

**CONJUNTO DE MATERIAL ADMINISTRATIVO PARA LA  
RATIFICACIÓN O ADHESIÓN AL CONVENIO RELATIVO A GARANTÍAS  
INTERNACIONALES SOBRE ELEMENTOS DE EQUIPO MÓVIL  
Y AL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO SOBRE CUESTIONES ESPECÍFICAS  
DE LOS ELEMENTOS DE EQUIPO AERONÁUTICO**

**FIRMADOS EN CIUDAD DEL CABO EL 16 DE NOVIEMBRE DE 2001**

**1. Nombre completo de los instrumentos:**

*Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil,*  
**firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (Doc 9793)**

*Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio  
relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil,*  
**firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 (Doc 9794)**

**2. Antecedentes:**

Conferencia diplomática para adoptar un Convenio relativo a equipo móvil y un Protocolo aeronáutico, celebrada en Ciudad del Cabo bajo el patrocinio conjunto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001.

**3. Resumen:**

De conformidad con el Artículo 6, párrafo 1, del Convenio, el Convenio y el Protocolo deben considerarse e interpretarse como un solo instrumento. Por consiguiente, la Conferencia diplomática en su Resolución núm. 1 respaldó el **Texto refundido** (Doc 9795) para facilitar en la práctica la aplicación de las normas del Convenio y del Protocolo.

El Convenio y el Protocolo están dirigidos principalmente a superar el problema de obtener derechos ciertos y fácilmente exigibles sobre objetos aeronáuticos de valor elevado, es decir: células de aeronaves, motores de aviones y helicópteros que, por su naturaleza, no permanecen en un lugar fijo. Este problema proviene fundamentalmente de los enfoques muy diferentes que los sistemas jurídicos adoptan en materia de derechos de garantía, de reserva de dominio y de arrendamiento, lo cual engendra incertidumbre entre los posibles financieros en cuanto a la eficacia de sus derechos. El resultado es que se inhibe el financiamiento respecto a objetos aeronáuticos de valor elevado y aumenta el costo de los préstamos.

El Convenio y el Protocolo abren camino al establecer reglas de fondo que rigen las medidas de que dispone un acreedor hasta que se decida su reclamación y el rango de las garantías concurrentes sobre el equipo móvil así como las cesiones concurrentes de dichas garantías. Un régimen internacional que ofrece una protección adecuada a las garantías internacionales y a los derechos de reserva de dominio debería reducir los riesgos para los acreedores, y por consiguiente los costos de los préstamos para los deudores, y facilitar el crédito para la adquisición de objetos aeronáuticos. Al mismo tiempo, ambos instrumentos contienen un conjunto de salvaguardias para los deudores, a fin de que las medidas se ejerzan de un modo comercialmente razonable, que un deudor contra quien se han otorgado medidas provisionales esté protegido en caso de que la reclamación del acreedor en definitiva sea rechazada y que a los deudores que cumplen sus obligaciones se les reconozca el derecho de goce pacífico contra sus acreedores y contra los terceros cuyos derechos están subordinados a los suyos.

De conformidad con el Artículo 16, párrafo 1, del Convenio, habrá de establecerse un Registro internacional para inscribir, primero, garantías internacionales, garantías internacionales futuras y derechos y garantías no contractuales susceptibles de inscripción; segundo, cesiones y cesiones futuras de garantías internacionales; tercero, adquisiciones de garantías internacionales por subrogación legal o contractual en virtud de la ley aplicable; cuarto, avisos de garantías nacionales; y, finalmente, acuerdos de subordinación de rango de las garantías mencionadas antes. De conformidad con el Artículo 41 del Convenio, las ventas y las ventas futuras también pueden ser inscritas en el Registro internacional que habrá de crearse para objetos aeronáuticos, de conformidad con el Artículo III del Protocolo aeronáutico. La importancia de la inscripción con arreglo al nuevo régimen internacional introducido por el Convenio y el Protocolo aeronáutico se pone en evidencia en el Capítulo VIII (Efectos contra terceros de las garantías internacionales) del Convenio, y en particular en el Artículo 29 (Rango de las garantías concurrentes), que en el párrafo 1 prevé que “una garantía inscrita tiene prioridad sobre cualquier otra inscrita con posterioridad y sobre una garantía no inscrita”.

4. **Razones principales de la ratificación:**

Las ventajas que los Estados podrían esperar obtener al pasar a ser Partes en el Convenio y en el Protocolo aeronáutico son de carácter jurídico y económico.

*Ventajas jurídicas* — Por medio de la creación de un nuevo régimen internacional uniforme que rige las garantías sobre equipo móvil de valor elevado –basado en la creación de una garantía internacional sobre dichas categorías de equipo que deberá ser reconocida en todos los Estados contratantes y en el establecimiento de un sistema internacional para la inscripción electrónica de dichas garantías– el Convenio y el Protocolo mejorarán considerablemente la predictibilidad para hacer valer los derechos de garantía, de reserva de dominio y de arrendamiento sobre los objetos aeronáuticos.

*Ventajas económicas* — El establecimiento de este nuevo régimen internacional que facilita la creación, perfección y exigibilidad de los derechos de garantía, de reserva de dominio y de arrendamiento sobre los objetos aeronáuticos aumentará la confianza de los financieros y de los inversores institucionales, permitiendo convertir los préstamos no líquidos en valores líquidos y atraer capitales nacionales y extranjeros para financiar dicho equipo. Este régimen también mejorará las oportunidades para la financiación de equipo aeronáutico de valor elevado garantizándola con activos; además, en virtud de la mayor predictibilidad jurídica que ofrecerá, debería reducir los riesgos para los acreedores y, por consiguiente, los costos de los préstamos para los deudores y facilitar la obtención de créditos para adquirir equipo aeronáutico de valor elevado. Cabe señalar que, aunque la financiación es una condición típica de la adquisición y del uso de aeronaves y motores de aeronaves, el Convenio y el Protocolo aeronáutico contribuirán a mejorar la seguridad operacional, al ayudar a las líneas aéreas de muchos Estados a modernizar y mejorar sus flotas.

5. **Entrada en vigor:**

El Protocolo aeronáutico y el Convenio de Ciudad del Cabo aplicado al equipo aeronáutico entró en vigor el 1 de marzo de 2006.

6. **Depositario:**

Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)  
A la atención del Secretario General  
28 Via Panisperna  
00184 Roma  
Italia  
Tel.: +39 06 696211  
Facsímile: +39 06 699 41394  
Correo-e: [unidroit.rome@unidroit.org](mailto:unidroit.rome@unidroit.org)  
Sitio web: [www.unidroit.org](http://www.unidroit.org)

**Importante:**

Consulte el sitio web del depositario o póngase en contacto con el depositario si desea obtener información con respecto a:

- Modelos de instrumentos de ratificación o adhesión;
- Memorandos explicativos para ayudarle a completar declaraciones; y
- Designación de puntos de acceso.