof. We also study the generations of different interests, with a particular focus on the third generation of interests with its own characteristics, which have been imposed from the industry.

To do this we will review how the guarantees arise from, the ways to obtain their protection, as well as the specific default remedies and the extinction of the interests. Thus, the legal science seeks to provide new tools to the financial market through a new registration paradigm. This legal system has an impact on industry by reducing the interest rate in order to obtain the availability of certain aircrafts and engines. We intend to systematize the study of the Convention and the legal relationships contemplated. In addition, we will analyze the implementation of the International Registry of Mobile Assets created by the Convention. Finally, we present some conclusions.

Keywords:

Aircraft, Cape Town Convention, Interests System, International Registry.

I. EL DERECHO AERONÁUTICO REGISTRAL

Iniciaremos este trabajo preguntándonos cuáles fueron las causas del nacimiento del Derecho Aeronáutico Registral.

La doctrina, pacíficamente, entiende que ante el hecho técnico y la aeronave como su consecuencia, nació el derecho aeronáutico. Uno de los primeros temas a tratar, contemporáneamente a sus orígenes, fue la protección de los derechos que contemplan a una aeronave y las medidas o garantías que afectan a las mismas. Este incipiente temario generaría una registración de carácter dominial.

Sin embargo, en algunos países, el concepto de registración aeronáutica se extendió a otras ramas de la materia, como por ejemplo a las licencias en general. Esta concepción amplia originará una registración aeronáutica de carácter administrativo general.

La autonomía de la materia aeronáutica tiñe con su especificidad el tratamiento registral relacionado con ella, adquiriendo nociones propias que no se encuentran dentro del derecho registral general.

Por ello, nos atrevemos a definir a la especie del derecho aeronáutico que regula la materia registral como “el conjunto de normas, principios, costumbres y doctrinas que regulan todo lo referente a la registración y publicidad de he-

chos o actos jurídicos relacionados con la situación jurídica de la aeronave o de las personas relacionadas con ella”.

Adoptamos esta definición amplia, de conformidad a lo dispuesto en la mayoría de los Códigos Aeronáuticos de raigambre continental romana, porque no sólo se inscriben los derechos personales y reales, sino también las anotaciones personales y todas aquellas medidas que ordene la justicia. También porque resultará omnicomprensiva de los diferentes tipos de Registros, incluyendo los Administrativos.

Si bien ya hemos tratado los principios del Derecho Aeronáutico Registral en otras obras¹, para no reiterarnos, a continuación proponemos analizar los mismos desde la perspectiva del presente artículo.

II. LOS PRINCIPIOS DEL DERECHO AERONÁUTICO REGISTRAL Y SU RELACIÓN CON EL DERECHO ANGLOSAJÓN. ¿ES POSIBLE UNA COEXISTENCIA?

De acuerdo con las consideraciones precedentes, proponemos como principios de derecho aeronáutico registral a los siguientes:

- Principio de publicidad.
- Principio de rogación.
- Principio de matriculación.
- Principio de consentimiento.
- Principio de autenticidad.
- Principio de prioridad y rango.
- Principio de tracto continuo.
- Principio de legalidad.
- Principio de especialidad.
- Principio de legitimación.
- Principio de fe pública registral.
- Principio de colaboración técnica.

¹ GÓMEZ, Hernán, “El Derecho Aeronáutico Registral”, en *Derecho Aeronáutico Registral. Compendio de legislación, doctrina y jurisprudencia*, Buenos Aires, Fundación AENA e Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial, 2010, ps. 15-98.

- Principio de referencia.
- Principio de onerosidad.
- Principio de internacionalidad.

Ahora bien, algunos de estos principios deben ser re-analizados bajo el prisma de la ley anglosajona, particularmente cuando la misma es fuente de inspiración directa de Convenios como el relativo a las Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y su Protocolo Específico de los Elementos de Equipo Aeronáutico, de la Ciudad del Cabo del año 2001, al que nos abocaremos en el presente artículo.

Entre los principios a reconsiderar creemos que, a la luz de este tratado, no merecen un re-análisis particular el principio de publicidad, el de rogación o instancia, el de matriculación en el país de bandera de la aeronave, el de colaboración técnica, dinamismo, tracto continuo, especialidad, referencia, consentimiento, onerosidad y el de internacionalidad.

Sin embargo, los principios de autenticidad, prioridad y rango, legalidad, especialidad o determinación y fe pública registral, deben reconsiderarse a la luz de este tratado, como veremos a continuación.

Con relación al principio de autenticidad, el Convenio de Cape Town se inclina por el sistema anglosajón de registración que excluye toda calificación de la autenticidad del documento, que permanece bajo riesgo y responsabilidad de las partes. Estos riesgos son cubiertos mediante un contrato de seguro opcional en algunos casos. De esta manera se podría asegurar el valor del derecho inscripto, pero nunca el derecho.

Así, por ejemplo, la registración de una garantía se limita a la mera actividad del usuario del sistema informático del Registro Internacional. Este Registro no califica y se limita a validar la entrada de información en su base de datos. Entre las ventajas de este sistema encontramos que el interesado-usuario registra el derecho con celeridad. Entre las desventajas encontramos que esta registración de derechos no garantiza que el título se presuma auténtico, ni resulta un título dominial perfecto.

Con respecto al principio de prioridad y rango, que se convierte dentro del derecho continental en una de las aplicaciones del principio romano *prior in tempore, potior in iure*, con sus consideraciones de orden público para la inalterabilidad del rango sin los debidos consentimientos, encontramos que el Convenio referenciado permite disponer el orden de ciertos derechos.

Dentro del derecho continental romano el principio de legalidad en la materia registral aeronáutica conlleva la idea que un proceso inscriptorio debe culminar luego de que el Registro haya evaluado y calificado los documentos

a inscribir, de acuerdo con la normativa vigente. Roca Sastre² define este principio como “aquel que impone que los títulos que pretendan su inscripción en el Registro de la Propiedad sean sometidos a un previo examen, verificación o calificación”.

Mediante dicha calificación, este principio posibilita el cumplimiento del resto de los principios. Así, y a pesar de las diferencias procedimentales de cada país, en general creemos que ante la presentación de un documento a inscribir, un Registro, luego de calificarlos, tendrá cuatro posibilidades:

1. Rechazar el trámite

Mantenemos serias reservas con respecto al sistema de precalificación que se presenta en varios Registros, aunque reconocemos que la misma es de gran utilidad para el registrador.

Creemos, en concordancia con lo dispuesto por las leyes de procedimientos administrativos, que en general recogen el principio de informalidad, derivado del principio constitucional de peticionar a las autoridades, el Registro no puede someter a un previo y somero análisis una solicitud, como causal para evitar el ingreso de un expediente administrativo.

La solicitud o instancia debe ingresar y, si no cumple con elementos esenciales, la oficina de Registro podrá rechazar *in limine* lo solicitado. Sostenemos tal teoría, aun cuando en la práctica para cualquier Registro Nacional de Aeronaves implique una notable sobrecarga de trabajo, ya que al habilitarse la instrumentación de operaciones por instrumento privado con firma certificada, estas instituciones no cuentan con el análisis previo de notarios públicos que relacionan lo solicitado y completan una minuta (o resumen de los datos que inscribirá el registro), lo que facilita notablemente el trabajo en el área de otros Registros, como por ejemplo los de la Propiedad Inmueble y el Registro de Buques para naves superiores a determinadas toneladas de arqueo.

2. Otorgar una inscripción provisoria

La inscripción provisoria es aquella que se extiende cuando, luego del análisis, el Registro, de conformidad a la normativa vigente, considera que la documentación presentada adolece de un vicio o defecto formal que no impide su anotación temporaria hasta tanto se subsane el defecto o se presente la documentación accesoria faltante. En la legislación comparada también suele llamarse inscripción temporal.

² ROCA SASTRE, Ramón M., *Derecho Inmobiliario Registral*, Buenos Aires, Depalma. 1955.

3. *Otorgar una inscripción condicional*

Las inscripciones condicionadas son aquellas que se encuentran supeditadas al cumplimiento de una condición. Como ejemplo podemos imaginar que una persona legitimada solicitó un certificado de dominio y que con posterioridad ingresa al Registro una orden judicial ordenando la traba de un embargo sobre el bien de referencia. El certificado tendrá un rango prioritario sobre esta última medida que se anotará condicionada a la inscripción del derecho sobre el cual fuera solicitado el certificado.

4. *Otorgar una inscripción definitiva*

La inscripción definitiva es aquella que procede luego de que el Registro califique a la documentación ingresada, sin realizar ninguna observación porque se encuentra conforme a la legislación vigente.

También una inscripción puede resultar definitiva por conversión de una previa inscripción provisoria o condicional.

Ahora bien, recordamos que en el Registro Internacional no existe calificación previa sino una declaración del usuario en el sistema informático.

El cumplimiento del principio de especialidad o determinación conlleva la eficacia de un registro. Por ello la registración de la cosa mueble registrable, denominada aeronave, debe ser clara, precisa y determinada. Nunca difusa. El principio de determinación se aplica sobre:

- i) La aeronave en su carácter complejo comprende en principio al fuselaje, sus motores y hélices. Todos estos componentes deberán individualizarse mediante la descripción de su marca, modelo, número de serie y además, con relación al fuselaje, debe constar el país y el año de fabricación. Destacamos que el Convenio de Cape Town no se aplica a todas las aeronaves.
- ii) La especificación del derecho y, en caso de corresponder, su monto.
- iii) La individualización del sujeto.

