

¿REGULACIÓN EFICIENTE O ATENTADO A LA SEGURIDAD JURÍDICA? EL CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO DE 16 DE NOVIEMBRE DE 2001(1)

ACHIM PUETZ (2)

I. Introducción. II. La garantía internacional sobre elementos de equipo móvil. 1. Concepto de garantía internacional. 2. Bienes susceptibles de soportar una garantía internacional. 3. Inscripción de la garantía internacional. III. Ventajas e inconvenientes de la garantía internacional. 1. Gastos de constitución de una garantía internacional. 2. Notice filing, deed filing y registro con control de legalidad. 3. Ejecución del bien e insolvencia del deudor. 3.1. Rango de la garantía internacional. 3.2. Facultades del acreedor en caso de incumplimiento. 3.3. Garantía internacional e insolvencia del deudor. 3.3.1. Ley aplicable. 3.3.2. Prohibición y paralización de acciones individuales. 3.3.3. Compraventa a plazos, leasing e insolvencia del deudor. IV. A modo de conclusión: ¿Conviene ratificar el Convenio de Ciudad del Cabo? V. Bibliografía.

RESUMEN: El Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, pretende ofrecer una solución a algunos de los problemas planteados por la constitución de garantías mobiliarias sobre bienes de equipo que se mueven frecuentemente en un entorno internacional. La cuestión reviste un interés práctico notable en la medida en que el acreedor garantizado puede verse privado de su *ius in rem* en el mismo momento en que el objeto que sustenta la garantía cruza la frontera para ser empleado en un Estado diferente. El presente trabajo analiza las ventajas e inconvenientes asociados a las llamadas garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil —en particular, el material rodante ferroviario— y explica por qué el Convenio y los Protocolos

(1) El presente trabajo se enmarca en el Proyecto coordinado de investigación “Manifestaciones de la autonomía de la voluntad en la articulación de un transporte más eficiente: formularios, receptáculos, intermodalidad” (Ref. DER2009-14735-C02-01 — subprograma JURI), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (Plan Nacional de I+D+i 2008-2011), cofinanciado con fondos FEDER.

(2) Doctor en Derecho—Departamento de Derecho Privado—Universitat Jaume I de Castellón, España.

que lo acompañan deberían ser objeto de adhesión o ratificación por parte del Estado español.

PALABRAS CLAVE: Garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil; financiación de material rodante ferroviario; Convenio de Ciudad del Cabo.

ABSTRACT: The Convention on International Interests in Mobile Equipment, signed in Cape Town on 16 November 2001, wishes to offer solutions to some of the problems raised by the constitution of security interests in equipment that continuously moves across international frontiers. The question is of enormous practical importance since the secured creditor may be deprived of his *ius in rem* when the property only just crosses the border to be used in a different state. The present study aims at analyzing the advantages and drawbacks related to the so-called international interests in mobile equipment —especially in railway rolling stock— and tries to explain why the Convention and the accompanying Protocols should be made subject of accession or ratification by the Spanish state.

KEYWORDS: International interests in mobile equipment; financing of railway rolling stock; Cape Town Convention.

I. Introducción

La adquisición de los medios adecuados para realizar transportes de personas y de mercancías —ya sean buques, aeronaves, camiones, semirremolques o, en definitiva, locomotoras o vagones— comporta la necesidad de desembolsar cantidades elevadas de dinero, cuya amortización se produce, en consecuencia, a lo largo de muchos años. Raras veces podrá efectuarse la adquisición con cargo al activo líquido de la empresa transportista y se plantea la necesidad de recurrir a fuentes de financiación externas, bien por medio de préstamos garantizados, bien mediante la búsqueda de fórmulas alternativas de financiación del activo (leasing, compraventa a plazos, etc.). Tratándose de bienes muebles, tales formas de financiación albergan un riesgo evidente para el concedente del crédito, esto es, la desaparición del bien o su adquisición de buena fe y libre de cargas por parte de un tercero. Este riesgo es aun mayor cuando, como a menudo ocurre con los medios de transporte en cualquiera de los modos, el bien circula en tráfico internacional y el embargo o la ejecución de los derechos sobre el mismo ha de intentarse en un país que no es el del domicilio del deudor.

Se ha tratado de resolver algunos de los problemas relacionados con la financiación del sector del transporte, tanto en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, de 6 de mayo de 1993, como en el Convenio de Ginebra relativo al reconocimiento internacio-

nal de derechos sobre aeronaves, de 19 de junio de 1948. Sin embargo, ante la falta de adecuación de este último a las necesidades actuales del sector aeronáutico y la ausencia de cualquier texto uniforme que regule las garantías mobiliarias en el ámbito de los transportes terrestres, la comunidad internacional se hizo eco de las exigencias manifestadas, principalmente, por las compañías aéreas y elaboró un nuevo texto uniforme, el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil que quedó abierto a la firma en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001. Junto con un Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, el Convenio entró en vigor el 1 de marzo de 2006, adhiriéndose la Unión Europea por medio de la Decisión n° 2009/370, del Consejo, de 6 de abril de 2009 (3). Los Protocolos relativos a las demás categorías de bienes de equipo mencionadas en el art. 2.3 del Convenio (material rodante ferroviario y bienes de equipo espacial), en cambio, o carecen de un número suficiente de ratificaciones o adhesiones (este es el caso del Protocolo relativo al material rodante ferroviario, firmado en Luxemburgo el 23 de febrero de 2007), o se encuentran aún en fase de elaboración (existen, en la actualidad, dos borradores alternativos para un Protocolo sobre cuestiones específicas de los bienes de equipo espacial, publicados en julio de 2009).

A lo largo de las páginas que siguen trataremos de analizar algunas de las ventajas e inconvenientes asociados a la concesión de garantías internacionales al amparo del Convenio de Ciudad del Cabo. Para ello centraremos nuestra atención sobre la financiación del material rodante ferroviario, no sólo porque se trata de una cuestión apenas tratada por la doctrina científica, sino —sobre todo— porque quien suscribe ha dedicado buena parte de su tarea investigadora al estudio del Derecho ferroviario nacional e internacional.

(3) El art. 48 del Convenio de Ciudad del Cabo prevé la firma, aceptación o aprobación, así como la adhesión por parte de organizaciones regionales de integración económica. En su virtud, la Comisión Europea promovió la adhesión de la Comunidad, dada la competencia (exclusiva) de ésta respecto de algunas de las cuestiones tratadas, p.ej., en materia de procedimientos de insolvencia (sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros relativa a las normas de Derecho sustantivo en el ámbito concursal). De los Estados miembros de la Unión Europea, Alemania, Francia, Italia y el Reino Unido firmaron el convenio, pero sólo se halla vigente en Irlanda y Luxemburgo que se adhirieron con posterioridad.

II. La garantía internacional sobre elementos de equipo móvil

Los medios de garantía previstos en el Derecho interno no dejan de plantear dudas en cuanto a su idoneidad para la financiación del material rodante ferroviario (4) y su eficiencia en caso de impago o insolvencia del deudor. Por su parte, la adquisición del material rodante de las antiguas compañías de bandera a través de Eurofirma no parece ya compatible con la prohibición de las ayudas de Estado en el interior de la Unión Europea (5). Como alternativa viable se presenta la llamada garantía internacional sobre elementos de equipo móvil, para cuya constitución y efectos el Convenio de Ciudad del Cabo prevé un régimen particular. Al instituirse un derecho *in rem proprio*, la regulación es sustantiva, apartándose del enfoque seguido hasta la fecha en materia de garantías *in rem*, esto es, el establecimiento de una normativa conflictual uniforme.

El interés que esta iniciativa pueda tener para el sector ferroviario es notable, ya que entre los elementos de equipo móvil susceptibles de soportar una garantía internacional figura también el material rodante ferroviario (art. 2.3.b). Sin embargo, para que el citado Convenio pudiera aplicarse al material ferroviario se hizo necesaria la elaboración de un Protocolo adicional (art. 2.2 *in fine* del Convenio) (6), el llamado

(4) En particular, a la vista del tenor de la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento, de 16 de diciembre de 1954 (LHM), no parece posible que una empresa ferroviaria perteneciente al sector público (como, p.ej., la mayor empresa ferroviaria española, RENFE-Operadora) pueda constituir una hipoteca mobiliaria sobre los vagones de su propiedad, por cuanto el *numerus clausus* de bienes hipotecables del art. 12 LHM incluye tan sólo los "vagones de ferrocarril, de propiedad particular".

(5) En virtud de un acuerdo entre los gobiernos de catorce Estados europeos, de 20 de octubre de 1955, Eurofirma se constituyó como sociedad anónima de nacionalidad suiza, sin perjuicio de que su régimen jurídico viene determinado, principalmente, por el citado acuerdo Eurofirma y los estatutos de la sociedad. A solicitud de las empresas ferroviarias participantes, Eurofirma obtiene financiación privada en los mercados de capitales, se procura los vehículos en cuestión y cede su uso a la empresa ferroviaria que adquiere la propiedad con el pago íntegro del precio de compra. Las dudas acerca de la compatibilidad de este sistema con el Derecho comunitario se deben a que los Estados firmantes avalan las obligaciones asumidas por sus antiguas compañías de bandera (art. 5 del acuerdo), abaratando así los costes de financiación. Sobre el sistema de adquisición de material a través de Eurofirma y su crítica vid. MUTZ, G., "Le régime international pour les garanties proposé par Unidroit: l'intérêt du secteur ferroviaire et de l'OTIF en particulier", en: Z.Int.Eisenb., vol. 107 (1999), pp. 238 y ss. = ULR, 1999, pp. 469 y ss.

(6) Véase GOODE, R., *Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment - Official Commentary*, UNIDROIT, Roma, 2002, p. 7. La escisión del que inicialmente era un (borrador de) Convenio único en un Convenio base y tantos Protocolos como categorías de bienes se pretende cubrir se hacía necesaria por la urgencia manifestada por la industria aeronáutica de querer beneficiarse del nuevo régimen. Así, STANFORD, M.J., "The New Regimen: Its History and Future after South Africa", en: ERPL, 1/2004, pp. 13 y

Protocolo de Luxemburgo al Convenio, sobre cuestiones específicas relativas al material rodante ferroviario, de 23 de febrero de 2007 (7) que, sin embargo, no ha entrado en vigor todavía. El conjunto del Convenio y el Protocolo de Luxemburgo recibe el nombre de Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil en relación con el material rodante ferroviario (art. II.2 del Protocolo) y ha de interpretarse como un único instrumento, prevaleciendo, en caso de discordancia, los preceptos del Protocolo (art. 6 del Convenio) (8).

