

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/16-NE/13
05/08/05

**DÉCIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/16)**

(Fortaleza, Brasil, 10 al 12 de agosto de 2005)

**Cuestión 13 del
Orden del Día:**

**Legislación Aeronáutica Nacional (Derecho Comparado). Modernización del
Convenio de Roma.**

Tarea No. 28 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por Colombia)

Introducción

1. Como se recordará, la XVI Asamblea Ordinaria (Rio de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) acordó incorporar dentro del Programa de Trabajo de la CLAC para este bienio, la tarea relacionada a la legislación aeronáutica nacional (derecho comparado). Modernización del Convenio de Roma. En dicha oportunidad, Colombia y Ecuador se comprometieron a participar como "puntos focales" de dicha tarea.

Estudio comparado de las legislaciones aeronáuticas nacionales

2. La propuesta presentada en esa oportunidad, consistía en que el GEPEJTA avocara un análisis comparativo de los códigos aeronáuticos y normatividad marco que rige la actividad aérea en la región, con la finalidad de adelantar un estudio desde el punto de vista del derecho comparado de algunas instituciones jurídicas con un alto impacto comercial, y proponer desarrollos legales que faciliten la unificación normativa y faciliten la actividad comercial para las empresas aéreas de la Región.

3. Para llevar a cabo este trabajo, se sugiere en primera instancia identificar y priorizar las instituciones legales sobre las cuales se iniciaría una compilación de normativas aplicables y análisis desde el punto de vista comparado.

4. Para el logro de este objetivo, se invita al GEPEJTA a presentar sus puntos de vista en torno a los siguientes temas, sin perjuicio de que otros sean propuestos en la discusión:

- Contratos de utilización de aeronaves (Fletamentos, Arrendamientos, Locación, etc)
- Reconocimiento de derechos sobre aeronaves (Hipoteca, Embargo, Secuestro, etc)
- Régimen de los Explotadores de Aeronaves (empresas aéreas)
- Actividades Aéreas Conexas (Transporte Privado, Escuelas de Aviación, Turismo y Mantenimiento)
- Régimen Legal de las Aeronaves
- Personal Aeronáutico
- Infraestructura Aeronáutica
- Daños a Terceros en la Superficie
- Abordaje
- Régimen de Responsabilidad en el transporte aéreo (interno e internacional)
- Seguros Aeronáuticos
- Búsqueda, Rescate, Asistencia y Salvamento
- Investigación de Accidentes de Aviación
- Servicios de Navegación Aérea

5. Una vez definidos los temas prioritarios para iniciar el estudio comparado, sería necesario que las diferentes autoridades de la región remitan por vía electrónica a los puntos focales, el texto completo de las normas que regulan las instituciones, con el fin de presentar un informe de avance en la próxima reunión del GEPEJTA.

Modernización del Convenio de Roma

6. Respecto a la modernización del Convenio de Roma, vale la pena recordar que la Delegación de Colombia preparó y presentó la Nota de Estudio A35-WP/238 (cuyo texto se adjunta), la cual fue discutida en el seno de la Comisión Jurídica de la 35ª Asamblea de la OACI.

7. Al respecto, en las minutas de la reunión se dejó constancia del siguiente texto

“...37:4 Colombia presentó la nota WP/238, en la cual sometía a un análisis ulterior la conveniencia de seguir estudiando el asunto del “embargo”, “arresto” y otras “medidas cautelares” en el contexto del cumplimiento de las sentencias judiciales dimanantes de la responsabilidad por la actividad aeronáutica. Esa delegación era consciente de las limitaciones presupuestarias que afrontaba la Organización y mencionó que, aparte de un estudio por separado, esta cuestión podía incorporarse a la labor sobre la modernización del Convenio de Roma. La Comisión tomó nota de esa propuesta.”

8. Adicionalmente, otras delegaciones y Asociaciones, efectuaron sus aportes en torno a los avances del Grupo de Trabajo constituido para el efecto por la OACI.

9. Se invita a los Expertos a discutir la nota de estudio que se **adjunta** a la presente e igualmente a informar sobre nuevos avances del Grupo de Trabajo de la OACI sobre los que tengan conocimiento, con el fin de continuar estructurando una posición común de la región sobre este particular.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

10. Se insta a las delegaciones a expresar sus puntos de vista, de conformidad con lo planteado en los numerales 3, 4 y 8 de la presente nota.