Para cumplir con este principio el sistema informático del Registro Internacional estandarizó los campos de datos a completar, que aspiran —sin lograrlo— a convertirse en una colección de modelos de asientos llamada técnicamente vademécum.

Con relación al principio de fe pública registral observamos que por definición, todo instrumento público debe tener “fe pública”, tanto intrínseca como extrínsecamente. Así observamos a este principio legislativo propio de la ley argentina y de la mayoría de los países de la órbita del derecho continental romano. Por remisión analógica podemos observar que la ley registral inmobiliaria argentina, considera en su artículo 29 que “el asiento registral servirá como

prueba de la existencia de la documentación que lo originara, en los casos a que se refiere el artículo 1011 del Código Civil”.

El artículo 1011 del Código Civil argentino de Vélez Sarsfield expresa que “Si el libro de protocolo se perdiese y se solicitare por alguna de las partes que se renovase la copia que existía, o que se ponga en el Registro para servir de original, el juez puede ordenarlo con citación y audiencia de los interesados, siempre que la copia no estuviese raída ni borrada en lugar sospechoso, ni en tal estado que no se pudiese leer claramente”.

Creemos que los asientos inscriptorios y las certificaciones registrales son instrumentos extendidos por “funcionarios públicos en la forma que las leyes hubieren determinado”, por lo cual revisten la calidad de instrumentos que necesariamente conllevan la fe pública³.

Inferimos que, como el Registro ejerce una legitimación activa sobre los derechos inscriptos, la misma se extiende al negocio jurídico que lo sustenta, luego de la calificación registral.

Estamos en presencia de una derivación de la fe pública administrativa, que es una de sus manifestaciones, junto a la judicial y a la notarial. Claro que las registraciones del Registro Internacional no presentan las características de fe pública registral propias de nuestro derecho.

Las falencias que presenta el Convenio Relativo a las Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y su Protocolo Específico de los Elementos de Equipo Aeronáutico firmado en Ciudad del Cabo hacia el año 2001, desde la mirada del derecho continental romano, con relación a los principios de autenticidad, el orden y rango de los privilegios, legalidad, especialidad o determinación y fe pública registral pueden salvarse si los Estados que ratificaran el tratado hicieran uso de las Declaraciones previstas en el instrumento internacional y optaran porque los Registros de Aeronaves nacionales se conviertan en Puntos de Acceso Exclusivos de esta información.

Prueba de lo expuesto es que, con las debidas atenciones, el Convenio Relativo a las Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y su Protocolo Específico de los Elementos de Equipo Aeronáutico firmado en Ciudad del Cabo hacia el año 2001 (en adelante, Convenio de Cape Town, o Convenio de Ciudad del Cabo) viene aplicándose en un concierto de naciones que abrevan su fuente en el derecho romano de raigambre continental.

Partiendo de la base de una real coexistencia del Convenio de Cape Town en los países de nuestra tradición jurídica, a pesar de las Declaraciones que podrían desnaturalizar el fin del Convenio, pasaremos a considerar el instrumento internacional.

³ N. del A. Artículo 979, inc. 2, Código Civil de la República Argentina.

III. EL CONVENIO DE CAPE TOWN

1. Origen del Convenio de Cape Town: la protección de una nueva generación de garantías

Unos de los motivos que impulsaron el Sistema de Ciudad del Cabo, según Comentario Oficial de Sir Goode⁴, ha sido la insuficiencia del Convenio de Ginebra puesto que al estar frente a un conflicto de leyes no ofrecía una ley de propiedad sustantiva uniforme. El citado autor sostiene que aquella Convención requería que los Estados reconozcan “sólo” cuatro categorías de derechos de propiedad.

Ahora bien, el nuevo Convenio de Ciudad del Cabo, junto con su Protocolo Específico para Aeronaves, mantiene a las garantías nacionales —no podría ser de otra forma— y por la influencia del artículo 9 del Código de Comercio Uniforme de los Estados Unidos de América establece a la “garantía internacional”. Sin embargo, no encontraremos dentro de todas las remisiones de las normas una noción exacta de aquélla, salvo que será internacional por estar inscrita en un registro internacional, lo cual desde la filosofía del derecho implica una petición de principio.

Buceando en el Convenio podemos inferir que contempla a tres garantías, pero repetimos que el espíritu del Convenio es prescindir de toda formalidad y entender por garantía a todo aquel acto jurídico que tenga por finalidad garantizar en el marco de la más amplia voluntad de las partes. Si intentásemos romanizar el Convenio diríamos que aquellas son las que derivan de:

- a) Un contrato constitutivo de garantía;
- b) Una venta condicional con reserva de dominio; o
- c) Un contrato de arrendamiento.

Claro que se impone la pregunta ¿qué es una garantía?⁵. El eminente civilista francés Jacques Ghestin⁶ (quien fuera difundido en el ámbito iberoamericano por un destacado profesor uruguayo)⁷ define a los nuevos derechos de garantías, muy breve y tal vez irónicamente, como “una técnica específica de ruptura de la igualdad”.

⁴ GOODE, Roy, *Cape Town Convention and Aircraft Protocol Official Commentary*, edición revisada, Roma, Unidroit Publications, 2008.

⁵ N. del A. El término “garantía” semánticamente proviene del germano “*wahr*”, que significa verdad.

⁶ GHESTIN, Jacques (director), *Traité de Droit Civil. Droit común des sureté réelles* Paris, LGDJ, 1996, p. 10.

⁷ DE CORES, Carlos - GABRIELLI, Enrique, *El nuevo derecho de las garantías reales*, Madrid, Reus, 2008, p. 64.

Por lo tanto estas garantías, inevitablemente, marcarán una distancia notable con varios principios jurídicos romanos y napoleónicos como, por ejemplo, la *par conditio creditorum*, el patrimonio único e indivisible, el *numerus clausus* de los derechos reales y el sistema de orden público de los privilegios o preferencias de los créditos, entre otros.

Propongo entender por Sistema de Garantías sobre aeronaves al conjunto de reglas o principios destinados a regir la creación, protección y la extinción de los derechos que se constituyan sobre una o más aeronaves y/o sus motores, para mayor seguridad jurídica de los interesados y de los terceros.

Declinamos la idea de establecer como cuarto elemento al incumplimiento —como lo propugna mayoritariamente la doctrina anglosajona— pues lo consideramos subsumido dentro de la protección.

Curiosamente, la doctrina habla del “Sistema de Ciudad del Cabo”, pero el Convenio y su Protocolo Específico sólo utilizan el término “Sistema” al referirse al “sistema internacional de inscripción”⁸ dando una connotación eminentemente registral.

Sin embargo podemos encontrar que el mismo Convenio presenta las características integrales de la *lex mercatoria* que pretende omnicomprender la creación, protección y ejecución de las garantías, junto con su cancelación.

En cuanto al concepto de aeronaves incluimos también en él a las aeronaves en construcción y sus motores, y a los motores de aeronaves considerados individualmente, por la importancia jurídica y económica que aquellas y estos componentes representan.

2. Clasificación de las garantías

Contemporáneamente al inicio de la fabricación en serie de aeronaves, las mismas se convirtieron en objetos de garantías, ya que todo proceso de fabricación e inserción en el mercado conlleva la necesidad implícita de su financiación.

En los albores del derecho aeronáutico las garantías fueron tomadas de manera aislada teniendo como fuentes de referencia principalmente al derecho marítimo y a las garantías reales del derecho civil. Por ello, creemos que el primer instituto jurídico de garantía aeronáutica que se estudió en profundidad fue la hipoteca.

Con la consolidación de los primeros juristas en la materia, particularmente de la doctrina francesa, por ej., Ripert o Lapradelle, y los italianos Cogliolo o Ambrosini, se comenzó a trabajar en un sistema de garantías que culminó en los trabajos del CITEJA⁹.

⁸ N. del A. Ver Considerandos, Capítulo IV, arts. 16, 17, y 28 del Convenio, y Capítulo III, arts. 36 y concordantes.

⁹ N. del A. Se denominó “CITEJA” al *Comité International Technique d’Experts Juridiques Aériens*, que fuera formado en 1925.

Tempranamente, hacia el año 1931, cuando recién el transporte aéreo internacional comenzaba a desarrollarse exponencialmente, el CITEJA aprobó visionariamente dos proyectos de convenciones, uno relativo a las hipotecas, otras garantías reales y los privilegios del aire y otro sobre la propiedad de aeronaves y el registro aeronáutico¹⁰.

Si nos ubicásemos temporo-espacialmente en la década del 40 del siglo pasado, observaríamos que cuando se hablaba de derechos de garantías los países latinos lo hacían en el marco del tradicional derecho civil y comercial, mientras que las naciones del sistema anglosajón enfocaban su estudio en la perspectiva de algunos contratos de compraventa financiada novedosos para la época. Estamos dentro de lo que se considera como la primera generación de garantías.

No obstante, debemos tener presente que ya con el Convenio de Ginebra ponemos un pie dentro de la segunda generación de garantías representada por el desplazamiento del bien y destinadas para sectores con tutela preferencial entre los cuales, naturalmente, se encuentra el transporte aéreo.

Ahora bien, adherimos a las teorías¹¹ que sostienen que en nuestra era globalizada —de la cual no escapa el derecho— se comenzó a desarrollar un nuevo derecho de las garantías reales mobiliarias que concluyó en la denominada tercera generación de garantías para el siglo XXI¹².