1. Concepto de garantía internacional

La garantía internacional es sin duda la piedra angular de todo el sistema convencional. A pesar de su importancia trascendental, el Convenio de Ciudad del Cabo se limita a establecer una definición que por sí sola es claramente insuficiente (art. 1 lit. o del Convenio) y señala que, al margen del derecho de propiedad en los contratos de compraventa con reserva de dominio (art. 2.2 lit. b) y de arrendamiento o leasing (art. 2.2 lit. c), son garantías internacionales las garantías "dada[s] por el otorgante en virtud de un contrato constitutivo de garantía" (art. 2.2 lit. a del Convenio).

Cabría entender, pues, que las garantías reales *stricto sensu* —en la compraventa con reserva de dominio y en el leasing la propiedad del bien permanece, en principio, con el vendedor y el arrendador, respectivamente (9)— son las del Derecho nacional que sea de aplicación de acuerdo con las normas de Derecho internacional privado consignadas en el Convenio. Sin embargo, la propia configuración de la referencia al Derecho nacional supletorio como remisión al Derecho que resulte de la aplicación de las normas de conflicto de la ley del foro (art. 5.3) —es decir, sólo en caso de enjuiciamiento judicial—, así como la intención de la

s.; MOONEY, CH.W., "Insolvency Law as Credit Enhancement: Insolvency-related Provisions of the Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol", Int. Ins.Rev, vol. 13, 2004, p. 30.

(7) Al igual que el art. 48 del Convenio base, también el art. XXII del Protocolo de Luxemburgo permite la firma del mismo por parte de organizaciones regionales de integración económica como p.ej. la Unión Europea. En su consecuencia, la Comisión presentó con fecha 2 de marzo de 2009 una propuesta de Decisión del Consejo relativa a la firma del Protocolo [COM(2009) 94 final].

(8) No obstante, las disposiciones del Protocolo son de naturaleza esencialmente dispositiva (con excepción de los apartados 3 y 4 del art. VII), por lo que las partes en el contrato al que se aplica la norma pueden convenir la no aplicación del art. IX (Derechos en caso de insolvencia) y apartarse del contenido de los demás preceptos (art. III del Protocolo).

(9) Esta visión de la garantía real está presente sobre todo en el círculo jurídico europeo (aunque también aquí hay voces autorizadas que entienden que no existe reserva del dominio sino sólo un derecho real de garantía), siguiéndose un enfoque radicalmente distinto en el Derecho estadounidense.

Conferencia Diplomática de proveer “un marco jurídico para las garantías internacionales” sobre elementos de equipo móvil (Considerando 6) indica que las garantías internacionales del Convenio de Ciudad del Cabo son garantías autónomas y, como tales, distintas de las que puedan encontrarse en los distintos Derechos nacionales (10), sin perjuicio de que puedan existir garantías nacionales equivalentes.

Si ello es así, cualquier garantía que se otorgue en virtud de un contrato constitutivo de garantía, formalizado de acuerdo con el artículo 7 y que recaiga sobre un objeto de los enumerados en el artículo 2.3 tendrá la consideración de garantía internacional en el sentido del Convenio y el acreedor hipotecario gozará de los derechos en él consignados. Este sistema, ajeno al concepto de garantía mobiliaria típica en los ordenamientos jurídicos continentales, se ha inspirado en el enfoque funcional del artículo 9 del Uniform Commercial Code de los Estados Unidos (UCC) (11), de acuerdo con el que todo negocio jurídico, cualquiera que sea su forma, es susceptible de crear una garantía real sobre un bien, siempre y cuando la finalidad perseguida —esto es, la función— sea la de garantizar el pago de una obligación (12). Se protegen, por tanto, los derechos de aquellos acreedores a cuyo favor se hubiera constituido explícitamente una garantía ad hoc, pero también los de aquellos fabricantes, vendedores, bancos y demás inversores que, con el objeto de garantizar el pago del precio o de las cuotas de arrendamiento, se hayan reservado el derecho de propiedad sobre los bienes vendidos o dados en leasing. De esta forma, el Convenio de Ciudad del Cabo cubre las tres modalidades más utilizadas en la práctica internacional para financiar bienes de equipo móvil: el préstamo garantizado, la compraventa con reserva de dominio y el leasing (13).

2. Bienes susceptibles de soportar una garantía internacional

Por cuanto aquí nos interesa, el artículo 2.3.c) del Convenio permite la constitución e inscripción de garantías internacionales sobre el “ma-

(10) Así también GOODE (n. 5), pp. 11 y s., 66; ID., “The International Interest as an Autonomous Property Interest”, en: ERPL, 1/2004, p. 24; MUTZ (n. 4), p. 245; MOONEY (n. 5), p. 31.

(11) En lugar de muchos, MOONEY (n. 5), p. 30.

(12) Por todos, BURMAN, H., “Introductory Note - Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock”, International Legal Materials, vol. 46 (2007), pp. 658 y ss. Cfr. también DAVIES, I., “The Reform of English Personal Property Security Law: Functionalism and Article 9 of the Uniform Commercial Code”, Legal Studies, vol. 24, 2004, pp. 300 y ss.; FERNÁNDEZ DEL POZO, L., El registro de bienes muebles, Marcial Pons, Madrid/Barcelona, 2004, p. 37.

(13) Así, HONNEBIER, B.P. / MILO, J.M., “The Convention of Cape Town: The Creation of International Interests in Mobile Equipment”, en: ERPL, 1/2004, pp. 6, 8.

terial rodante ferroviario”. De acuerdo con el Protocolo de Luxemburgo, el término “material rodante” designa todos aquellos vehículos que, entre otros, circulen sobre raíles fijos, junto con los sistemas de tracción, motores, frenos, ejes, bojes, patines toma-corriente, partes y cualquier otro componente que esté unido al vehículo o integrado al mismo, así como los datos, manuales y anotaciones relacionadas (art. 1.2 lit. e del Protocolo). Sin embargo, al contrario de lo que ocurre en el Protocolo aeronáutico, son aptos para soportar una garantía internacional sólo los propios vehículos ferroviarios y no sus partes (14), por muy identificables que sean éstas (15). Aun así, frente al número reducido de aeronaves civiles a nivel mundial, el stock de vehículos ferroviarios existente sólo en Europa es inmenso (16), por lo que la identificación de los mismos ocupa un lugar preeminente en el sistema del Protocolo de Luxemburgo.

A efectos de que el bien quede suficientemente identificado en el acuerdo que crea o prevé la garantía (17), basta con que la descripción del material rodante contenga (art. V.1 del Protocolo): una descripción del objeto concreto; una descripción del objeto según su tipo; una declaración en el sentido de que el acuerdo alcanza la totalidad del material rodante presente o futuro; o una declaración en el sentido de que el acuerdo alcanza la totalidad del material rodante presente o futuro, con excepción de algún objeto concreto o un tipo de objetos. Queda patente, pues, que los criterios de identificación del objeto en el acuerdo constitutivo de garantía son muy amplios, destacando el hecho de que la garantía internacional puede constituirse, no sólo sobre vehículos existentes,

(14) Y ello a pesar de que también los bogies o bojes ferroviarios son, según el vehículo del que se trate, fácilmente intercambiables e identificables. En el Protocolo aeronáutico, la referencia a los motores como objeto susceptible de garantía internacional se hacía necesaria porque en muchas ocasiones los motores se financian de forma separada del fuselaje, además de intercambiarse con cierta frecuencia, lo cual no ocurre en los vehículos ferroviarios. Sobre el intercambio de motores en la industria aeronáutica vid., por todos, HONNEBIER, B.P., “The Cape Town Convention and International Registry for Mortgages and other Secured Interests in Aircraft”, en: Notarius International, 1-2/2006, p. 26; ID., “The Alleged Issues Concerning the Financing of Aircraft Issues”, en: ZLW, vol. 56 (2007), pp. 383 y ss.

(15) Contra, al parecer CASTILLO-TRIANA, R., “The Relevance of the Luxembourg Protocol for Central and South America”, en: ULR, 2007, p. 468, precisamente respecto de los bogies (y pantógrafos).

(16) ROSEN (“The Regimen of the Railway Rolling Stock Protocol”, en: ERPL, 1/2004, p. 31) habla de unos 20.000 aviones civiles en todo el mundo, frente a un número significativamente superior, aunque indeterminado (el UIP-Newsletter 1/2009 registra más de 700.000 vagones sólo de mercancías), de vehículos ferroviarios tan sólo en Europa.

(17) La garantía internacional se crea mediante acuerdo constitutivo de garantía, se prevé en contratos de compraventa con reserva de dominio y en contratos de arrendamiento. Así, GOODE (n. 5), pp. 22 y s.

sino también sobre vehículos que se encuentren en proceso de construcción o que se vayan a construir en un futuro más o menos lejano.

3. Inscripción de la garantía internacional

Ahora bien, el que la descripción baste para constituir una garantía internacional sobre los vehículos en cuestión no significa que sea suficiente para fundamentar su inscripción registral (18) y, de esta forma, volverla oponible frente a terceros. En este sentido, para dotar a las garantías internacionales constituidas o previstas de acuerdo con el Convenio de Ciudad del Cabo de la necesaria publicidad, el artículo 16 del Convenio prevé la creación de un Registro internacional que no tiene que ser necesariamente el mismo para todas las categorías de objetos previstas (art. 16.2 del Convenio). De hecho, junto al ya existente Registro Internacional de hipotecas y otras garantías reales en la aviación (19), se encuentra en proceso de creación el Registro Internacional correspondiente para el material rodante ferroviario, con sede en Luxemburgo.