A35-WP/238*
LE/19
27/9/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 34: Informe sobre la situación de la modernización del Convenio de Roma de 1952

Cuestión 37: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

“EMBARGO”, “ARRESTO” Y “MEDIDAS CAUTELARES” EN CASO DE DAÑOS CAUSADOS A TERCEROS Y OTROS CASOS DE RESPONSABILIDAD AERONÁUTICA

(Nota presentada por la República de Colombia)

RESUMEN

La presente nota de estudio plantea la conveniencia de analizar la cuestión de la revisión de las disposiciones sobre “embargos”, “arrestos” y otras “medidas cautelares” en la labor adelantada por el Comité Jurídico de la OACI en relación con la modernización del Convenio sobre daños a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras y otros convenios internacionales relacionados con la responsabilidad derivada de la actividad aeronáutica.

1. ANTECEDENTES

1.1 Durante el 32° período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI¹, se consideró como cuestión principal del orden del día la “modernización del *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, firmado en Roma el 7 de octubre de 1952”².

1.2 En dicha reunión, la delegación de Colombia manifestó su total respaldo a la labor adelantada por la Organización³, y en particular el informe del ponente⁴, al tiempo que consideró que la modernización del Convenio resulta de vital importancia en las condiciones existentes, y por la necesidad de adecuar a las necesidades recientes los instrumentos internacionales relativos a los daños a terceros en la superficie y armonizarlos con la normatividad jurídica internacional relevante.

* La versión en español fue suministrada por la República de Colombia.

¹ El 32° Comité Jurídico de la OACI se llevó a cabo en Montreal del 15 al 21 de marzo de 2004.

² OACI, Doc 7364.

³ En este sentido, ver la nota presentada por Colombia LC/32-WP/3-7.

⁴ Ver LC/32-WP/3-3 denominado “Informe del Ponente sobre la modernización del Convenio de Roma”, presentado por Michael Jennison de los Estados Unidos.

1.3 En reconocimiento de la importante labor en materia de unificación del derecho internacional aeronáutico y en particular en materia de solución de conflictos de leyes adelantada por el CITEJA⁵ y el Comité Jurídico de la OACI, los expertos de Colombia plantearon la conveniencia de considerar la inclusión de disposiciones que faciliten la adopción y cumplimiento de medidas cautelares u otro tipo de medidas de garantía, encaminadas a asegurar la efectividad de las sentencias relativas a daños causados a terceros por aeronaves extranjeras.

2. ALGUNOS DESARROLLOS INTERNACIONALES

2.1 Dicha propuesta tiene su origen en la importancia que diferentes jurisdicciones, tradiciones jurídicas e incluso instrumentos internacionales le han dado al tema. Jurisdicciones como las de los Estados Unidos reconocen figuras como las del “Attachment” y el “Arrest”, reconociendo incluso en ciertas situaciones extraordinarias la posibilidad de embargos previos al juzgamiento⁶. De manera similar, el Reino Unido y otros países pertenecientes a la tradición jurídica del “Common Law” han desarrollado instituciones como el “Attachment”, el “Writ in Rem” y el “Mareva Injunction”⁷. Generalmente, los sistemas jurídicos pertenecientes a la tradición civilista contienen normas relativas al embargo preventivo de bienes con el fin de prevenir que el deudor disipe sus bienes para hacerse insolvente⁸.

2.2 Adicionalmente existen antecedentes de instrumentos internacionales que se han ocupado de este problema. Como precedentes podemos citar para el caso de la Unión Europea, el “Convenio de Bruselas” de 1968⁹ y el “Convenio de Lugano” de 1988¹⁰, y en América, la “Convención Interamericana Sobre Cumplimiento de Medidas Preventivas” firmada en Montevideo el 8 de Mayo de 1979¹¹, los cuales sin embargo tienen un alcance limitado. En el derecho marítimo, la “Convención sobre el Arresto” de 1952¹² y la “Convención Internacional sobre el Embargo de Buques” de 1999¹³ (la cual aún no se encuentra en vigor), incorporan algunas disposiciones que unifican y regulan de manera detallada la ejecución de este tipo de medidas cautelares con respecto a embarcaciones marítimas.

⁵ Comité international technique d'experts juridiques aériens.

⁶ Las decisiones que se han ocupado del tema son *Ownbey v. Morgan* 256 U.S. 94 (1921); *Sniadach v. Family Finance Corp.* 395 U.S. 337 (1969); *Fuentes v. Shevin* 407 U.S. 67 (1972); *Mitchell v. W. T. Grant Co.* 416 U.S. 600 (1974); *Calero-Toledo v. Pearson Yacht Leasing* 416 U.S. 600 (1974); *Shaffer v. Heitner* 433 U.S. 186 (1977); entre otras.

⁷ Para una explicación más amplia del desarrollo en el derecho comparado de aspectos relacionados con éstas y otras medidas cautelares, véase Tetley, William. “*Maritime Liens and Claims*”, 2nd ed. (Montreal: BLAIS, 1998) pags. 933 y ss.