Las mismas presentan mayor flexibilidad y sostenemos que fueron consagradas definitivamente desde y por la revisión del año 1999 del artículo 9 del Código de Comercio Uniforme de los Estados Unidos de América. De allí que destacada doctrina¹³ analice la influencia que tuvo este artículo en las legislaciones internacionales, considerándolo como fuente directa del Convenio de Ciudad del Cabo.

¹⁰ N. del A. CITEJA, Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (editor), *Proyecto sobre la Propiedad de Aeronaves y Registro Aeronáutico y Proyecto relativo a Hipotecas y Privilegios Aéreos*, París, CITEJA, 1931. Nota: Los Proyectos originales fueron presentados por Richter y Giannini, respectivamente, en lo que fuera considerado la época latina del derecho aeronáutico.

¹¹ DROBNIG, Ulrich, “Proprietary Security in Movable in the 21st Century”, en DREYZIN DE KLOR, Adriana - FERNÁNDEZ ARROYO, Diego P. (dirs.), *Garantías mobiliarias*, 1ª ed., Colección: *DeCita. Derecho del Comercio Internacional*, nro. 7, Brasil, Universidade Federal de Santa Catarina. 2007.

¹² N. del A. “Garantías de primera generación”: las encontramos, por ejemplo, en la prenda con la *traditio* —entrega de la cosa—. La doctrina determina su nacimiento e importancia irradiada desde Francia, 1804/2006. Ésta es de carácter eminentemente napoleónico.

“Garantías de segunda generación”: se observan, por ejemplo, en el supuesto de garantías con desplazamiento del bien para sectores de tutela preferencial (agrícola, de transporte, minero, etc.). Este tipo de garantías permite continuar con el uso del bien otorgado en tal carácter, que permanece en poder del deudor. Vale destacarse que por ser clasificaciones de origen anglosajón las mismas se explican mediante ejemplos o criterios enumerativos sin que la doctrina haya profundizado en una definición o en la naturaleza jurídica de aquéllas.

¹³ MOONEY JR., Ch. W. “Relationship between the Prospective Unidroit International Registry, Revised Uniform Commercial Code Article 9 and National Civil Aviation Registries”, en *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999, p. 336.

Se sumaron al impulso de la legislación estadounidense los trabajos de UNCITRAL, la Ley Modelo de OEA sobre Garantías Mobiliarias, la Ley Modelo del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y los Proyectos Unidroit.

Hemos analizado en la legislación comparada que aquellos trabajos impactaron realmente en las Directivas de la Unión Europea y en la legislación iberoamericana como la últimas reformas a la Ley mexicana de Títulos y Operaciones de Créditos¹⁴, la Ley de Garantía Mobiliaria peruana¹⁵ (que fuera inspirada en el modelo de ley propuesto por la Organización de Estados Americanos), la Ley de Fiducia francesa o la Ley de *Aliança Fiduciaria* de Brasil.

Creemos que el Sistema de Ciudad del Cabo (en adelante entenderemos por tal al Convenio relativo a garantías internacionales sobre equipos móviles junto a su protocolo específico para aeronaves) se encuentra contemplado dentro de esta tercera generación, por lo tanto estamos en presencia de maneras muy disímiles de entender al tratamiento de las garantías teniendo en cuenta su estudio tradicional. Ello obedece no solamente por encontrarnos frente a sistemas jurídicos diferentes que se pretenden armonizar, sino también por tratarse, conceptualmente, de interpretaciones y principios diferentes entre una convención y otra.

Debemos preguntarnos cuáles son las principales notas de esta tercera generación de garantías. Para responder a tal inquietud, hemos realizado un relevamiento de lo que se escribió y enseñó durante estos últimos años desde las cátedras de las universidades de Edimburgo, Pensilvania, Canterbury, Filadelfia, Columbia o Texas, por citar sólo algunas, fuentes en las cuales nos basaremos para proponer las características de las garantías de tercera generación.

3. Características de las garantías de tercera generación

Entre las pretendidas ventajas del Sistema de Ciudad del Cabo propugnadas desde las cátedras anglosajonas, podemos sistematizar a los siguientes postulados, que sin duda enfrentan los principios creados por los clásicos juristas del sistema romano-napoleónico¹⁶.

a) *El rango de los privilegios no es de orden público*: se postula la eliminación del concepto de inmovilidad de los rangos que presenten los créditos

¹⁴ N. del A. Ley mexicana de Títulos y Operaciones de Créditos, t.o. 2008, DOF del 20 de agosto de 2008. Fuente (en línea): www.ordenjuridico.gob.mx (consulta: 3 de noviembre de 2014).

¹⁵ N. del A. Ley de Garantía Mobiliaria del Perú N° 28.677, t.o. 1 de marzo de 2006. Fuente: SUNARP.

¹⁶ N. del A. En adelante denominaremos indistintamente al sistema de tradición continental romana como sistema romano napoleónico.

privilegiados o preferentes mediante *el simple consentimiento de las partes*¹⁷. Ya que la modificación de las categorías de privilegios no se considera como una vulneración del orden público.

b) *Validez de cualquier tipo de cesión sin consentimiento documental escrito*: se sostiene que la exteriorización de la voluntad prima sobre las formas¹⁸ y que tal principio debe ser impuesto a los fines de establecer una de las bases de la *lex mercatoria*.

c) *Es innecesario notificar al deudor cedido la cesión de la garantía*: a los fines de lograr un Registro Internacional “ágil” se sostiene la falta de obligación de notificar la cesión de una garantía al deudor cedido¹⁹. Ahora bien, si indagamos en el razonamiento de estos autores se acepta unánimemente que si bien dicha cesión no le será oponible a aquél, será oponible a los terceros.

d) *Se legisla a las “garantías” como derecho en abstracto y no a los “contratos de garantías”*: desde el mismo comentario Oficial al Convenio de Ciudad del Cabo, Sir Goode²⁰ sostiene que el Registro Internacional inscribirá “garantías”. De esta manera se pretende superar las diferencias existentes entre los tipos contractuales de los distintos sistemas jurídicos.

e) *Prescendencia de las formas o modalidades contractuales para la consideración de las garantías*: se postula²¹ que cualesquiera que fueran las formas o modalidades contractuales, si el fin de una operación fuera crear una garantía mobiliaria o derecho real de garantía (*security interest*) se regirán por los mismos principios. Debemos tener presente, inevitablemente, a la denominada doctrina Grant Gilmore, quién fuera el inspirador de la nueva redacción del ar-

¹⁷ HONNEBIER, Patrick B., “The Convention on International Interests in Mobile Equipment and Aircraft Equipment Protocol encourages European property law reform”, en *Edinburgh Law Review*, vol. 8, nro. 1, Scotia, Edinburgh University Press, enero de 2004, ps. 118-126.

¹⁸ HOWARTH, Richard J., “*Lex Mercatoria*: can general principles of law govern international commercial contracts?”, *Canterbury Law Review*, vol. 36, UK, año 2004-II.

¹⁹ IWAN, Davies, “The new *lex mercatoria*. International interests in mobile equipment”, en *International & Comparative Law Quarterly Journal*, vol. 52, London, British Institute of International and Comparative Press, 2003, ps. 151-176.

²⁰ GOODE, Roy, “Insularity or Leadership? The Role of the United Kingdom in the Harmonization of Commercial Law”, en *International & Comparative Law Quarterly Journal*, vol. 50, London, British Institute of International and Comparative Press, 2001, *part 4*. En igual sentido el autor se manifestó en: GOODE, Roy, “The Preliminary Draft Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment: the Next Stage”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999, p. 266.

²¹ COHEN, Neil B., “Internationalizing the law of secured credit: perspectives from the U.S. experience”. *Journal of International Economic Law*, vol. 20, nro. 3, USA, University of Pennsylvania, primavera de 1999.

título 9²² del Código Uniforme Comercio de los Estados Unidos de América y de la *Property Security Act* de Canadá. Por ello se habla incomprensiblemente para un jurista latino de “derechos” y no de “contratos” más allá del *nomen iuris* dados por las partes al negocio jurídico del cual puede prescindir el juez.

f) *Inscripción registral del simple aviso o noticia de la garantía, no de la garantía misma*: este principio se llama *Notice Filing*. En principio no es una registración de títulos ni el Registro tiene la función de calificación. Tampoco existe alguna certificación notarial o incluso un documento “firmado” materialmente²³ (salvo casos particulares como la hipoteca mobiliaria prevista por leyes federales o internacionales). Este Registro Internacional opera como un *Open drawer* que se limita a recibir y publicar bajo responsabilidad exclusiva de los declarantes.

g) *Apoderamientos irrevocables a favor del acreedor*: sin embargo, filosóficamente, observamos que para el derecho continental romano ningún poder es irrevocable *ad infinitum* pues siempre el otorgante podrá revocarlo y sólo hasta ese momento será “irrevocable”.

4. Extensión u objeto de los derechos en el Sistema de Ciudad del Cabo

A diferencia de lo que sucede con el Convenio relativo al Reconocimiento de Derechos sobre Aeronaves de Ginebra de 1948, que se encuentra destinado a todas las aeronaves consideradas universalmente, podemos decir que los objetos sobre los cuales se extiende el Sistema de Ciudad del Cabo son las aeronaves y los helicópteros (seleccionadas con criterios técnicos o de capacidad), y los motores (seleccionados con criterios técnicos).

Francamente no llegamos a comprender porque se ha clasificado de manera autónoma a los helicópteros, cuando existe unanimidad en la doctrina en considerarlos aeronaves, como no podría ser de otra manera.