La insuficiencia a efectos registrales de la descripción facilitada para constituir la garantía deriva del hecho de que, junto al artículo V.1 del Protocolo, existe otro precepto, el artículo XIV, cuyos cuatro apartados rigen la identificación del material rodante para su inscripción en el Registro. De ello se desprende que la falta de inscripción en el Registro internacional no afecta a la validez de la garantía internacional, pero sí la priva del efecto típico de la inscripción registral, la oponibilidad frente a terceros (20). Los efectos de la garantía no inscrita en caso de impago o de insolvencia del deudor habrán de determinarse, por tanto, de acuerdo con la ley que resulte de aplicación de conformidad con el artículo 5, apartados 3 y 4, del Convenio (21).

(18) ROSEN, H., "The Luxembourg Rail Protocol: a Major Advance for the Railway Industry", en: ULR, vol. XII (2007), p. 432; TRAAR, TH., "Das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials", en: ZfRV, 2007, pp. 107 y s.

(19) Al respecto, por todos, HONNEBIER (n. 13), pp. 21 y ss.

(20) SCHMALENBACH, D. / SESTER, P., "Internationale Sicherungsrechte an Flugzeugen auf der Basis der Kapstadt-Konvention: Umsetzungsprobleme und praktische Vorwirkungen", WM, 2005, p. 303.

(21) Si resultase de aplicación el Derecho nacional español, el art. 90.2 de la Ley concursal (LC) dispone que los créditos de los vendedores, arrendadores y financiadores en los supuestos de hipoteca mobiliaria, venta con reserva de dominio, arrendamiento o leasing sólo gozarán de privilegio especial sobre los bienes correspondientes (art. 90.1.5° LC) si la garantía se ha constituido de acuerdo con los requisitos y formalidades exigidas por la legislación especial (del Estado donde se encuentre registrado el vehículo, art. 10.2 Cc). Será necesaria, por tanto, la inscripción del gravamen en el Registro de Bienes Muebles cuando se trate de hipotecas mobiliarias y ventas con reserva de dominio (vid., además del art. 15 de la Ley 28/1998, de 13 de

III. Ventajas e inconvenientes de la garantía internacional

Ya se ha visto que la constitución de una garantía internacional puede realizarse de una manera muy sencilla, sin que por ello se vea mermada su eficacia. A continuación se tratará de esbozar algunas de las ventajas e inconvenientes asociados a la garantía internacional desde tres puntos de vista distintos: primero, en cuanto a los gastos de constitución de la garantía; segundo, respecto del sistema de notice filing; y, tercero, en lo que a la ejecución del bien gravado se refiere, tanto si se trata de una ejecución singular como en el marco del concurso del deudor.

1. Gastos de constitución de una garantía internacional

Cualquier persona puede constituir, mediante contrato privado, garantías mobiliarias internacionales sobre los bienes de los que puede disponer, sin que sea necesaria la intervención de un fedatario público (22), lo cual puede llevar a un abaratamiento notable de los costes de constitución. Tratándose de un documento privado, tampoco podría exigirse en España el pago del impuesto sobre actos jurídicos documentados, dado que éste sólo grava las escrituras públicas y aquellos documentos mercantiles que realicen una función de giro. Finalmente, también los gastos de inscripción en el Registro internacional serán previsiblemente más bajos que los que se deban en virtud de las diferentes legislaciones nacionales, ya que el registro es completamente informatizado (23) (el Registrador sólo debe velar por el correcto funcionamiento del Registro y no comprueba, ni la capacidad de los intervinientes, ni la validez del consentimiento a la inscripción, ni la veracidad de la situación fáctica (24)) y las tasas se establecerán de forma tal que (sólo) permitan la recuperación de los gastos de establecimiento, implementación y operación del

julio, de Venta a Plazos de Bienes Muebles, el art. 3 LHM); la inscripción del leasing no es, sin embargo, requisito para su oponibilidad frente a terceros.

(22) Como acertadamente subraya HONNEBIER (n. 13), p. 24, no se precisa de escritura pública para que una garantía pueda acceder al Registro, ya que basta con que la inscriba "cualquiera de las partes con el consentimiento de la otra" (art. 20.1 del Convenio). Vid. también VAN ERP, S., "The Cape Town Convention: a Model for a European System of Security Interests Registration?", ERPL, 1/2004, p. 104.

(23) Cfr. art. 3 de las Draft Regulations for the International Registry, así como CÁMARA LAPUENTE, S., "Los sistemas registrales en el marco del Derecho privado europeo: reflexiones comparatistas sobre la inscripción registral como formalidad de los contratos", en: ADC, vol. LVII, 2004, pp. 962 y ss., 973 y ss.; MUTZ, G., "Das internationale Register für Internationale Sicherheiten an Eisenbahnrollmaterial", en: Z.Int. Eisenb., vol. 111, 2003, p. 40; VAN ERP (n. 21), pp. 98, 104.

(24) Art. 28 del Convenio. Al respecto, CÁMARA LAPUENTE (n. 22), p. 978.

Registro (sin perjuicio de que el Registrador podrá obtener, a través de la gestión del Registro, un beneficio empresarial adecuado (25)).

Al margen de las ventajas económicas directamente relacionadas con la constitución de la garantía internacional (26), el hecho de que el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo de Luxemburgo proporcionan un marco jurídico uniforme en el ámbito de las garantías sobre bienes destinados al tráfico internacional hará —como así ha quedado demostrado en el ámbito de las garantías sobre aeronaves— que la obtención de un crédito sea más fácil y supondrá, previsiblemente, una bajada de los tipos de interés exigidos para obtener financiación. (27) En definitiva, el riesgo asociado a la movilidad del bien puede reducirse a un mínimo, aumentando la seguridad y la confianza de los bancos, inversores y demás otorgantes de créditos, así como de las compañías de leasing y de los vendedores con pacto de reserva de dominio.

No puede ocultarse, sin embargo, que la eliminación de la doble barrera de control —el notario, a la hora de otorgar la escritura pública, y el registrador, en el momento de inscribir la garantía— puede llevar a que deba cuestionarse la corrección de los datos consignados en el registro, aparte de que el sistema puede prestarse, dada su configuración particular, al fraude de acreedores. Baste pensar en la posibilidad de constituir una garantía internacional sobre un bien hipotecado de acuerdo con el Derecho interno de uno de los Estados miembros del Convenio e inscrita en un registro nacional: el beneficiario de la garantía internacional gozará de preferencia incluso cuando conocía la existencia del derecho de garantía anterior (art. 29.2 lit. a). Con todo, creemos que el impacto negativo derivado de la particular configuración del registro internacional es mínimo, no sólo porque el Convenio

(25) La Comisión de expertos gubernamentales, encargada de la redacción del Protocolo, creyó poco realista la posibilidad de sacar a licitación el contrato para la llevanza del Registro si no se preveía el derecho del Registrador a obtener ganancias. Así, ROSEN, H., "An Overview of the Draft Rail Protocol: A Significant Step Forward for the Rail Industry", en: UNIDROIT SECRETARY, "Explanatory Report of the Draft Protocol on Matters Specific to Railway Rolling Stock", UNIDROIT/OTIF 2006, DCME-RP - Doc. 4, Art. XVIII, ap. 4, p. 44.

(26) También apuntan en el sentido de que la constitución de una garantía al amparo del Protocolo de Luxemburgo supondrá una reducción considerable de gastos, MUTZ (n. 4), p. 248; ROSEN (n. 24), ap. 5, p. 21; STANFORD (n. 5), p. 16. Respecto del Registro de garantías sobre aeronaves, HONNEBIER (n. 13), p. 24.

(27) Así también, ROSEN (n. 17), p. 438; MOONEY (n. 5), pp. 34, 39 y s. Al no haber entrado en vigor el Protocolo de Luxemburgo todavía, las afirmaciones en el sentido de que el sistema diseñado por el Convenio de Ciudad del Cabo supondrá un aumento de la eficiencia en la financiación del material rodante ferroviario no dejan de ser meramente especulativas. La bajada de los tipos de interés para la financiación de aeronaves adquiridos por deudores domiciliados en países firmantes del Protocolo aeronáutico, en cambio, es un hecho constatado.

deja intacta la normativa interna en materia de rescisión de actos fraudulentos y perjudiciales para la masa (art. 30.3 lit. a) (28), sino también porque la entidad de los importes en juego obliga de por sí a las partes a observar una diligencia exquisita (29).

2. Notice filing, deed filing y registro con control de legalidad

Siguiendo la estela marcada por el artículo 9 del Uniform Commercial Code, la garantía internacional deviene oponible frente a terceros desde el momento de la inscripción (*filing*) de un aviso (*notice*) de la garantía en el Registro internacional (30), pero sin que la inscripción sea un requisito para la validez de la garantía. Este sistema difiere notablemente del modelo heterogéneo seguido en España: de la hipoteca mobiliaria y de la hipoteca naval, porque aquí la falta de inscripción priva al acreedor de los efectos típicos de la garantía; y de la reserva de dominio en la venta a plazos y, en menor medida, en el leasing, donde lo que se inscribe es el propio contrato que crea la garantía.

Si no se inscribe todo el documento (*deed filing*) y no existe calificación registral que verifique la legalidad de los datos aportados ex ante (cfr. art. 18 LH) (31), será el propio inversor potencial quien deba recabar la información necesaria, ya sea del propio deudor, ya sea del acreedor garantizado inscrito (32), e investigar la concurrencia de todos los requisitos esenciales para la constitución de la garantía internacional, en definitiva, la existencia o no de la misma. Este sistema, capaz de aminorar el coste de constitución de la garantía, puede suponer un gasto adicional para todas aquellas personas que quieran informarse sobre los

(28) Cfr., en particular, el art. 71.3.2ª LC, que presume el perjuicio para la masa cuando se trata de "[l]a constitución de garantías reales a favor de obligaciones preexistentes o de las nuevas contraídas en sustitución de aquéllas".

(29) Sobre todo por parte del acreedor garantizado: piénsese en el control de la capacidad de la contraparte o la validez del consentimiento como requisitos para que la garantía llegue a existir.