⁸ Ver por ejemplo la Ley 91-650 de julio 9 de 1991 y el Decreto 92-755 de julio 31 de 1992 que reformaron la legislación francesa en cuanto a procesos ejecutivos y reglamentan la “*saisie conservatoire*”. En igual sentido, véanse la mayoría de códigos de procedimiento civil de los países latinoamericanos con figuras como el embargo y el secuestro preventivo de bienes.

⁹ Véase el “*Convenio de Bruselas de 1968 relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*” en [http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41968A0927\(01\)&model=guichett](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41968A0927(01)&model=guichett)

¹⁰ Véase el “*Convenio relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*”, celebrado en Lugano el 16 de septiembre de 1988 en http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41988A0592&model=guichett.

¹¹ Véase el texto en <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-42.html>.

¹² “*Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Embargo de embarcaciones Marítimas*”, adoptada en Bruselas el 10 de mayo de 1952 y en vigor desde el 24 de febrero de 1956.

¹³ Para el texto del acta final y del Convenio, véase <http://www.unctad.org/sp/docs/imo99d6.sp.pdf>.

2.3 La delegación de Colombia considera oportuno resaltar que el asunto planteado no es extraño al trabajo de la Organización. En efecto, la “*Convención sobre Embargo Preventivo de Aeronaves*” de 1933¹⁴, define algunas cuestiones relativas al embargo preventivo de aeronaves, la cual sin embargo cuenta con un bajo nivel de aceptación¹⁵. Más recientemente la OACI y su Comité Jurídico, conjuntamente con el UNIDROIT, se han ocupado del reconocimiento internacional de derechos y garantías sobre equipo móvil¹⁶, en particular adoptando un Protocolo sobre equipo aeronáutico¹⁷, que regulan aspectos relativos al reconocimiento, registro y ejecución de ciertos derechos y garantías. Sería deseable que este importante trabajo de unificación siguiera considerando aspectos relativos al embargo preventivo para la ejecución de sentencias judiciales, con el fin de modernizar las disposiciones existentes y armonizarlas con otros convenios internacionales.

2.4 Si bien los artículos 17¹⁸, 18¹⁹, 19²⁰ y 20²¹ del “*Proyecto de Convenio sobre daños causados a terceros por aeronaves extranjeras*” se refieren a aspectos de procedimientos encaminados al reconocimiento y ejecución de las sentencias judiciales, la delegación de Colombia considera conveniente que el Comité Jurídico de la Organización continúe explorando la unificación de algunos aspectos relativos a “embargos”, “arrestos”, “medidas cautelares” y otro tipo de medidas tendientes a garantizar el cumplimiento de las sentencias judiciales en casos de daños a terceros y otros casos de responsabilidad aeronáutica.

2.5 Este trabajo se podría emprender, bien ampliando el mandato del Comité Jurídico para que incluya la labor de modernización del “*Convenio sobre Embargo Preventivo de Aeronaves*” de 1933, o bien como una labor independiente para la discusión y elaboración de un Protocolo que unifique y modernice las cuestiones relativas a las medidas preventivas para la ejecución de las sentencias que atribuyan responsabilidad aeronáutica.

¹⁴ “*Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Embargo Preventivo de Aeronaves*” firmado en Roma en Mayo de 1933 en <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/ArrestofAircraft.html#1>.

¹⁵ Los Estados que la han ratificado son Alemania, Bélgica, Brasil, Dinamarca (excluyendo Groenlandia), Guatemala, Hungría, Italia, Noruega, Polonia, El Reino de los Países Bajos (excluyendo sus colonias), Rumania, España (excluyendo sus colonias) y Suiza. Los Estados adherentes son Argelia, Finlandia, Haití, Malí, Mauritania, Nigeria, Senegal, Suecia y Zaire.

¹⁶ Véase Doc 9793 “*Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*” hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 en <http://www.unidroit.org/spanish/conventions/mobile-equipment/mobile-equipment.pdf>.

¹⁷ Véase Doc 9794 “*Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil*” En <http://www.unidroit.org/spanish/conventions/mobile-equipment/aircraftprotocol.pdf>.

¹⁸ Véase texto del Proyecto en el Apéndice al documento LC/32-WP/3-1. Art. 17 – Primacía de las acciones judiciales en el estado del suceso.

¹⁹ Ibid. Art. 18 – Ejecución cuando se apliquen límites de responsabilidad.

²⁰ Ibid. Art. 19 – Reconocimiento y ejecución de las sentencias.

²¹ Ibid. Art. 20 – Ejecución.

3. **MEDIDAS PROPUESTAS**

3.1 Se invita a los Estados a tomar nota de los aspectos contenidos en la presente nota de estudio y expresar sus opiniones respecto a la conveniencia de la propuesta contenida en el párrafo número 2.5.

— FIN —