El Convenio no se aplica a todas las células de aeronaves, motores de aeronaves y helicópteros (artículo 2.3.A)], y las limitaciones sobre las mismas las observamos en el Protocolo Específico que define a las células de aeronaves, motores y helicópteros en su artículo primero. Así encontramos que por “aeronave” designa a las aeronaves definidas para los efectos del Convenio de Chicago, que son células de aeronaves con motores de aeronaves instalados en las mismas o helicópteros.

²² N. del A. No estimamos casual, para el impulso y desarrollo de las garantías de tercera generación, que la última revisión al artículo 9 del CCU de los Estados Unidos de América fuera 1999. Podemos considerar que el artículo tiene cinco partes: definiciones, constitución garantías, terceros, registro e incumplimiento. Por lo expuesto, creemos que estamos en presencia de un sistema.

²³ WHITE, James - SUMMER, Robert, *Uniform Commercial Code: secured transactions*, 5ª ed., St. Paul, Minn., West Group, 2000, p. 712.

Por “motores de aeronaves” designa motores de aeronaves (salvo las utilizadas por los Servicios Militares, de Aduanas o de Policía) de reacción, de turbina o de émbolo con determinados requisitos técnicos²⁴.

²⁴ N. del A. Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico, del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil:

Capítulo I. Ámbito de aplicación y disposiciones generales.

Artículo I — Definiciones.

1. Los términos empleados en el presente Protocolo tienen el significado indicado en el Convenio, salvo que el contexto exija otra cosa.

2. En el presente Protocolo, los términos que siguen se emplean con el significado indicado a continuación:

a) “aeronave” designa aeronaves definidas para los efectos del Convenio de Chicago, que son células de aeronaves con motores de aeronaves instalados en las mismas o helicópteros;

b) “motores de aeronaves” designa motores de aeronaves (salvo las utilizadas por los Servicios Militares, de Aduanas o de Policía) de reacción, de turbina o de émbolo que:

i) en el caso de motores de reacción, tienen por lo menos 1 750 libras de empuje o su equivalente; y

ii) en el caso de motores de turbina o de émbolo, tienen una potencia nominal de despegue en el eje de por lo menos 550 caballos de fuerza o su equivalente, junto con todos los módulos y otros accesorios, piezas y equipos instalados, incorporados o fijados, y todos los datos, manuales y registros relacionados con los mismos;

c) “objetos aeronáuticos” designa células de aeronaves, motores de aeronaves y helicópteros;

d) “registro de aeronaves” designa un registro mantenido por un Estado o una autoridad de registro de marca común para los fines del Convenio de Chicago;

e) “células de aeronaves” designa células de aeronaves (salvo las utilizadas por los Servicios Militares, de Aduanas o de Policía) a las que, cuando se les instalan motores de aeronaves apropiados, la autoridad aeronáutica competente otorga certificado de tipo para el transporte de:

i) al menos ocho (8) personas, incluyendo a la tripulación; o

ii) mercancías que pesan más de 2750 kilogramos, junto con todos los accesorios, piezas y equipos (salvo motores de aeronaves) instalados, incorporados o fijados, y todos los datos, manuales y registros relacionados con las mismas;

f) “parte autorizada” designa la parte mencionada en el párrafo 3 del artículo XIII;

g) “Convenio de Chicago” designa el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, con sus enmiendas y Anexos;

h) “autoridad de registro de marca común” designa la autoridad que mantiene un registro de conformidad con el artículo 77 del Convenio de Chicago aplicado según la Resolución sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por organismos internacionales de explotación, adoptada el 14 de diciembre de 1967 por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional;

i) “cancelación de la matrícula de la aeronave” designa la supresión o eliminación de la matrícula de la aeronave de su registro de aeronaves, de conformidad con el Convenio de Chicago;

j) “contrato de garantía” designa un contrato concertado por una persona como garante;

k) “garante” designa una persona que, con el propósito de asegurar el cumplimiento de una obligación en favor de un acreedor garantizado por un contrato constitutivo de garantía o en virtud de un contrato, entrega o extiende una fianza o una garantía a la vista o una carta de crédito stand by o cualquier otra forma de seguro de crédito;

l) “helicópteros” designa aerodinos más pesados que el aire (salvo los utilizados por los Servicios Militares, de Aduanas o de Policía) que se mantienen en vuelo principalmente por la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales, y a los que la autoridad aeronáutica competente otorga certificado de tipo para el transporte de:

i) al menos cinco (5) personas, incluyendo a la tripulación; o

Coincidimos con Idiart²⁵ en que, ante la imposibilidad política de la reforma de la Convención de Ginebra sobre reconocimiento de derechos, resulta necesario que se evalúe la necesidad de la adhesión al Convenio Relativo a las Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Aeronáutico, celebrado Ciudad del Cabo en el año 2001 y el Protocolo denominado AEP, sobre fuselajes, motores de aviación y helicópteros. Ello para suplir lo que no fuera legislado en el Convenio de Ginebra.

5. La registración de derechos en el Convenio de Ciudad del Cabo

El artículo 16²⁶ del Convenio establece la creación de un Registro Internacional destinado fundamentalmente para la “inscripción” de las garantías internacionales y el “aviso” de garantías nacionales. Así también como toda modificación, la prórroga o la cancelación de una inscripción.

Más allá del análisis que implicaría considerar si en el registro internacional estamos en presencia de inscripciones o anotaciones²⁷, creemos que debemos preguntarnos si la finalidad de un Registro Universal se cumplió.

La respuesta será claramente negativa si entendiéramos como Registro Universal o Internacional a un registro único. En este escenario y en el mejor de los casos, sólo podremos encontrarlos con un registro paralelo a los registros nacionales, ya que por el principio general de unicidad de matrícula todo derecho deberá inscribirse en aquellos, conforme a la pacífica doctrina y las normas vigentes.

ii) mercancías que pesan más de 450 kilogramos, junto con todos los accesorios, piezas y equipos (incluyendo los rotores) instalados, incorporados o fijados, y todos los datos, manuales y registros relacionados con los mismos.

²⁵ IDIART, Diego S., “La registración autónoma de motores de aeronaves”, en *Derecho Aeronáutico Registral*, Madrid, Fundación AENA, 2010, ps. 100 a 112.

²⁶ Capítulo IV. Sistema de inscripción internacional.

Artículo 16 — Registro internacional.

1. Se establecerá un Registro internacional para la inscripción de:

a) garantías internacionales, garantías internacionales futuras y derechos y garantías no contractuales susceptibles de inscripción;
 b) cesiones y cesiones futuras de garantías internacionales;
 c) adquisiciones de garantías internacionales por subrogación legal o contractual en virtud de la ley aplicable;
 d) avisos de garantías nacionales; y
 e) acuerdos de subordinación de rango de las garantías a que se refieren los apartados anteriores.

2. Podrán establecerse diferentes registros internacionales para diferentes categorías de objetos y derechos accesorios.

3. Para los efectos de este Capítulo y del Capítulo V, el término “inscripción” incluye, cuando corresponde, la modificación, la prórroga o la cancelación de una inscripción.

²⁷ N. del A. Sostenemos que en el Registro Internacional sólo podrán practicarse anotaciones pero nunca inscripciones, si tomamos en cuenta la diferencia de conceptos que existe en el derecho registral romano napoleónico.

Estamos seguros en postular que *junto* a los Registros Nacionales se sumó un Registro Internacional. Pero debemos tener presente que se constituyó sólo para una determinada clase de garantías, que en la mayoría de los casos se seguirán inscribiendo en los registros nacionales como contratos de garantías.

Así, los fabricantes, vendedores y financistas podrán economizar y agilizar las inscripciones de sus derechos de garantías que, de no inscribirse, nunca serían oponibles a terceros.

El artículo 17 del Convenio creó la Autoridad supervisora del Registro Internacional reglamentando sus funciones, pero prontamente nos daremos cuenta que para entender el funcionamiento del Registro internacional —que excede el objeto del presente trabajo— deberemos analizar al Manual de usuario del Registro Internacional, la Guía breve para la inscripción de activos y el consentimiento, el Documento 9864 de la OACI relativo a las normas y procedimientos para el registro internacional y por último a las Normas de Política de Confidencialidad.

Además creemos que, para evaluar y utilizar cualquier información anotada, deberemos analizar su conformidad a las directivas de la Unión Europea sobre la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de dichos datos (95/46/EC) y a todo requisito legal local aplicable respecto a los datos personales²⁸ en los territorios en los que se desarrolla el profesional.

6. El Registro Internacional y los Registros Nacionales de Aeronaves

Coincidiendo con la postura de Maciel²⁹ creemos que de los tipos de garantías que el Convenio y su Protocolo reglamentan resultarán más novedosos para la práctica registral iberoamericana las “garantías internacionales” y las “garantías internacionales futuras”, de acuerdo con lo previsto en el artículo 16.a) del Convenio.

El destacado autor sostiene que las garantías nacionales, los derechos y garantías no contractuales resultantes de una ley nacional cuya prioridad no requiere de inscripción y los que sí requieren tal inscripción (artículos 16.d], 39 y 40 del Convenio) son más familiares para nuestras normas romano napoleónicas de registración, aunque requerirán de un trabajo de adaptación. Creemos que tal trabajo de adaptación —que en algunos casos será imposible para el supuesto de violar el orden público de nuestras legislaciones— no será necesario si los registros nacionales asumen el carácter de puntos de acceso exclusivo. Ello es así pues tales registros *inscribirán* las garantías, naturalmente de acuerdo con

²⁸ N. del A. Por ejemplo, las leyes aplicables para la protección de datos personales.