(30) Vid., entre otros, HARRIS, S.L., "The International Rail Registry", en: U.I.R., vol. XII (2007), p. 547. Respecto del art. 9 UCC, FERNÁNDEZ DEL POZO (n. 11), pp. 37 y s.

(31) Suele argumentarse que el gasto adicional asociado al sistema de inscripción de documentos y, sobre todo, a la calificación preliminar por parte del Registrador puede resultar injustificado cuando se trata de bienes muebles (así, AESCHLIMANN, L. / FOËX, B., "Sûretés mobilières: limites et réforme du droit suisse", en THÉVENOZ / BOVET, Journée 2005 de droit bancaire et financier, Schulthess, Ginebra/Zurich/Basilea 2006, p. 36), haciendo peligrar la viabilidad del proyecto de Registro internacional [CÁMARA LAPUENTE (n. 22), p. 976].

(32) Así, HONNEBIER (n. 13), p. 24; MUTZ (n. 22) p. 40; y VAN ERP (n. 21), p. 104.

gravámenes que pesen sobre un bien concreto (33). Es por ello por lo que, probablemente, la incidencia del sistema diseñado por el Convenio de Ciudad del Cabo en los costes relacionados con la constitución y la realización de garantías internacionales habrá de evaluarse según un criterio de análisis económico del Derecho (34), en cuya virtud el sistema de *notice filing* puede considerarse eficiente desde el punto de vista económico en la medida en que los gastos incurridos *ex post* no superen el ahorro en el coste de constitución de la garantía (35).

Los efectos negativos de la falta de control de la inscripción pueden paliarse, al menos en un primer momento, a través de un diseño adecuado de los llamados "puntos de acceso" nacionales (art. XIII del Protocolo de Luxemburgo (36)) (37). En este sentido, la designación del Registro de Bienes Muebles o de cualquier otro registro jurídico como punto de entrada nacional en España puede garantizar un control de legalidad *ex ante*, pero puede igualmente, en ausencia de cualquier indicación al respecto en el Convenio y en el Protocolo, suponer un mayor coste de la operación. Asimismo, la existencia de exigencias de control dispares en los distintos puntos de acceso nacionales puede generar una cierta asimetría en la calidad de la información en función del Estado que haya transmitido los datos (38).

3. Ejecución del bien e insolvencia del deudor

La eficacia de la garantía internacional en caso de impago por parte del deudor es la auténtica razón que justifica la uniformización a través

(33) Como acertadamente subraya CÁMARA LAPUENTE (n. 22, p. 976), los sistemas de inscripción de titularidades que cuenten con un control de entrada de la información generan menos conflictividad. Como consecuencia de la falta de un control exhaustivo de legalidad y de la fe pública registral, la publicidad del Registro Internacional no es suficiente para fundar adquisiciones a non domino por parte de terceros de buena fe.

(34) En sentido parecido, DAVIES (n. 11), pp. 309 y s.

(35) Cfr. MÉNDEZ GONZÁLEZ ("Seguridad del tráfico versus seguridad de los derechos: un falso dilema", en AA.VV., Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo, Tomo III, Thomson-Civitas, Madrid, 2003, pp. 4037 y ss.) quien defiende, sin embargo, que los sistemas de inscripción de derechos son, con carácter general, más eficientes desde el punto de vista económico.

(36) De acuerdo con el primer párrafo del precepto, los Estados contratantes pueden designar, mediante declaración en este sentido, puntos de acceso nacionales, a través de los cuales los interesados pueden —o deben— presentar los datos necesarios para la inscripción de la garantía en el Registro internacional.

(37) Así también, CÁMARA LAPUENTE (n. 22), p. 977; MACIEL, R.N., "The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment: An Argentine Perspective", *Air & Space Law*, vol. XXIX (2004), p. 227.

(38) Así, CÁMARA LAPUENTE (n. 22), p. 977.

del sistema de Ciudad del Cabo y se sustenta sobre un pilar fundamental: la prioridad de la garantía internacional inscrita frente a cualquier otra garantía no inscrita o inscrita con posterioridad.

3.1. Rango de la garantía internacional

En primer lugar, el artículo 29 del Convenio, relativo al rango de las garantías concurrentes, establece que "[u]na garantía inscrita tiene prioridad sobre cualquier otra inscrita con posterioridad y sobre una garantía no inscrita". Así, la inscripción determina la prioridad de la garantía internacional frente a otros derechos de garantía, con la particularidad de que la garantía internacional inscrita goza de prioridad frente a cualquier otro derecho de garantía, incluso cuando éste se haya inscrito con anterioridad en un registro nacional (39). Aun a pesar de que la inscripción en el Registro es facultativa y no condiciona la existencia de la garantía internacional, la configuración del sistema de prioridades hace que el acreedor resulte de facto obligado a efectuar la inscripción si no quiere ver perjudicada su garantía frente a otros acreedores posteriores (*prius in tempore, potior in iure* o regla *first-in-time*) (40).

Puesto que la garantía internacional inscrita prevalece sobre una garantía nacional no inscrita en el Registro internacional incluso cuando ésta no pueda inscribirse en virtud de una declaración de un Estado que exceptúe determinadas transacciones nacionales del ámbito de aplicación del Convenio (art. 50) (41), el artículo 16.1 lit. d en relación con el artículo 1 lit. t del Convenio prevé la posibilidad de inscribir un aviso de garantía nacional en aras de mantener el rango del acreedor garantizado. Por otra parte, el Derecho nacional puede prever la constitución de derechos de garantía, no *ex contractu* sino *ex lege*, que, sin embargo, no prevalecerán automáticamente sobre la garantía internacional, a no ser que el Estado correspondiente haya efectuado una declaración de con-

(39) Vid., en particular, art. 50.2 del Convenio, que declara la aplicabilidad del art. 29 relativo al rango de los distintos derechos de garantía incluso cuando se trata de transacciones internas. La protección de la garantía internacional es, por tanto, más fuerte que la de las diferentes garantías nacionales [CÁMARA LAPUENTE (n. 22), p. 978; GARCÍA SOLÉ, F. / GÓMEZ GÁLLIGO, F.J., *Derecho de los bienes muebles. Financiación y garantías en la contratación mobiliaria*, Marcial Pons, Madrid/Barcelona, 2002, p. 225; GOODE (n. 5), p. 108], pero sin que la falta de inscripción invalide garantías que se hayan constituido válidamente al amparo de un Derecho nacional (art. 30.2). Vid. MOONEY (n. 5), pp. 35-36.

(40) Así también, HARRIS (n. 29), pp. 534 y ss.; SCHMALENBACH / SESTER (n. 19), p. 304.

(41) En ausencia de tal declaración, y dada la facilidad de cumplir los requisitos para la constitución de una garantía internacional, la práctica totalidad de las garantías creadas al amparo de cualquiera de las legislaciones nacionales tendrán, al mismo tiempo, la consideración de una garantía internacional, siempre y cuando el deudor esté situado en un Estado contratante (art. 3.1 del Convenio).

formidad con el art. 39.1 del Convenio que establezca el carácter prioritario de tales derechos. Por otra parte, los Estados contratantes pueden declarar que determinadas categorías de derechos de garantía no contractuales son susceptibles de inscripción en el Registro internacional, en cuyo caso el régimen aplicable será el de las garantías internacionales (art. 40 del Convenio).

Más dudosa resulta la posición que pueda corresponder a la garantía internacional en el actual sistema de clasificación y prelación de créditos en los artículos 1.922 y ss. Cc. Si la garantía se inscribe en el Registro Internacional, ésta supera en rango a cualquier garantía que no figure en él, aun cuando ésta conste inscrita en un registro nacional (arts. 29 y 50.2 del Convenio) e incluso cuando el titular de la garantía internacional haya conocido la existencia de la garantía nacional anterior (art. 29.2 lit. b del Convenio). No obstante, los Estados contratantes tienen la facultad de anteponer determinados créditos a las garantías internacionales (art. 39.1 lit. a del Convenio), y todo apunta a que España efectuaría una declaración en este sentido en el momento de depositar el acta de adhesión. Lo más probable es que se realice tal declaración, al menos, respecto de los créditos salariales sobre los objetos elaborados por los trabajadores, los créditos por razón de tributos que graven periódicamente el bien (v.gr. los impuestos de matriculación), así como lo que en materia concursal ha venido en llamarse el "superprivilegio salarial", esto es, una parte de los créditos por salarios generados en la empresa del deudor (42).

3.2. Facultades del acreedor en caso de incumplimiento

En segundo lugar, el Convenio de Ciudad del Cabo contempla, al margen de las normas sobre prelación de créditos, normas materiales que serán de aplicación en caso de incumplimiento por parte del deudor. Para que dicho incumplimiento desencadene las consecuencias previstas en el Convenio, aquél ha de "priva[r] sustancialmente al acreedor de aquello que tiene derecho a esperar en virtud del contrato" (art. 11.2 del Convenio), sin perjuicio de que las partes en el acuerdo constitutivo de la garantía pueden (y suelen) convenir por escrito qué casos constituyen incumplimiento "o permiten la aplicación de las medidas y el ejercicio de los derechos" consignados en el Convenio (art. 11.1). Dado que el perjuicio de los derechos del acreedor ha de ser sustancial, parece que el mero retraso en el pago no puede considerarse incumplimiento en el sentido

(42) El pronóstico se basa en que ambos privilegios salariales vienen recogidos ya en el art. 32 del Estatuto de los Trabajadores de 1995, así como —aunque la iniciativa ha de entenderse caducada por no aprobarse en la legislatura correspondiente— en el Proyecto de Ley sobre concurrencia y prelación de créditos en caso de ejecuciones singulares, de 21 de julio de 2006 [BOCG (Congreso de los Diputados), VIII Legislatura, Serie A, 8 de septiembre de 2006].

propuesto por el Convenio de Ciudad del Cabo, salvo cuando aquél es significativo, persistente o intencionado, o cuando el acreedor ha hecho constar su interés especial en que el pago sea puntual (43).

Una vez constatada la existencia de incumplimiento por parte del deudor, el acreedor garantizado podrá recurrir, siempre que el otorgante haya consentido en ello en algún momento, a alguna de las medidas previstas en los artículos 8.1 del Convenio y VII.1 del Protocolo de Luxemburgo (44). La intervención de un órgano jurisdiccional será obligatoria sólo si el Estado contratante lo ha establecido así expresamente (arts. 13.2 y 10 lit. b a contrario sensu, 54.2 del Convenio) o cuando las partes no hayan dicho nada al respecto (art. 8.1 a sensu contrario), así como en caso de que se soliciten medidas provisionales (art. 13) (45). Si el producto de la venta excede del crédito garantizado, la cuantía sobrante habrá de entregarse a los demás acreedores garantizados según el rango que les corresponda en aplicación del artículo 29 y, en su caso, al deudor (art. 8.6 del Convenio). Sin embargo, esta posibilidad de "autoayuda" del acreedor, sin intervención de un Tribunal, tiene difícil encaje en los ordenamientos jurídicos continentales (46) y ofrece menos garantías a los acreedores de rango inferior, principalmente debido a que el acreedor

(43) Podrán tener la consideración de violación sustancial de los derechos del acreedor, asimismo, omisiones en relación con el seguro del objeto o su estado de reparación, así como los actos de disposición no autorizados con respecto al bien. Al respecto vid. GOODE (n. 5), pp. 76 y s.

(44) Las posibilidades que ofrecen el Convenio y el Protocolo son: i) tomar la posesión o el control de cualquier objeto gravado en beneficio del deudor; ii) vender o arrendar el objeto; iii) percibir o recibir todo ingreso o beneficio proveniente de la gestión o explotación del objeto; o iv) hacer exportar y transportar físicamente el material rodante fuera del territorio donde se encuentre. En caso de que se trate de un contrato de compraventa con reserva de dominio o de arrendamiento, el vendedor condicional o el arrendador podrán rescindir el contrato y recuperar el bien (art. 10 del Convenio).

(45) A la vista de que la Unión Europea ha asumido competencias en el ámbito de la concesión de medidas provisionales o cautelares, la Decisión n° 2009/370 prevé que los Estados miembros deberán sujetar lo dispuesto en el Convenio en materia de medidas provisionales al art. 31 del Reglamento n° 44/2001 si el demandado está domiciliado en la Comunidad, por lo que, en particular, deberá existir una conexión real entre el objeto de las medidas solicitadas y la competencia territorial del Estado contratante del Juez que conoce del asunto (STJCE de 17 de noviembre de 1998, as. C-391/95). Por otro lado, la propuesta de Decisión sobre la firma del Protocolo de Luxemburgo prevé que la Unión no efectuará la declaración de conformidad con los arts. VIII.1 y XXVII.1 del Protocolo de Luxemburgo, por lo que no podrá solicitarse la venta del vehículo como medida provisional.

(46) Sin perjuicio de que la propia LHM prevé, en sus arts. 87 y ss., un procedimiento ejecutivo extrajudicial en el que, sin embargo, es preceptiva la intervención de un notario para salvaguardar los intereses de todas las partes involucradas (art. 87.1ª LHM).

que vende el objeto puede hacerlo por debajo del precio de mercado (47), sin que la exigencia de que la medida se notifique, con antelación suficiente (14 días, art. VII.4 del Protocolo) y por escrito, a los demás acreedores o que aquélla ha de aplicarse de forma “comercialmente razonable” (art. 8.3) parezca suficiente para paliar los efectos apuntados (48).

En cuanto al Tribunal competente para solicitar medidas ante el incumplimiento del deudor, se aprecia un conflicto entre la regulación del Convenio de Ciudad del Cabo y el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF). Éste rige en su artículo 12 § 5 que “[l]os vehículos ferroviarios sólo podrán ser embargados, en un territorio distinto del Estado miembro en que el poseedor tenga su sede social, en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial de dicho Estado”. El artículo 42 del Convenio de Ciudad del Cabo permite, sin embargo, que sean las propias partes en el acuerdo de garantía quienes, mediante el pacto oportuno (escrito o no, siempre que cumpla con los requisitos formales de la ley del foro elegido, art. 42.2), determinen el Tribunal competente. Aun a pesar de que la competencia judicial consignada en el artículo 12 § 5 COTIF es exclusiva, ha de entenderse válida la elección de foro al amparo del artículo 42 del Convenio de Ciudad del Cabo, ya que el artículo XX del Protocolo de Luxemburgo prevé que el Convenio prevalecerá sobre el COTIF en caso de que sus preceptos sean incompatibles. Ahora bien, en el caso de que las partes hayan omitido pactar una cláusula de jurisdicción, entendemos que será de aplicación el artículo 12 § 5 COTIF, y el embargo podrá ordenarse sólo por el órgano jurisdiccional correspondiente del Estado donde el titular del material tenga su sede social.

3.3. Garantía internacional e insolvencia del deudor

En cuanto a los procedimientos de insolvencia del deudor, el artículo 30 del Convenio dispone que “una garantía internacional tiene efecto si la garantía fue inscrita antes del comienzo de dichos procedimientos y de conformidad con el presente Convenio”, es decir, antes del momento en que dichos procedimientos deben comenzar de acuerdo con la ley aplicable a la insolvencia (art. 1 lit. d). Por la vía de los artículos 40 y 50.2, la protección otorgada por el Convenio se amplía a los derechos y garantías no contractuales inscritas y a las garantías nacionales no ins-

(47) MAURI, G., “The Cape Town Convention on Interests in Mobile Equipment as Applied to Aircraft: Are Lenders Better Off under the Geneva Convention?”, en: ERPL, 5/2005, pp. 649 y s.; SAGAERT, V., “The UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Belgian Perspective”, en: ERPL, 1/2004, pp. 85 y s.

(48) Así también, SAGAERT (n. 46), p. 86. Crítico, por entender que la vinculación del ejercicio de las facultades consignadas en el art. 8 del Convenio a un concepto jurídico indeterminado (“comercialmente razonable”) genera una litigiosidad innecesaria, CASTILLO-TRIANA (n. 14), pp. 469 y s.

cribles respecto de las cuales se hubiera inscrito el aviso o notificación correspondiente (49).

Al margen de la norma general sobre el reconocimiento de la garantía internacional del artículo 30 del Convenio de Ciudad del Cabo, el Protocolo de Luxemburgo prevé, en su artículo IX, una serie de normas materiales para el caso de que se incoe un procedimiento de insolvencia contra el deudor. Su principal objetivo ha de buscarse en el deseo de superar el territorialismo presente en las diferentes normas concursales de origen nacional o supranacional, en particular, la aplicación de la Ley del Estado donde esté situado el bien (50) a todas aquellas garantías reales que recaigan sobre bienes que se encuentren en un Estado diferente del de la apertura del procedimiento de insolvencia (51).

Aunque la remisión a la *lex rei sitae* es considerada manifiestamente inadecuada en el ámbito de los elementos de equipo móvil —éstos, en definitiva, carecen de un *situs* específico— (52), su aplicación en el concurso del deudor suele exceptuarse sólo en materia de derechos reales sobre buques y aeronaves, donde el punto de conexión se establece habitualmente en el lugar de registro del bien (53).

Sin embargo, el régimen particular del Protocolo de Luxemburgo —que se ha calificado como muy favorable para el acreedor (54) al prever,

(49) GOODE (n. 5), p. 114.

(50) No obstante, téngase presente que, en el ámbito de los vehículos ferroviarios, la normativa conflictual española (art. 10.2 Cc) prevé la aplicación, no de la *lex rei sitae*, sino de la Ley del Estado donde se hubiera inscrito el bien (*lex registri*).

(51) Este es, de acuerdo con el art. 201.1 LC, el régimen aplicable a los bienes situados en Estados no miembros de la Unión Europea. Como acertadamente pone de relieve FRANKEN (“Three Principles of Transnational Corporate Bankruptcy Law: A Review”, en: European Law Journal, vol. 11/2, 2005, p. 235), los diferentes regímenes nacionales en materia concursal siguen un enfoque universal unilateral, de acuerdo con el que la masa del concurso abarca todos los bienes del deudor, donde quiera que se encuentren (en España cfr., en particular, los arts. 76.1, 10.1 in fine LC). Dado que, por otro lado, no suele reconocerse el alcance universal de procedimientos seguidos en el extranjero, el pretendido universalismo de un Estado se detiene en sus propias fronteras (en España vid., en particular, el art. 221.4 LC).

(52) Vid. HONNEBIER / MILO (n. 12), p. 6; SAGAERT (n. 46), p. 79.

(53) En España, el art. 202 LC establece que los efectos del concurso sobre los derechos reales constituidos sobre tales bienes se rigen por la *lex registri* o *lex situs libri*, la Ley del Estado bajo cuya autoridad se lleve el Registro correspondiente. Por su parte, de acuerdo con el art. 76.3 LC, el titular del *ius in rem* tiene derecho a separar los buques y aeronaves gravados de la masa activa del concurso, lo cual no ocurre en las hipotecas y demás garantías reales sobre el material rodante ferroviario. Por el contrario, la constitución de derechos reales sobre los medios de transporte por ferrocarril y su eficacia sí quedan sujetas a la Ley del lugar de su registro (art. 10.2 Cc).

(54) Así, entre otros, MAURI (n. 46), p. 653; SALOMONS, A.F., “Should we Ratify the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Air

bien la recuperación prácticamente inmediata del bien, bien la promesa por parte de la administración concursal o del síndico de satisfacer todas las deudas vencidas hasta la fecha y de atender los pagos futuros (55)—, no parece que llegue a aplicarse en los Estados miembros de la Unión Europea. En este sentido, la Comisión ha declarado que, dada la existencia del Reglamento n° 1346/2000, sobre procedimientos de insolvencia, la competencia de la Comunidad para contraer compromisos externos en esta materia es exclusiva, y cabe esperar que ésta no efectuará la declaración de conformidad con el artículo XXVII del Protocolo (56), al entender que no está justificado establecer una distinción en cuanto a su tratamiento concursal entre los bienes de equipo móvil y los demás bienes del deudor.