²⁹ MACIEL, Rogelio N., “El Convenio de Ciudad del Cabo relativo a las Garantías Internacionales sobre Equipos Móviles y su Protocolo para Aeronaves”, en *Diario La Ley. Suplemento Actualidad*, Buenos Aires, La Ley, del 1/6/2004.

sus leyes nacionales, y el Registro Internacional se limitará a *anotar* aquellas reconociendo las inscripciones previas.

En lo que respecta a la inscripción de documentos electrónicos con firma digital equiparados por el Convenio a los otorgados en papel, firmados y certificados, observamos que muchos Registros, por ejemplo, el de España, Chile o la Argentina ya están aplicando la firma digital y por lo tanto la inscripción masiva de documentos electrónicos será un hecho si se aportan los medios suficientes. Sólo es un tema presupuestario y no de limitación doctrinaria o normativa.

Si la República Argentina, u otro país iberoamericano, entendiésemos conveniente firmar y ratificar al Convenio y su Protocolo deberíamos seguir los pasos de quienes ya lo han hecho (por ej., México o Colombia), y hacer uso de la facultad permitida por los artículos 18 del Convenio y XIX del Protocolo, para que nuestros países designen a los registros nacionales de aeronaves como las entidades que servirán de punto de acceso, por medio de las cuales se transmitirá al Registro Internacional toda la información necesaria.

Incluso en Estados Unidos de América, al solicitar la ratificación del Convenio y el Protocolo por el Congreso de su país, el secretario de Transporte de los Estados Unidos de América propuso que el Registro de Aeronaves de la *Federal Aviation Administration* (FAA) sirva como *punto de acceso exclusivo* en ese país del Registro Internacional y fundamentó tal pedido indicando que³⁰

- (i) el marco internacional de registración a instaurarse bajo el Convenio de Ciudad del Cabo “debe ser consistente con el ya existente” en los EE.UU., y
- (ii) “el Registro Internacional debe estar totalmente integrado” con los registros de aeronaves de los países que ratificarán el Convenio.

Naturalmente, cada nación pretende no declinar su jurisdicción y conservar por diversos motivos que van desde los fiscales hasta la seguridad jurídica, la plena e íntegra publicidad de todos los derechos relacionados con una aeronave.

La nota de la Secretaría de Transporte de los Estados Unidos de América indica, además, que para lograr una debida integración con el Registro Internacional, algunos cambios deberán introducirse a la normativa interna y acompaña un proyecto de ley a tal efecto a los fines de la armonización.

Creemos que aún restan muchos interrogantes pendientes sin respuestas. Procuraremos brindarlas diciendo que no se ha logrado crear un registro universal de carácter integral. Tampoco el Registro Internacional replicará a todas las inscripciones de los registros nacionales sobre todos los objetos a inscribir. Una tercera respuesta negativa encontraremos si nos formulásemos la pregunta

³⁰ N. del A. Nota del Secretario de Transporte de Nueva York Mineta al presidente del Senado R. B. Cheney de fecha 18/11/2003, cit. en MACIEL, Rogelio N., “El Convenio de Ciudad del Cabo...”, op. cit.

concerniente a evaluar si el Registro Internacional puede suplir a todas las jurisdicciones nacionales.

Se ha sostenido, como una de las ventajas de este nuevo Registro Internacional, que sus anotaciones resultan, significativamente, menos onerosas que las de los Registros Nacionales. Ello es cierto, pero sólo si tomamos en cuenta consideraciones generales, si analizamos costos puntuales y los comparamos con los aranceles registrales de los diferentes países³¹, veremos que no es así.

El costo o tasa arancelaria por inscripción de contratos de garantías de los registros nacionales, que suele expresarse en porcentuales o tasas fijas, deberá sumarse al de las anotaciones del Registro Internacional. Claro que el servicio y los efectos brindados serán totalmente diferentes.

Creemos que sólo es posible lograr un Registro Universal siuviésemos en cuenta a los proyectos del CITEJA y a través de una comunicación efectiva de todos los registros a la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), pues hoy tenemos los medios tecnológicos para realizarlos.

Si un Estado no hubiese firmado y ratificado el Convenio nunca le serán oponibles las inscripciones del Registro Internacional. Ahora bien, la mayoría de los Estados que lo han firmado utilizan a sus registros nacionales como puntos de acceso exclusivo y han realizado las declaraciones previstas, que comentaremos *in infra*, por lo tanto la oponibilidad a terceros de los interesados casi siempre se realizará teniendo como norte la ley nacional y no la *lex mercatoria*, más allá de la finalidad originaria del Convenio.

Además de las interesantes y valorables cuestiones académicas estudiadas por la doctrina y las organizaciones internacionales creemos necesario preguntarnos, a esta altura, cuál será el beneficio real que depara la creación y aplicación del Registro Internacional. La respuesta será exclusivamente de contenido económico financiero³².

Dicha respuesta creo que la encontraremos, fundamentalmente, en los estudios del CEAL (*Center for the Economic Analysis of law*), del *Institut Européen d'Administration des Affaires* (INSEAD) y del *New York University's Salomon Center*³³, a través de los trabajos de destacados autores como Saunders, Walter o Fleisig, cuyo análisis económico fue sustancial para la aprobación del

³¹ N. del A. Hemos preparado para el presente artículo un trabajo de campo, teniendo en cuenta los aranceles registrales de diferentes países. Entre ellos y a mero título de ejemplo, los de la Argentina, Brasil, Canadá, Chile, España, EE.UU. y México.

³² MCGAIRL, S. J., "The Proposed Unidroit Convention: International Law for Asset Finance (Aircraft)", en *Revue de Droit Uniforme*, vol.27, Roma, Unidroit Publications, 1999, p. 440.

³³ N. del A. En lo que respecta a los beneficios financieros más importantes de la Convención y del Protocolo, ver SAUNDERS, A. - WALTER, I., "The proposed Convention: an economic impact assessment", Institut Européen d'Administration des Affaires (INSEAD) y New York University's Salomon Center; SAUNDERS, A. - WALTER, I., "The economic implications of international secured transactions: a case study", *Journal of International Economic Law*, University of Pennsylvania, 1999; FLEISIG, H. W., "The proposed Unidroit Convention on Mobile Equipment: economic consequences", 2 ULR, 1999, p. 253.

Convenio. En el mismo se prevé una reducción de la tasa de interés del 1,5 al 2% para los créditos que pagan las compañías aéreas si las garantías estuviesen inscritas en una jurisdicción “amigable” para los fabricantes, vendedores y financistas en aras a una mayor seguridad y rapidez para la eventual ejecución de las garantías y sobre todo la velocidad para recuperar la posesión de sus aeronaves y volver a colocarlas en el mercado.

En el mismo comentario oficial³⁴ al Convenio podemos leer que “Está previsto que el establecimiento del Registro Internacional ayudará a restringir sustancialmente los costes de financiación de los objetos aeronáuticos a nivel global, lo que a su vez supondrá cada año un ahorro de miles de millones de dólares para el sector de la aviación. Asimismo, el impacto beneficioso de la Convención y del Protocolo será compartido no sólo por las entidades financiadoras y los fabricantes sino también entre las propias compañías aéreas, sus accionistas, empleados y pasajeros. Sin duda alguna, la CIME y el AEP representan el conjunto de reglas más innovador en la historia de la normativa sobre financiación de la aviación internacional. El objetivo principal de la Convención es la financiación eficiente de los equipos móviles”.

7. Aspectos procesales del sistema de Ciudad del Cabo

Creemos que este aspecto del Sistema de Ciudad del Cabo, puede abarcar las consideraciones relativas a la *lex mercatoria*, las medidas extrajudiciales de reposición autoasistida (incluidas el estudio de las autorizaciones o poderes irrevocables) y las prioridades o preferencias de los créditos.

a) La *lex mercatoria* y el Sistema de Ciudad del Cabo

En este aspecto el Convenio es verdaderamente novedoso en relación con el Convenio de Ginebra, ya que sigue la línea de armonización del derecho y concluye con manifestaciones de la denominada *lex mercatoria*. El sistema no busca que se reconozcan las garantías internacionales de acuerdo con su legislación propia, sino que va más allá y pretende que se apliquen directamente, prescindiendo, en principio, de aquéllas.

Debemos destacar que la doctrina anglosajona³⁵ propugna mayoritariamente que el Sistema de Ciudad del Cabo se considere, sin excepción alguna, como una manifestación directa de la *lex mercatoria*.

³⁴ GOODE, Roy, “Cape Town Convention and Aircraft Protocol Official Commentary”, op. cit.

³⁵ IWAN, Davies, “The new *lex mercatoria*. International interests in mobile equipment”, op. cit., ps. 151-176.

N. del A. En el mismo sentido ver la *Conférence pour l’harmonisation des lois au Canada, Commentaire Relative aux garanties Internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles*, Toronto, 2001.

La doctrina consideró³⁶ que la *lex mercatoria* surge porque las técnicas del derecho internacional privado, basadas en la norma del conflicto, se muestran a veces inadecuadas para regular las complejas cuestiones suscitadas en el ámbito financiero internacional, en el que se verán incluidos una variedad de ordenamientos jurídicos, por los cuales creemos que más allá de un conflicto de normas, estaremos en presencia de sistemas de aplicación de justicia totalmente distintos.

b) Las medidas extrajudiciales de reposición autoasistida

Desde hace varias décadas la doctrina estadounidense³⁷ viene analizando los costos de una intervención judicial o extrajudicial y, teniendo en cuenta que en esta última son menores, ha inclinado notoriamente por ella.