En la medida en que las normas del Protocolo de Luxemburgo sobre los efectos de la garantía internacional en los procedimientos de insolvencia no serán de aplicación en los distintos Estados miembros de la Unión Europea, habrá que acudir a la normativa concursal general que se halle en vigor en el momento de la apertura del procedimiento, con la única salvedad de que el ya citado artículo 30 del Convenio de Ciudad del Cabo (57) garantiza la pervivencia de la garantía internacional en los procedimientos de insolvencia. En su virtud, la garantía internacional válidamente constituida no puede ser subordinada a otros derechos o garantías constituidos al amparo de la Ley del concurso, salvo que se trate de derechos o garantías no contractuales que hayan sido objeto de una declaración de acuerdo con el artículo 39.3 del Convenio (58).

Llama la atención la similitud que guarda el artículo 30 del Convenio con los artículos 5.1 y 7.1 del Reglamento n° 1346/2000. Aun a pesar de que la norma comunitaria, ni exige la inclusión del bien gravado en el activo del concurso, ni tampoco preceptúa su exclusión, sí obliga a respetar los derechos del acreedor garantizado en el procedimiento de

Equipment Protocol? Some Remarks from a Dutch Point of View", ERPL, 1/2004, p. 74. Cfr. también TRAAR (n. 17), pp. 106 y s.; MOONEY (n. 5), pp. 37 y s.

(55) Al efecto, el Protocolo de Luxemburgo prevé tres alternativas —A, B y C— que, de distinto contenido, pueden adoptarse por los Estados contratantes a la hora de ratificar el Protocolo (art. XXVII.3 del Protocolo). Como opción más alejada de la tradición jurídica continental se presenta la Alternativa A donde, a semejanza del modelo estadounidense, no se precisa la intervención de un órgano jurisdiccional.

(56) Así, para el Protocolo aeronáutico, la Decisión n° 2009/370, Anexo I, ap. II.6.

(57) Al contrario de lo que ocurre con las normas concursales del art. IX del Protocolo de Luxemburgo, el art. 30 del Convenio no puede ser objeto de ninguna declaración por parte de los Estados contratantes que exceptúe su aplicación (cfr. art. 56.1 del Convenio).

(58) Vid. GOODE (n. 5), p. 115. Ya se ha visto que este será el caso, probablemente y al menos, de los privilegios salariales del art. 32 del Estatuto de los Trabajadores (n. 41).

insolvencia. Si dicho procedimiento se sigue ante un Tribunal español, habrían de efectuarse las matizaciones que se detallan a continuación.

3.3.1. Ley aplicable

El Reglamento n° 1346/2000 es una norma principalmente de derecho internacional privado. Su artículo 5, sin embargo, no es de contenido conflictual sino material. La determinación de la Ley aplicable se deja, por tanto, a la *lex concursus* como *lex fori*. (59) La remisión no lo es, sin embargo, a las normas de conflicto en materia concursal (arts. 199 y ss. LC) sino a las normas generales de derecho internacional privado del foro (art. 10 Cc) (60).

Ahora bien, al contrario de lo que ocurre con los demás medios de transporte terrestre y de lo que preceptúa el artículo 201.1 LC para todos aquellos bienes (incluidos, por tanto, los vehículos ferroviarios) que no se encuentren en un Estado miembro de la Unión Europea, el artículo 10.2 Cc no remite a la *lex rei sitae* (61) sino a la Ley del Estado que lleve el registro de matriculación del vehículo (*lex registri*). Es por ello por lo que, en el caso particular de los derechos reales constituidos sobre el material rodante ferroviario, puede resultar de aplicación el Derecho español aun cuando el bien se encuentre en el extranjero (62). Esta solución conduce a resultados adecuados cuando la garantía real se constituye al amparo

(59) GOODE, R., Principles of Corporate Insolvency Law, 3ª ed., Sweet & Maxwell, Londres 2005, p. 609. Téngase presente, sin embargo, que el Reglamento n° 1346/2000 sólo afecta a los bienes que en el momento de la apertura del procedimiento de insolvencia se encuentren en alguno de los Estados miembros de la UE. A todos aquellos bienes que se encuentren en terceros Estados se les aplicará, por tanto, la Ley que resulte de aplicación de conformidad con los arts. 199 y ss. LC.

(60) En el caso de que el bien objeto de la garantía se encuentre en el extranjero, la cuestión acerca de si el acreedor goza de un derecho real válidamente constituido se resolverá —al tratarse de una cuestión preliminar— como si no existiera el procedimiento de insolvencia. Así, CALVO CARAVACA, A.-L. / CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., "Reglamento (CE) núm. 1346/2000, sobre procedimientos de insolvencia y cuestiones de Ley aplicable", en AA.VV., Estudios sobre la Ley Concursal. Libro Homenaje a Manuel Olivencia, Tomo I, Marcial Pons, Madrid / Barcelona, 2005, pp. 669 y s.; VIRGÓS SORIANO, M. / GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., Comentario al Reglamento europeo de insolvencia, Thomson-Civitas, Madrid, 2003, pp. 96 y s.; REINHARDT en AA.VV., Münchener Kommentar zur Insolvenzordnung, vol. 3, 2ª ed., C.H.Beck, Munich 2008, Art. 5 VO 1346/2000/EG, núm. marg. 6.

(61) A pesar de las ventajas que pueda aportar en otros ámbitos, la aplicación de la Ley del situs puede llevar a resultados poco deseables en materia de garantías mobiliarias, ya que una garantía o reserva de dominio constituida válidamente en un país puede devenir ineficaz al cruzar la frontera. Así, CARRASCOSA en CALVO CARAVACA, A.-L. / CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., Derecho internacional privado, Vol. II, 8ª ed., Comares, Granada 2007, p. 530.

(62) Vid. SÁNCHEZRUS / SÁNCHEZRUS en ROJO, Á. / BELTRÁN, E., Comentario de la Ley Concursal, Tomo I, Civitas, Madrid 2004, p. 1055.

de la legislación española. Surgen dudas, sin embargo, cuando nos encontramos ante un "conflicto móvil" (63), esto es, cuando la garantía (v. gr., una transmisión fiduciaria (64) de la propiedad o un crédito refaccionario) se crea en un Estado (v. gr., Alemania) y el bien se encuentra, en el momento de la apertura del procedimiento de insolvencia, en España o en otro Estado (v. gr., Francia). En este caso, la existencia o no de la garantía deberá determinarse de conformidad con la *lex registri* (art. 10.2 Cc), es decir, el Derecho español, por lo que un acreedor extranjero puede ver frustrada su garantía real si no se han observado los requisitos de fondo o de forma para que dicha garantía pueda nacer válidamente de acuerdo con el ordenamiento español. Sólo en el caso de que la garantía se hubiera constituido válidamente, el artículo 5 del Reglamento 1346/2000 sustrae la garantía de los efectos de la declaración del concurso.

En el caso de que España ratifique el Convenio de Ciudad del Cabo, la garantía internacional constituida a su amparo presentaría la indudable ventaja de que no sólo la cuestión acerca de si la garantía se ha constituido válidamente no dependerá de la Ley del Estado donde se encuentre registrado el vehículo ferroviario, sino que, además, su rango será, con independencia de lo que dispongan las diferentes legislaciones nacionales, el que le corresponda en aplicación de los artículos 29 y ss. del Convenio. Se permitiría así que los futuros titulares de una garantía internacional puedan evaluar mejor el riesgo inherente a la operación crediticia.

3.3.2. Prohibición y paralización de acciones individuales

De conformidad con el artículo 56.1 LC, los titulares de garantías reales sobre bienes del deudor no podrán, durante algún tiempo, iniciar acciones tendentes a ejecutar o realizar forzosamente el bien, cuando éste resulta afecto a la actividad empresarial del deudor. El apartado segundo del mismo precepto se encarga de precisar que las acciones iniciadas con anterioridad a la declaración del concurso se suspenderán y sólo podrán reanudarse en los términos previstos en el apartado primero. La finalidad de esta norma ha de buscarse en el deseo de terminar con la posibilidad de que disfrutaban los acreedores con garantía real durante la vigencia de la anterior legislación concursal de proceder de manera inmediata a la ejecución singular de su garantía al margen del

(63) Con detalle sobre el conflicto móvil, VIRGÓS SORIANO / GARCIMARTÍN ALFÉREZ (n. 59), pp. 96 y s., aunque resulta más esclarecedora la versión inglesa del comentario: *The European Insolvency Regulation: Law and Practice*, Kluwer Law International, La Haya, 2004, p. 95.

(64) La institución alemana de la transmisión fiduciaria de la propiedad (Sicherungsübereignung) suele citarse como paradigma de un derecho de garantía que no se reconoce en prácticamente ningún Estado miembro de la Unión Europea. Véase KIENINGER, E.-M., "Die Zukunft des deutschen und europäischen Mobiliarkreditsicherungsrechts", AcP, vol. 208 (2008), passim, en particular, pp. 187 y ss.

procedimiento concursal (65), con los efectos perniciosos que ello podía tener sobre la continuidad de la empresa.

El material rodante de las empresas ferroviarias estará normalmente afecto a su actividad empresarial, por lo que, con carácter general, no podrá iniciarse ni continuarse procedimientos individuales tendentes a la realización del bien una vez declarado el concurso. Dado que la norma no tiende a dejar sin efecto la garantía internacional (66) y parece resultar cubierta, asimismo, por la excepción del artículo 30.3 lit. b del Convenio (67), la paralización de las acciones individuales afectará también a los bienes gravados con una garantía internacional que se encuentren en España (68). Desde el punto de vista de política legislativa, esta solución se adapta mejor a las exigencias prácticas en materia concursal, ya que no sólo se evita la creación de un patrimonio separado que permanece al margen del procedimiento de insolvencia —máxime cuando la garantía internacional puede afectar a bienes que se encuentran en el propio país de residencia del deudor—, sino que, además, no se pone en peligro los intentos por salvar la empresa al sustraer de la masa los bienes necesarios para el desarrollo de su actividad.