Ante el incumplimiento de una obligación surgida de un contrato de garantía, las leyes nacionales de los países con raíz continental romana prevén que el deudor³⁸, para el caso que no entregue voluntariamente el bien garantido cuya tenencia detenta, sólo podrá ser desposeído de aquél siempre y cuando los acreedores inicien la correspondiente acción judicial.

Sin embargo, el Convenio y su Protocolo³⁹, como reguladores de garantías de tercera generación y de acuerdo con las notas características de aquéllas, otorgan al acreedor la facultad de ejercer medidas directas para recuperar la posesión o el control de cualquier bien garantizado a su favor, arrendarlo a un tercero o incluso venderlo, sin olvidar la posibilidad de subrogarse a las ganancias que genere su explotación —y que variará si estamos en presencia de un fideicomiso, donde el bien forma un patrimonio de afectación, o no— y lo fundamental en nuestra materia cancelar la matrícula y exportar la aeronave mediante el previo cese de bandera de la misma.

La naturaleza de tales medidas, que se denominan de “reposición autoasistida” (*self-help repossession*) implica que se lleven adelante sin intervención de tribunal alguno, teniendo por lo tanto un carácter estrictamente extrajudicial. Esto ha dado lugar a las Declaraciones previstas en el Convenio⁴⁰ por parte de los países firmantes, por lo cual se desvirtúa en gran medida los fines perseguidos por la *lex mercatoria*.

³⁶ CACHARD, Olivier, “Conflicts de lois et de juridictions et matière de transport”, en *Journal du Droit International*, nro. 1, Paris, 2009, ps. 184-191.

³⁷ JOHNSON, D., “Denial of self help repossession. An economy analysis”, en *Southern California Law Review*, nro. 47, California, 1973, p. 82.

³⁸ N. del A. Nos inclinamos por la denominación genérica de deudor o parte incumplidora de un contrato de garantía, ya que los contratos pueden ir desde un fideicomiso hasta una compraventa condicionada, pasando por el de *leasing*.

³⁹ N. del A. El Convenio en su Capítulo III y el Protocolo en su Capítulo II.

⁴⁰ Convenio de Ciudad del Cabo, artículo 54, parte II.

La mayoría de Registros Nacionales de Aeronaves inscriben contratos que prevén poderes irrevocables, a favor del acreedor, para solicitar el cese de bandera de la aeronave, que estarán vigentes hasta tanto no se revoquen.

Pero, obviamente, dicha inscripción no habilita al acreedor para ejercitar ninguna de tales facultades sin intervención judicial en caso de que el tenedor del bien no acceda a entregarlo voluntariamente, ya que cualquier acción en ese sentido sería considerada una limitación inconstitucional al derecho del deudor de ejercer su defensa en el marco de un debido proceso.

Otra manifestación de estas medidas la observamos en la inmovilización preventiva del bien. Al respecto, un amplísimo número de Estados firmantes han realizado la declaración prevista en el artículo 55 del Convenio, porque aquellas medidas son tratadas con carácter restrictivo, por parte de las legislaciones nacionales⁴¹. Sin embargo, adherimos a la destacada doctrina⁴² cuando sostiene que el Estado podrá dejar constancia de que no aplicarán las medidas del mencionado artículo 13 indicando qué otras medidas aplicarán en su reemplazo.

Las medidas alternativas para aplicar en su reemplazo suelen estar previstas en las legislaciones nacionales que contemplan leyes de garantías mobiliarias o leyes para fomentar ciertas formas contractuales que orgánicamente presentan medidas de carácter procesal. Entre aquellas podemos destacar a la Ley de *Leasing* argentina⁴³ que contempla una veloz y eficaz forma de lograr la reposición de las aeronaves, reconocida por la jurisprudencia⁴⁴.

c) Los privilegios o preferencias de los créditos

La mayoría de las legislaciones nacionales iberoamericanas establecen en su articulado privilegios o cualidades sobre ciertos créditos. Si bien ellos no constituyen derechos reales o personales, establecen la preferencia que los registrará. Aunque presentan un carácter declarativo, y por lo tanto serán válidos entre partes, sólo serán oponibles con preferencia a su rango, si fuesen debidamente inscriptos en los Registros Nacionales de Aeronaves⁴⁵. Estos rangos se considerarán de orden público.

⁴¹ N. del A. Por ej., Código Aeronáutico de la República Argentina, artículo 73.

⁴² MACIEL, Rogelio N., "El Convenio de Ciudad del Cabo relativo a las Garantías Internacionales sobre Equipos Móviles y su Protocolo para Aeronaves", en *Diario La Ley. Suplemento Actualidad*, Buenos Aires, La Ley, del 1/6/2004.

⁴³ N. del A. República Argentina, ley 25.248. Dicha ley ubica estadísticamente a su país en uno de los mejores posicionados de la región en cuanto a este aspecto de la seguridad jurídica, junto a la Ley de Garantía Mobiliaria del Perú.

⁴⁴ N. del A. Por ejemplo, en Cám. Fed. Ciudad de Buenos Aires, Sala I, "Wells Fargo Bank Northwest National Association v. Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. s/ proceso de ejecución".

⁴⁵ N. del A. Por ejemplo, Código Aeronáutico argentino, artículo 58.

Ya hemos expuesto que si las partes pudiesen establecer contractualmente que determinados créditos o derechos tengan prioridades diferentes a las establecidas por los Códigos, estaríamos vulnerando el orden público, ya que en los sistemas romano napoleónicos la fuente exclusiva de los privilegios es la ley.

Los créditos privilegiados aeronáuticos son similares en las diferentes legislaciones nacionales. Así, en el Código Aeronáutico argentino son aquellos emergentes de (i) gastos causídicos que beneficien al acreedor hipotecario; (ii) tasas aeroportuarias y de ayudas a la navegación aérea limitadas al período de un año; (iii) operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento de aeronaves; (iv) costos correspondientes a reparaciones de la aeronave que la habiliten para la continuación del viaje; (v) los sueldos de la tripulación correspondientes al último mes; (vi) las hipotecas en primer grado; y (vii) las hipotecas de grado sucesivo.

La prioridad entre tales créditos está dada por el orden que se indica precedentemente (en el caso *sub examine*, el Código argentino) y a continuación de ellos corresponde ubicar a cualquier otro crédito que pueda existir sobre la aeronave, salvo las particularidades que cada legislación nacional pueda prever para el caso de concursos, quiebras o también denominados procesos de falencias. No obstante, en estos casos, también el rango proviene de la ley.

El Convenio y su Protocolo⁴⁶ establecen un sistema de rango, que aunque en líneas generales es similar con el de las legislaciones nacionales, no resulta idéntico a éstas. Por si ello fuese poco, el Convenio prevé que las partes puedan modificar contractualmente el rango de las garantías o derechos concurrentes a las mismas⁴⁷. Por las razones expuestas creemos que sin una declaración de los Estados firmantes, tales disposiciones serían un obstáculo insalvable para la adhesión al sistema de Ciudad del Cabo por parte de los países con nuestra tradición jurídica.

Vale destacarse la relación entre los créditos y el régimen de concursos y quiebras. Trataremos someramente la cuestión, y siguiendo los claros lineamientos propuestos por Maciel⁴⁸, diremos que la idea rectora del Convenio en caso de insolvencia o falencia del deudor, es que la “garantía internacional” sólo tendrá efecto si fue debidamente inscrita antes de la iniciación de dichos procedimientos⁴⁹.

El Convenio entiende por *tener efecto* que el titular de una garantía internacional tendrá un derecho sobre el bien por el importe de su crédito y no estará limitado a recibir el pago de una parte de su crédito junto a los acreedores quirografarios.

⁴⁶ N. del A. Convenio de Ciudad del Cabo, artículos 29 y 36, y su Protocolo Aeronáutico, en su artículo XIV.

⁴⁷ N. del A. Convenio de Ciudad del Cabo, artículo 29[5].

⁴⁸ MACIEL, Rogelio N., “El Convenio de Ciudad del Cabo...”, op. cit.

⁴⁹ N. del A. Convenio de Ciudad del Cabo, artículo 30.

El Convenio también expresa que ninguna de sus disposiciones limitará (i) los alcances de las normas nacionales de insolvencia que invaliden arreglos preferenciales o transferencias realizadas en fraude de los acreedores, ni (ii) la observancia de derechos de propiedad controlados o supervisados por el administrador del concurso⁵⁰.

Destacamos que ambas opciones pueden plantear enfrentamientos con la mayoría de las legislaciones de los países de tradición romano napoleónica, por no tener contemplado en sus legislaciones a las novedosas “garantías internacionales” y a las “garantías internacionales futuras”. Por ello, el tema fue tratado en detalle por aquellos países que han firmado y ratificado el Convenio y han realizado las declaraciones pertinentes⁵¹.

Ahora bien, en la práctica y más allá de las declaraciones que se imponen, si un Registro Nacional funcionase como punto de acceso exclusivo —como funciona, por ejemplo, en los Estados Unidos de América o México— no estaremos en presencia de estas consideraciones, que prácticamente devendrían en abstracto en perjuicio de la *lex mercatoria*. Ello es así porque el principio del artículo 30 se sostiene en todas las legislaciones de nuestra tradición jurídica y porque una vez inscripto un gravamen o privilegio, seguirá el Régimen de rango previsto por las leyes nacionales específicas de la materia.

IV. CONCLUSIONES

Toda armonización del sistema anglosajón con el romano napoleónico resulta de alta complejidad. En el supuesto de estudio se suma a la complejidad la prevalencia de las instituciones del derecho anglosajón, por ello la mayoría de los países que han adherido al Sistema de Ciudad del Cabo lo han hecho dentro del marco de las declaraciones permitidas por el tratado.

Gracias a los informes y análisis económicos previos a la firma del Convenio, por parte del INSEAD, la New York University’s o el Salomon Center pudo demostrarse la conveniencia de su firma a los fines de obtener una reducción de la tasa de interés para la industria, fueron determinantes y excluyentes para instaurar el Sistema de Ciudad del Cabo.

Aunque partamos de la hipótesis de considerar que todos los países adhiriesen al sistema de Ciudad del Cabo, el Convenio de Ginebra mantendrá su vigencia con relación al reconocimiento de derechos sobre el resto de las aeronaves no contempladas en aquél.

⁵⁰ N. del A. Convenio de Ciudad del Cabo, artículo 30.

⁵¹ N. del A. Protocolo Aeronáutico al Convenio de Ciudad del Cabo, artículo XXX[3]. Este artículo permite que los Estados realicen, en el acto de ratificarlo, una declaración indicando cuál de las dos opciones que el artículo XI autoriza serán aplicadas por dicho Estado a los procedimientos de insolvencia.

El Registro Internacional, creado por el Convenio de Cape Town, es un registro parcial, destinado a la anotación de garantías, sólo sobre algunas aeronaves y motores con determinadas características.

Resulta de trascendental importancia el reconocimiento de derechos sobre motores, considerados autónomamente, pues ha facilitado una mejor negociación financiera sobre equipos de gran valor.

Creemos que no estamos en presencia del largamente esperado Registro Universal, sino de un Registro que, mayoritariamente, actuará mediante anotaciones a través de los registros nacionales, que se desempeñaran como puntos de acceso exclusivo.

Por último, concluimos en que la enorme mayoría de los países, donde se encuentra en vigencia el Convenio, ha optado por diferentes Declaraciones al mismo. Entre ellas, la que contempla a sus Registros Nacionales como punto de acceso exclusivo al Registro Internacional. Ésta y otras Declaraciones, en la práctica, han funcionado como solución de consenso en desmedro de lo esperado y en pos de la universalización del mismo.

BIBLIOGRAFÍA

Principales sitios web consultados

AIRCRAFT SALESWORLD: <http://www.aircraftsalesworld.com>.

BRITISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AND COMPARATIVE LAW: <http://www.biicl.org>.

CENTER FOR THE ECONOMIC ANALYSIS OF LAW: <http://www.ceal.org>.

INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL: <http://www.instibaerospa.org>.

UNIVERSITY OF TEXAS SCHOOL OF LAW: <http://www.tilj.org/journal>.

Revistas jurídicas

Canterbury Law Review, UK, Canterbury University Press.

Edinburgh Law Review, UK, Edinburgh University Press.

International & Comparative Law Quarterly Journal, London, UK, British Institute of International and Comparative Law Press.

Journal du Droit International, Paris, Juris-Classeur.

Journal of International Economic Law, USA, Pennsylvania University Press.

Revista de Direito Aeronáutico e Espacial, Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial.

Revue de Droit Uniforme/ Uniform Law Review, Roma, Unidroit Publications.

Revue Française de Droit Aérien et Spatial, Francia, Association d'Etudes et de Documentation de Droit Aérien.

Revista Jurídica La Ley, Buenos Aires, La Ley.

Southern California Law Review, USA, University Press.

Texas International Law Journal, USA, University of Texas School of Law Press.

World Aircraft Sales Journal, USA.

Documentos y Actas

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE, documentos 7996 y 8134, París, 1947.

COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO DE LA UNIÓN EUROPEA, dictamen “La aeronáutica europea: situación y perspectivas”, *Diario Oficial de la Unión Europea*, 2009/C-175/09, del 28 de julio de 2009.

COMITÉ INTERNACIONAL TÉCNICO DE EXPERTOS JURÍDICOS AÉREOS (CITEJA), Proyecto sobre la Propiedad de Aeronaves y Registro Aeronáutico y Proyecto relativo a Hipotecas y Privilegios Aéreos, París, 1931.

CONFÉRENCE POUR L’HARMONISATION DES LOIS AU CANADA, Commentaire Relative aux Garanties Internationales Portant sur des Matériels d’Equipement Mobiles, Toronto, 2001.

NATIONS UNIES (COMMISSION DES NATIONS UNIES POUR LE DROIT COMMERCIAL INTERNATIONAL), “Guide législatif de la CNUDCI sur les opérations garanties. Terminologie et recommandations”, Vienne, Nations Unies (NIE), 2010.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, documento 4494.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, documento 4627.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, documento 4634.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, documento 5722 “Actas y Documentos de la Comisión Jurídica de la Segunda Asamblea de la OACI”.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, documento 7620, “Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves”.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, documento 9794, “Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico del Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil”.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, documento 9864, “Normas y Procedimientos para el Registro internacional”, 4ª edición, Montreal, 2010.

- ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL - COMMISSION OF EXPERTS OF THE SUPERVISORY AUTHORITY OF THE INTERNATIONAL REGISTRY, *Reports* 2006, 2007, 2008 y 2009.
- UNIDROIT, *Proceedings and Papers* 1997, *Misc.* 1, 2, 3 y 4 (3rd & 4th sessions of Study Group for the Preparation of Uniform Rules on International Interests in Mobile Equipment).
- UNIDROIT, *Proceedings and Papers* 1997, *Study* LXXII, *International Interests in Mobile Equipment*, doc. 31, doc. 32, doc. 33, doc. 34, doc. 35, doc. 36 y *add.*

Doctrina

- AMARAL, Francisco, “As garantias internacionais sobre ativos móveis, aeronaves e motores”, en *Revista de Direito Aeronáutico e Espacial*, trabajo presentado en las *XXVIII Jornadas Ibero-Americanas de Direito Aeronáutico, do Espaço e da Aviação Comercial*, Lisboa, 14 a 16 de octubre de 1998, Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, 1999.
- ARNER, Douglas W. - BOOTH, Charles D. - HSU, Berry F. C. - LEJOT, Paul, “Property Rights, Collateral, Creditor Rights, and Insolvency in East Asia”, en *Texas International Law Journal*, vol. 42, nro. 3, University of Texas School of Law, verano de 2007. Disponible en <http://www.tilj.org>.
- BELCHIOR, Stelio Bastos, “Convenção de Genebra (1948)”, en *Revista de Direito Aeronáutico e Espacial*, nro. 4, Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, 1952.
- BELCHIOR, S. B. - REIS FURTADO, T., “Reconhecimento Internacional”, en *Revista de Direito Aeronáutico e Espacial*, nro. 1, Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, 1951.
- BOOTH, Charles D. - HSU, Berry F. C. - LEJOT, Paul y ARNER, Douglas W., “Property Rights, Collateral, Creditor Rights, and Insolvency in East Asia”, en *Texas International Law Journal*, vol. 42, nro. 3, University of Texas School of Law, verano de 2007. Disponible en <http://www.tilj.org>.
- BORETTO, Mauricio - DE LAS MORENAS, Gabriel A., *Las garantías reales ante la cesación de pagos*, 1ª ed., Buenos Aires, LexisNexis, 2005.
- CACHARD, Olivier, “Conflicts de lois et de juridictions et matière de transport”, en *Journal du Droit International*, nro. 1, París, 2009.
- CHINKIN, Ch. - KESSEDIAN, C., “The Legal Relationship between the proposed Unidroit Convention and its Equipment-specific Protocols”, en *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- COHEN, Neil B., “Internationalizing the law of secured credit: perspectives from the U.S. experience”, *Journal of International Economic Law*, vol. 20, University of Pennsylvania, primavera de 1999, nro. 3.