No creemos que pueda argumentarse en contra que la similitud del tenor del artículo 30 con el del artículo 5 del Reglamento n° 1346/2000 obliga a interpretarlo en un sentido parecido, esto es, que el derecho real

(65) Vid. BROSETA PONT, M. / MARTÍNEZ SANZ, E., *Manual de derecho mercantil*, vol. II, 14ª edición, Tecnos, Madrid, 2007, p. 532. Desde otro sector de la doctrina se apunta, sin embargo, que la paralización ordenada por el art. 56 LC resulta gravemente perjudicial para la economía, por entender que tal medida encarecerá la financiación hipotecaria, en compensación por el retraso en el cobro o en la ejecución de la garantía real. Así, GARCÍA SOLÉ / GÓMEZ GÁLLIGO (n. 38), p. 276.

(66) El art. 154.3 LC establece, en definitiva, que los pagos de los créditos contra la masa no se efectuarán con cargo a los créditos con privilegio especial, y éstos se satisfarán, precisamente, con cargo a los bienes afectos, ya sean objeto de ejecución separada o colectiva (art. 155.1 LC).

(67) Las distintas versiones oficiales de la norma no dejan de generar confusión en el intérprete. Mientras que los textos en castellano y en francés se refieren a los derechos de propiedad sometidos al control de la administración concursal, la versión inglesa deja a salvo las reglas procedimentales sobre el ejercicio de derechos sobre un elemento patrimonial (las demás versiones lingüísticas —árabe, ruso y chino— no son, por desconocimiento, tomadas en consideración). A la vista de que sólo la versión inglesa ofrece un contenido normativo propio, creemos que debe darse preferencia a ésta en detrimento de las demás.

(68) Véase el ejemplo en MOONEY (n. 5), p. 37. Con idéntico resultado, para el Derecho italiano, VENEZIANO, A., "La Convenzione di Città del Capo relativa alle garanzie su alcuni beni strumentali: verso un diritto uniforme delle garanzie mobiliari internazionali?", en TULLIO, *Il Protocollo Aeronautico annesso alla Convenzione relativa alle Garanzie Internazionali su Beni Mobili Strumentali*, CEDAM, Padua, 2005, pp. 59 y s.

no se vería afectado en absoluto por la declaración del concurso (69) y que el acreedor podría ejecutar la garantía sin estar sujeto a las restricciones de la *lex fori concursus* o de la *lex rei sitae*, privando así a la administración concursal de los medios para promover la salvación de la empresa (70). Y ello porque, de un lado, la fórmula empleada en el artículo 30 del Convenio (“una garantía internacional tiene efecto” en vez de “[l]a apertura del procedimiento de insolvencia no afectará al derecho real”) no parece oponerse a una interpretación en sentido diverso; de otro, la situación de hecho difiere por cuanto el artículo 30 del Convenio se aplica incluso cuando el bien se encuentra en el país de residencia del deudor y cuando ambas partes en el acuerdo de garantía residen en el mismo Estado (71).

Por otra parte, en virtud de la remisión a la *lex rei sitae* para los efectos del concurso sobre los derechos reales constituidos sobre bienes que en el momento de la declaración del concurso se encuentren en el territorio de un Estado no miembro de la Unión Europea (art. 201.1 LC), no puede aplicarse el artículo 56 LC a dichos bienes y sólo resultan prohibidas la iniciación y la terminación de procedimientos individuales si así lo prevé la *lex rei sitae* (72).

3.3.3. Compraventa a plazos, leasing e insolvencia del deudor

La Ley de Enjuiciamiento Civil española (LEC) prevé, para la recuperación inmediata por parte del acreedor del bien entregado como consecuencia de la celebración de contratos de compraventa a plazos con reserva de dominio o de arrendamiento financiero en caso de incumplimiento del deudor, cualquiera que sea su cuantía, el cauce del juicio declarativo en la modalidad de juicio verbal (art. 250.1.11° LEC). La Ley Concursal, sin embargo, le brinda —en el artículo 56.1, 2ª alternativa, LC— un tratamiento similar al de los procesos de ejecución cuando

(69) Así, para el art. 5 del Reglamento n° 1346/2000, el considerando 25 del Reglamento y la opinión mayoritaria en la doctrina. Por todos, véase REINHARDT (n. 59), Art. 5, núm.marg. 13. Parcialmente distinto, HUBER en HAß et al., EU-Insolvenzverordnung, C.H.Beck, Munich, 2005, Art. 5, núm.marg. 16 y ss., [por entender que será la *lex rei sitae* la que determinará el alcance de la garantía en la insolvencia del deudor (núm.marg. 25)]. No obstante, en un procedimiento iniciado en España habrá que dilucidarse previamente si el derecho real se ha constituido válidamente de acuerdo con la *lex registri* (art. 10.2 Cc).

(70) Así, entre otros muchos, REINHARDT (n. 59), núm.marg. 14; LIERSCH, O., “Sicherungsrechte im Internationalen Insolvenzrecht”, NZI, 1/2002, p. 16.

(71) Sin perjuicio de la posibilidad de los Estados contratantes de excluir del ámbito de aplicación del Convenio a las transacciones internas (que seguirían sujetas, sin embargo, a las reglas en materia de inscripción y preferencia del Convenio).

(72) Así también, CARRASCO PERERA, A., Los derechos de garantía en la Ley Concursal, 2ª ed., Aranzadi, Cizur Menor, 2008, pp. 86 y s.

se trata de un bien afecto a la actividad empresarial (73), es decir, no podrán ejercitarse dichas acciones hasta que se apruebe un convenio que no afecte al bien o que transcurra un año desde la declaración del concurso sin que se proceda a la liquidación. A su vez, resulta contradictorio el otorgamiento, por un lado, de la facultad de recuperar el objeto —bien por no haberse transmitido el derecho de propiedad sobre el mismo al adquirente, bien como consecuencia de la resolución del contrato por impago— (arts. 56 y, en su caso, 80 LC) y, por otro, de la condición de acreedor privilegiado de acuerdo con el artículo 90.1.4° LC. La cuestión resulta muy discutida en la doctrina, y no es éste el lugar para analizarla con detalle. Baste con reseñar que tanto la reserva de dominio en la compraventa a plazos como el arrendamiento financiero conservan su eficacia, de una u otra forma, también en el concurso del deudor.

Ahora bien, si el vehículo objeto de una compraventa a plazos con reserva de dominio se encuentra en el territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea, la posición del vendedor garantizado es idéntica a la del acreedor con garantía real (art. 7 Reglamento n° 1346/2000). En el caso de que se encuentre en un Estado no miembro, los efectos del concurso se regirán por la Ley de éste (art. 201.1, 2ª alt., LC), por lo que la configuración de los derechos del acreedor como dominicales o crediticios —es decir, si procede, en su caso, la separación *ex iure dominii* o *ex iure crediti*— dependerá de la Ley del *situs*.

Ya se ha visto que la naturaleza jurídica de la reserva de dominio en la compraventa a plazos y del derecho del arrendador en un contrato de leasing tampoco está resuelta en el Convenio de Ciudad del Cabo; en caso de que se inscriba en el Registro Internacional, sin embargo, ambas garantías gozarán de prioridad sobre cualquier otra garantía, nacional o internacional, inscrita con posterioridad o no inscrita. Su eficacia no dependerá, por tanto, de que el Estado en cuyo territorio se encuentre el bien reconozca su validez, pero el tratamiento que merezca en el concurso del deudor se regirá, en ausencia de una declaración acerca de la aplicación de las normas materiales del Convenio para los casos de insolvencia del comprador o arrendatario (art. IX.1 del Protocolo de Luxemburgo), por la *lex concursus*.

(73) Sobre esta paradoja vid. REDONDO GARCÍA, F., “Concurso y situaciones posesorias”, Revista de Derecho Patrimonial, vol. 19, 2007, pp. 149 y s. y doctrina ahí citada (nota 16).

IV. A modo de conclusión: ¿conviene ratificar el Convenio de Ciudad del Cabo?

Como se acaba de ver, el sistema de Ciudad del Cabo no provee una solución para todos los problemas que plantea la financiación del material rodante ferroviario, y la novedad del enfoque o la configuración de la garantía internacional como muy protectora de los intereses de los acreedores no siempre casan con las tradiciones jurídicas europeas. Por su parte, la presencia abundante de cláusulas *opt in* y *opt out* —cláusulas, por tanto, que vinculan la aplicación de determinados preceptos a la existencia de una declaración positiva o la ausencia de una declaración negativa por parte de los Estados contratantes— no se corresponde con el afán de uniformidad de la norma. Sin embargo, la posibilidad de que los Estados ratifiquen un Convenio y Protocolo *à la carte* parece ser la única forma de asegurar una aceptación lo bastante amplia para que tenga sentido hablar de una uniformización de la materia.

Las ventajas que ofrece la regulación uniforme son obvias. A pesar de las dificultades que supone el distinto ancho de vía, los vagones ferroviarios y, en menor medida, las locomotoras circulan hoy libremente por todo el territorio de la Unión Europea, pero la existencia de normas de conflicto de muy diverso contenido lleva a resultados contradictorios en función del lugar en que se encuentre el bien en el momento de la apertura de los procedimientos de apremio o de insolvencia. Esta situación se agudiza en los llamados conflictos móviles, con la consecuencia de que el derecho real del acreedor garantizado puede no ser reconocido en la insolvencia del deudor.

La adhesión al Convenio de Ciudad del Cabo y la firma y ratificación del Protocolo de Luxemburgo puede solucionar algunos de los problemas apuntados. Ciertamente, la Comisión Europea prevé la no aplicación de las normas materiales en caso de insolvencia del deudor o el régimen particular de las medidas provisionales. No puede obviarse, sin embargo, que la existencia de una regulación uniforme en materia de constitución e inscripción de garantías sobre el material rodante ferroviario supone un avance importante en la medida en que la oponibilidad de la garantía frente a terceros no se hace depender ya de una Ley nacional concreta —ya sea la *lex rei sitae*, ya sea la *lex registri*— sino que deriva directamente del Convenio.