- CUMMING, Ronald C. C., “Considerations in the Design of an International Registry for Interests in Mobile Equipment”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- “The International Registry for Interests in Aircraft: An Overview of its Structure”, en DREYZIN DE KLOR, Adriana y FERNÁNDEZ ARROYO, Diego P. (dirs.), *Garantías mobiliarias*, 1ª ed., Colección: *DeCita. Derecho del Comercio Internacional*, nro. 7, Brasil, Universidade Federal de Santa Catarina, 2007.
- DE CORES, Carlos - GABRIELLI, Enrique, *El nuevo derecho de las garantías reales*, Madrid, Reus, 2008.
- DE LA PEÑA, Nuria, “Reforming the Legal Framework for Security Interests in Mobile Property”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- DE LA PEÑA, Nuria - FLEISIG, Heywood W., *Honduras. Anteproyecto de Ley de Garantías Reales Mobiliarias y Comentarios*, Washington DC, Center for the Economic Analysis of Law, julio de 1999.
- DE LAS MORENAS, Gabriel A. - BORETTO, Mauricio, *Las garantías reales ante la cesación de pagos*, 1ª ed., Buenos Aires, LexisNexis, 2005.
- DREYZIN DE KLOR, Adriana - FERNÁNDEZ ARROYO, Diego P. (dirs.), *Garantías mobiliarias*, 1ª ed., Colección: *DeCita. Derecho del Comercio Internacional*, nro. 7, Brasil, Universidade Federal de Santa Catarina, 2007.
- DROBNIG, Ulrich, “Proprietary Security in Movable in the 21st Century”, en DREYZIN DE KLOR, Adriana y FERNÁNDEZ ARROYO, Diego P. (dirs.), *Garantías mobiliarias*, 1ª ed., Colección: *DeCita. Derecho del Comercio Internacional*, nro. 7, Brasil, Universidade Federal de Santa Catarina, 2007.
- ESPÍNOLA, S. - WEBER, L., “The Development of a New Convention relating to International Interests in Mobile Equipment, in particular Aircraft Equipment: a Joint ICAO-Unidroit Project”, en *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- FERNÁNDEZ ARROYO, Diego P. y DREYZIN DE KLOR, Adriana (dirs.), *Garantías mobiliarias*, 1ª ed., Colección: *DeCita. Derecho del Comercio Internacional*, nro. 7, Brasil, Universidade Federal de Santa Catarina, 2007.
- FERNÁNDEZ BRITAL, Oscar, “Derechos sobre Aeronaves y su Reconocimiento Internacional”, *Revista de Direito Aeronáutico e Espacial*, nro. 73, Rio de Janeiro, *Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial*, 1997/1998.
- FERRERO, Haroldo A., *El reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves en el Convenio de Ginebra de 1948*, Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba, 1954.
- FLEISIG, Heywood W., “The Proposed Unidroit Convention on Mobile Equipment: Economic Consequences and Issues”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.

- FLEISIG, Heywood W. - DE LA PEÑA, Nuria, “Argentina: Cómo las leyes para garantizar préstamos limitan el acceso a crédito”, *Diario La Ley* del 7 de marzo de 1997.
- *Honduras. Anteproyecto de Ley de Garantías Reales Mobiliarias y Comentarios*, Washington DC, Center for the Economic Analysis of Law, julio de 1999.
- FOËX, B., “La réserve de propriété dans l’avant-projet de Convention d’Unidroit: un point de vue suisse”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- GABRIELLI, Enrique - DE CORES, Carlos, *El nuevo derecho de las garantías reales*, Madrid, Reus, 2008.
- GARCÍA SOLÉ, Fernando - GÓMEZ GÁLLIGO, Francisco J., *Derecho de los bienes muebles: financiación y garantías en la contratación mobiliaria*, Madrid, Marcial Pons, 2002.
- GARNAULT, André, “La Convention de Geneve”, en *Revista de Direito Aeronáutico e Espacial*, nro. 1, Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, 1951.
- GÓMEZ GÁLLIGO, Francisco J., “La eurohipoteca: el sistema hipotecario español como modelo de referencia”, en LLAMAS POMBO, Eugenio (coord.), *Estudios de derecho de obligaciones: homenaje al profesor Mariano Alonso Pérez*, España, La Ley-Actualidad, 2006.
- “La formalización de la propiedad como factor esencial del desarrollo económico. Especial referencia a Iberoamérica”, *Anuario Jurídico Villanueva*, nro. 2, La Rioja, 2007.
- GÓMEZ GÁLLIGO, Francisco J. - GARCÍA SOLÉ, Fernando, *Derecho de los bienes muebles: financiación y garantías en la contratación mobiliaria*, Madrid, Marcial Pons, 2002.
- GOODE, Roy, “The Preliminary Draft Unidroit Convention on International Interests in Mobile Equipment: the Next Stage”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- “Insularity or Leadership? The Role of the United Kingdom in the Harmonisation of Commercial Law”, London, *International & Comparative Law Quarterly Journal*, vol. 50, British Institute of International and Comparative Press, 2001.
- *Cape Town Convention and Aircraft Protocol Official Commentary*, edición revisada, Roma, Unidroit, 2008.
- GUESTIN, Jacques (director), *Traité de Droit Civil. Droit común des suretés réelles*, París, LGDJ, 1996.
- HONNEBIER, Patrick B., “The Convention on International Interests in Mobile Equipment and Aircraft Equipment Protocol encourages European property law reform”, *Edinburgh Law Review*, vol. 8, nro. 1, Edinburgh University Press, enero de 2004.

- “The Cape Town Convention and International Registry for Mortgages and other Secured Interests in Aircraft”, en *Revista Notarius International*, vols. I-II, Unión Internacional del Notariado, 2006.
- HOWARTH, Richard J., “*Lex Mercatoria*: can general principles of law govern international commercial contracts?”, *Canterbury Law Review*, vol. 36, 2004-II.
- HSU, Berry F. C. - LEJOT, Paul - ARNER, Douglas W. - BOOTH, Charles D., “Property Rights, Collateral, Creditor Rights, and Insolvency in East Asia”, en *Texas International Law Journal*, vol. 42, nro. 3, University of Texas School of Law, verano de 2007. Disponible en <http://www.tilj.org>.
- IDIART, Diego S., “La registraci3n aut3noma de motores de aeronaves”, en *Derecho Aeronáutico Registra*, Madrid, Fundaci3n AENA, 2010.
- ISSA-SAYEGH, Joseph, “Les s3retés mobilières dans le droit OHADA”, en DREYZIN DE KLOR, Adriana y FERNÁNDEZ ARROYO, Diego P. (dirs.), *Garantías mobiliarias*, 1ª ed., Colecci3n: *DeCita. Derecho del Comercio Internacional*, nro. 7, Brasil, Universidade Federal de Santa Catarina, 2007.
- IWAN, Davies, “The new *lex mercatoria*. International interests in mobile equipment”, en *International & Comparative Law Quarterly Journal*, vol. 52, London, British Institute of International and Comparative Press, 2003.
- JOHNSON, D., “Denial of self help repossession. An economy analysis”, en *Southern California Law Review*, California, 1973.
- KESSEDIAN, C. - CHINKIN, Ch., “The Legal Relationship between the proposed Unidroit Convention and its Equipment-specific Protocols”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- KIENINGER, E.-M., “Avant-projet de Convention d’Unidroit relative aux garanties internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- “Effects in Insolvency of the International Interest in Mobile Equipment: A German Perspective”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- KOUVSHINOV, V. A., “The Legal Environment for Asset-based Financing: International Endeavours and the Russian Civil Code”, *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- LEJOT, Paul - ARNER, Douglas W. - BOOTH, Charles D. - HSU, Berry F. C., “Property Rights, Collateral, Creditor Rights, and Insolvency in East Asia”, en *Texas International Law Journal*, vol. 42, nro. 3, University of Texas School of Law, verano de 2007. Disponible en <http://www.tilj.org>.
- MACIEL, Rogelio N., “El Convenio de Ciudad del Cabo relativo a las Garantías Internacionales sobre Equipos Móviles y su Protocolo para Aeronaves”, en *Diario La Ley. Suplemento Actualidad*, Buenos Aires, La Ley, del 1/6/2004.
- MCGAIRL, S. J., “The Proposed Unidroit Convention: International Law for Asset Finance (Aircraft)”, en *Revue de Droit Uniforme*, Roma, Unidroit Publications, 1999.

- MENACHO ALCEDO, Mabel E., *Estudios de Derecho Registral*, Perú, Grijley, 2009.
- MOONEY JR., Ch. W., "Relationship between the Prospective Unidroit International Registry, Revised Uniform Commercial Code Article 9 and National Civil Aviation Registries", *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- OLEKHOV, Ihor, *Security Interests in Personal Property: the Perspectives of Harmonisation*, Edinburgh, University of Edinburgh Press, LL.M. Student, 2002.
- REIS FURTADO, T. - BELCHIOR, S. B., "Reconhecimento Internacional", en *Revista de Direito Aeronáutico e Espacial*, nro. 1, Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, 1951.
- RIVA, Jorge L., *Garantías modernas*, Buenos Aires, LexisNexis, 2007.
- STANFORD, M. J., "Elargir ou restreindre l'éventail des biens d'équipement qui seront soumis au nouveau régime international proposé?: quelques considérations sur le bien-fondé de la structure Convention-Protocole pour faciliter une plus large application de la Convention", en *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- STOUFFLET, J. "Avant-projet de Convention d'Unidroit: réflexions sur son insertion dans le système juridique français", *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999, p. 362.
- SUMMER, Robert - WHITE, James, *Uniform Commercial Code: secured transactions*, 5^a ed., St. Paul, Minn., West Group, 2000.
- TUCCI, G. "Towards a Transnational Commercial Law for Secured Transactions: the Preliminary Draft Unidroit Convention and Italian law", *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999, p. 372.
- VILLEGAS, Carlos G., *Las garantías del crédito*, 2 tomos, 3^a ed., Buenos Aires, Rubinzal-Culzoni Editores, 2007.
- WEBER, L. - ESPÍNOLA, S., "The Development of a New Convention relating to International Interests in Mobile Equipment, in particular Aircraft Equipment: a Joint ICAO-Unidroit Project", en *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.
- WHITE, James - SUMMER, Robert, *Uniform Commercial Code: secured transactions*, 5^a ed., St. Paul, Minn., West Group, 2000.
- WOOD, Connie L., "International Aircraft Ownership", en *World Aircraft Sales Journal*, USA, agosto de 2000.
- WOOD, Philip R., *Comparative Law of Security and Guarantees*, London, Sweet & Maxwell, 1995.
- WOOL, J., "The Case for a Commercial Orientation to the Proposed Unidroit Convention as applied to Aircraft Equipment", en *Revue de Droit Uniforme*, vol. 27, Roma, Unidroit Publications, 1999.