Finalmente, el hecho de que la constitución de una garantía internacional al amparo del Convenio sea más sencilla y pueda efectuarse a un coste inferior coadyuvará, junto con la robustez de la garantía y la (relativa) seguridad que ofrece la existencia de un registro internacional, a que la consecución de la financiación necesaria para ampliar o modernizar la flota de vehículos sea más fácil y pueda obtenerse —a ello apunta la

experiencia en el sector aeronáutico— a un tipo de interés menos elevado. El futuro habrá de mostrar si las ventajas asociadas al notice filing superan los inconvenientes generados por la ausencia de un control de legalidad *ex ante* o si, por el contrario, la eliminación de cualquier tipo de calificación previa genera problemas de seguridad jurídica que no se darían —o no se darían de la misma forma— en los sistemas registrales del continente europeo, al margen de las implicaciones que pueda tener el libre acceso al registro electrónico desde el punto de vista de la protección de datos personales. Ahora bien, a pesar de las reticencias que el sistema diseñado por el Convenio de Ciudad del Cabo pueda suscitar entre los juristas del civil law (y que puede superarse en buena medida con una configuración adecuada de los puntos de acceso nacionales), existen razones de peso que, en opinión de quien escribe, han de llevar necesariamente a que, tarde o temprano, se proceda a la adhesión o firma y ratificación del Convenio y sus Protocolos.

En primer lugar, la apertura a la libre competencia del sector de los transportes por ferrocarril conlleva la necesidad de pensar en formas alternativas —privadas— de financiación del material rodante, y no puede descartarse que parte del capital necesario provenga del extranjero. Aquí es donde la garantía internacional ofrece indudables ventajas frente a los diferentes *iura in rem* de corte nacional: no sólo podrá el financiador potencial comprobar la existencia de cargas anteriores desde cualquier parte del mundo a través de Internet, sino que, además, podrá confiar en que —una vez cumplidos los requisitos de capacidad de los contratantes y efectivo concurso de voluntades— la garantía no será desbancada en un futuro procedimiento de apremio o concursal. En segundo lugar, tanto si se trata de un país productor de vehículos ferroviarios como si éstos se importan mayoritariamente, conviene ofrecer la posibilidad de que las partes se acojan a la regulación uniforme. En el primero de los casos, porque la robustez de la garantía aumenta la probabilidad de que el acreedor cobre lo debido en la insolvencia del deudor; en el segundo, porque se amplían las posibilidades de financiación o porque ésta se posibilita (no puede descartarse que quien financia el bien —o lo da en leasing o lo vende con reserva de dominio— exigirá la constitución de una garantía internacional al amparo del Convenio de Ciudad del Cabo) y puede conseguirse con unas condiciones económicas más ventajosas. Todo ello en beneficio de la revitalización del ferrocarril que —dada (sobre todo, pero no sólo) la congestión de las infraestructuras viarias— ha de considerarse un objetivo primordial de la política de transportes en Europa.

V. Bibliografía

AA.VV., "Münchener Kommentar zur Insolvenzordnung", vol. 3, 2ª ed., C.H.Beck, Munich 2008.

HAß, D./HUBER, P./GRUBER, U./HEIDERHOFF, B., EU-Insolvenzverordnung, C.H.Beck, Munich 2005.

AESCHLIMANN, L./FOËX, B., "Sûretés mobilières: limites et réforme du droit suisse", en THÉVENOZ/BOVET, Journée 2005 de droit bancaire et financier, Schulthess, Ginebra/Zurich/Basilea, 2006.

BROSETA PONT, M./MARTÍNEZ SANZ, F., "Manual de Derecho mercantil", vol. II, 14ª edición, Tecnos, Madrid, 2007.

BURMAN, H., "Introductory Note - Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock", *International Legal Materials*, vol. 46, 2007.

CALVO CARAVACA, A.-L./CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., "Reglamento (CE) núm. 1346/2000, sobre procedimientos de insolvencia y cuestiones de Ley aplicable", en AA.VV., *Estudios sobre la Ley Concursal. Libro Homenaje a Manuel Olivencia*, Tomo 1, Marcial Pons, Madrid / Barcelona, 2005.

CALVO CARAVACA, A.-L./CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., "Derecho internacional privado", Volumen II, 8ª edición, Comares, Granada, 2007

CÁMARA LAPUENTE, S., "Los sistemas registrales en el marco del Derecho privado europeo: reflexiones comparatistas sobre la inscripción registral como formalidad de los contratos", *Anuario de Derecho Civil*, vol. LVII, 2004).

CARRASCO PERERA, Á., "Los derechos de garantía en la Ley Concursal", 2ª edición, Aranzadi, Cizur Menor, 2008.

CASTILLO-TRIANA, R., "The Relevance of the Luxembourg Protocol for Central and South America", en: *ULR*, 2007.

DAVIES, I., "The Reform of English Personal Property Security Law: Functionalism and Article 9 of the Uniform Commercial Code", *Legal Studies*, vol. 24, 2004.

FERNÁNDEZ DEL POZO, L., "El registro de bienes muebles. Los bienes muebles y la preferencia registral de los derechos inscritos", Marcial Pons, Madrid/Barcelona, 2004.

FRANKEN, S.M., "Three Principles of Transnational Corporate Bankruptcy Law: A Review", *European Law Journal*, vol. 11/2, 2005.

GARCÍA SOLÉ, F. / GÓMEZ GÁLLIGO, F.J., "Derecho de los bienes muebles. Financiación y garantías en la contratación mobiliaria", Marcial Pons, Madrid/Barcelona, 2002.

GOODE, R., "Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment" - Official Commentary, UNIDROIT, Roma, 2002.

— "The International Interest as an Autonomous Property Interest", *European Review of Private Law*, 1/2004.

— "Principles of Corporate Insolvency Law", 3ª edición, Sweet & Maxwell, Londres 2005.

HARRIS, S.L., "The International Rail Registry", *Uniform Law Review*, vol. XII, 2007.

HONNEBIER, B.P., "The Cape Town Convention and International Registry for Mortgages and other Secured Interests in Aircraft", *Notarius International*, 1-2/2006.

HONNEBIER, B.P., "The Alleged Issues Concerning the Financing of Aircraft Issues", en: *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, vol. 56, 2007.

HONNEBIER, B.P.,-MILO, J.M., "The Convention of Cape Town: The Creation of International Interests in Mobile Equipment", *European Review of Private Law*, 1/2004.

KIENINGER, E.-M., "Die Zukunft des deutschen und europäischen Mobiliarkreditsicherungsrechts", *Archiv für die civilistische Praxis*, vol. 208, 2008.

LIERSCH, O., "Sicherungsrechte im Internationalen Insolvenzrecht", *Neue Zeitschrift für das Recht der Insolvenz und Sanierung*, 1/2002.

MACIEL, R.N., "The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment: An Argentine Perspective", *Air & Space Law*, vol. XXIX, 2004.

MAURI, G., "The Cape Town Convention on Interests in Mobile Equipment as Applied to Aircraft: Are Lenders Better Off under the Geneva Convention?", en: *European Review of Private Law*, 5/2005.

MÉNDEZ GONZÁLEZ, F.P., "Seguridad del tráfico versus seguridad de los derechos: un falso dilema", en AA.VV., *Estudios jurídicos en homenaje al profesor Luis Díez-Picazo*, Tomo III, Thomson-Civitas, Madrid, 2003.

MOONEY, CH.W., "Insolvency Law as Credit Enhancement: Insolvency-related Provisions of the Cape Town Convention and the

Aircraft Equipment Protocol", *International Insolvency Review*, vol. 13, 2004.

MUTZ, G., "Le régime international pour les garanties proposé par Unidroit: l'intérêt du secteur ferroviaire et de l'OTIF en particulier", *Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr*, vol. 107 (1999), pp. 238-249 (= *Uniform Law Review*, vol. 4, 1999).

MUTZ, G., "Das internationale Register für internationale Sicherheiten an Eisenbahnrollmaterial", *Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr*, vol. 111, 2003.

REDONDO GARCÍA, F., "Concurso y situaciones posesorias", *Revista de Derecho Patrimonial*, vol. 19, 2007.

ROJO, Á./BELTRÁN, E., "Comentario de la Ley Concursal", Tomo I, Civitas, Madrid 2004.

ROSEN, H., "The Regimen of the Railway Rolling Stock Protocol", *European Review of Private Law*, 1/2004.

ROSEN, H., "An Overview of the Draft Rail Protocol: A Significant Step Forward for the Rail Industry", en UNIDROIT SECRETARY, "Explanatory Report of the Draft Protocol on Matters Specific to Railway Rolling Stock", UNIDROIT/OTIF, DCME-RP - Doc. 4, 2006.

ROSEN, H., "The Luxembourg Rail Protocol: a Major Advance for the Railway Industry", *Uniform Law Review*, vol. XII, 2007.

SAGAERT, V., "The UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Belgian Perspective", *European Review of Private Law*, 1/2004.

SALOMONS, A.F., "Should we Ratify the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Air Equipment Protocol? Some Remarks from a Dutch Point of View", *European Review of Private Law*, 1/2004.

SCHMALENBACH, D./SESTER, P., "Internationale Sicherungsrechte an Flugzeugen auf der Basis der Kapstadt-Konvention: Umsetzungsprobleme und praktische Vorwirkungen", *Wertpapier-Mitteilungen*, 2005.

STANFORD, M.J., "The New Regimen: Its History and Future after South Africa", *European Review of Private Law*, 1/2004.

TRAAR, TH., "Das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung

betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials. «Eisenbahnprotokoll zum Kapstädter Übereinkommen 2001» – eine erste Übersicht", en: *Zeitschrift für Rechtsvergleichung, Internationales Privatrecht und Europarecht*, 2007.

VAN ERP, S., "The Cape Town Convention: a Model for a European System of Security Interests Registration?", *European Review of Private Law*, 1/2004.

VENEZIANO, A., "La Convenzione di Città del Capo relativa alle garanzie su alcuni beni strumentali: verso un diritto uniforme delle garanzie mobiliari internazionali?", en TULLIO, *Il Protocollo Aeronautico annesso alla Convenzione relativa alle Garanzie Internazionali su Beni Mobili Strumentali*, CEDAM, Padua, 2005.

VIRGÓS SORIANO, M./GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., "Comentario al Reglamento europeo de insolvencia", Thomson-Civitas, Madrid, 2003.

VIRGÓSSORIANO, M./GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F.J., "The European Insolvency Regulation: Law and Practice", *Kluwer Law International*, La Haya, 2004.