



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

**CONCLUSIONES ADOPTADAS EN LAS**  
**XXXVIII JORNADAS IBEROAMERICANAS DE DERECHO AERONÁUTICO**  
**Y DEL ESPACIO, Y DE LA AVIACIÓN COMERCIAL**

**(Buenos Aires, del 20 al 22 de octubre de 2010)**

**PRIMERA PONENCIA:**

**“Presupuestos Constitucionales y su relación con los Tratados Internacionales”**

**Ponente:**

Prof. Dr. Rafael Agapito Serrano (España).

**Primera.-** La respuesta a la cuestión de si el Derecho aeronáutico puede considerarse, o llegar a configurarse, como una rama propia del Derecho puede plantearse de forma más productiva si se empieza por aclarar el concepto y la función de las fuentes del derecho en el contexto jurídico (constitucional) contemporáneo, pues es así como puede reconocerse su forma específica de asegurar la validez del derecho y de la coherencia interna de sus normas.

**Segunda.-** La concepción de la Constitución como norma jurídica obliga a una interpretación más compleja del concepto y la función de las fuentes del derecho. Las fuentes ya no comprenden sólo el aspecto formal del modo de producción de las normas y de su sistematización, de acuerdo con criterios incluidos en el propio ordenamiento jurídico. Además de ello, incluyen también garantías sobre los límites y el control (jurídico-constitucional) de los contenidos del derecho. Incluso se recoge en ellas también la posibilidad de verificar, y convalidar o revisar consecuentemente, los propios criterios básicos del sistema de fuentes a través de los procesos legítimos (político-democráticos) regulados por la Constitución.

**Tercera.-** Las dificultades específicas del Derecho aeronáutico para alcanzar regulaciones dotadas de esa validez de carácter general, así como una unidad o, al menos, una coherencia entre las diversas regulaciones normativas existentes, van unidas al papel que desempeña, y tiene que desempeñar de forma inevitable, el instrumento de los Tratados internacionales. Un interés jurídico fundamental de esta materia es estudiar las condiciones bajo las cuales tales Tratados pueden justificarse



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

en forma tal que alcancen una aceptación, y consecuentemente una aplicación, de carácter general.

**Cuarta.-** La tarea de reforzar la posibilidad de llegar a acuerdos o convenios dotados de este carácter general no puede basarse sólo en justificaciones materiales, ni en el reconocimiento de la necesidad técnica de los contenidos de alguna regulación. Además resulta necesario indagar las condiciones que deberían cumplir la configuración, la composición y los procedimientos con los que se toman las decisiones o acuerdos en las instituciones u órganos existentes.

**Quinta.-** Resultaría de interés una investigación, con todo el aparato del derecho comparado, que indagara si los principios básicos o las causas o finalidades específicas del Derecho aeronáutico actúan o no sobre los mismos instrumentos o fórmulas jurídicas con los que otras ramas del derecho responden a las diversas relaciones jurídicas que se dan en este campo, y si lo hacen imprimiéndoles un sentido propio y una concretización que los matice de una manera específica por su integración en el tratamiento que se da de todos ellos en el Derecho aeronáutico desde una perspectiva o enfoque común.

## **SEGUNDA PONENCIA:**

### **“Nuevas Fórmulas de Colaboración Empresarial”**

#### **Ponente:**

Dr. José Assis de Almeida (Brasil)

**Primera.-** Después de las posiciones nacionales, la tendencia será a las fusiones nacionales e internacionales.

**Segunda.-** Es indispensable reflexionar sobre la necesidad de cambiar el enfoque del control de la nacionalidad en favor del control por la regulación, en lo que toca a las compañías aéreas.

**Tercera.-** En tal conflicto, es importante crear un mecanismo de evaluación de la cooperación empresarial aeronáutica al nivel del MERCOSUR.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

### **TERCERA PONENCIA:**

#### **“Sistemas de Garantías sobre aeronaves. La perspectiva Internacional. Futuro del Convenio de Cape Town. Ginebra de 1948”**

##### **Ponente:**

Dr. Hernán A. Gómez (Argentina)

**Primera.-** La mayoría de los países que adhirieron al SCC lo han hecho dentro del marco de las declaraciones permitidas por el tratado, eventualmente única forma posible de adhesión para los países de tradición jurídica continental romana.

**Segunda.-** El Registro Internacional creado a partir del Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo específico, no es Registro Universal. En la mayoría de los casos realiza anotaciones a través de los Registros Nacionales (Puntos de Acceso Exclusivos).

**Tercera.-** El Registro Internacional es un registro parcial, ya que está destinado sólo para algunas aeronaves y otros equipos móviles.

**Cuarta.-** Aunque se ratificase el Convenio de Ciudad del Cabo, el Convenio de Ginebra seguirá vigente y será de aplicación para el resto de las aeronaves no contempladas en aquel.

**Quinta.-** Se reconoce la importancia del reconocimiento de derechos sobre motores considerados autónomamente en Sistema de Ciudad del Cabo (SCC) y se advierte su repercusión positiva en la jurisprudencia.

**Sexta.-** Filosóficamente, en el sistema de las denominadas garantías de tercera generación, dentro de las cuales incluimos a las contempladas en el Convenio y Protocolo Específico de Ciudad del Cabo, se advierte la subordinación de lo jurídico al servicio de la ingeniería financiera.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Telf: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## **COMUNICACIÓN A LA TERCERA PONENCIA:**

**“Sistema de Garantías sobre aeronaves. Nuevas perspectivas.”**

**Comunicante:**

Prof. Dr. Michel Folliot.

## **CONCLUSIONES A LA COMUNICACIÓN (asumidas por la Ponencia):**

**Primera.-** El derecho aeronáutico está evolucionando, muy velozmente, bajo la doble presión del consumismo y de las necesidades financieras.

**Segunda.-** La reglamentación y la jurisprudencia (salvo en el caso contestable del retraso a la llegada, asimilado con respecto a las penalidades con la cancelación del vuelo) toma en cuenta fundamentalmente la situación económica de los transportadores.

**Tercera.-** Las autoridades gubernamentales advierten la importancia de la situación financiera de las empresas aéreas y son proclives a intervenir para evitar impactos sociales negativos.

**Cuarta.-** La jurisprudencia europea más reciente ha tenido considerandos especiales relativos a la situación financiera de las empresas de transporte aéreo, para valorar las indemnizaciones.

## **MESA REDONDA**

**“Seminario sobre Registro de Aeronaves. El Convenio de Ciudad del Cabo y su posible ratificación masiva”**

**Participantes:**

- Dr. Hernán Adrián Gómez, (Jefe del Registro Argentino)
- Dr. Emilio Álvarez Álvarez, (Jefe del Registro Español)
- Dr. David Dueñas Santander (Jefe del Registro Chileno)
- Dra. Sueli Martins de Macedo (Jefe del Registro Brasileiro)
- Dra. Danielle Douzidou (Jefe del Registro Francés)
- Lic. Oscar Rodriguez de Medina (Jefe del Registro Mexicano)
- Lic. Stefan Tuna (Jefe del Registro Guatemalteco)
- Lic. Carlos Medinaceli (Jefe del Registro Boliviano)
- Esc. Fernando Echeverría Colom (Jefe del Registro Uruguayo)

**Coordinador de la Mesa:**

Dr. Cayetano Aguayo Sierra (España).



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

**Primera.-** El texto del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 presenta una inclinación hacia elementos e instituciones jurídicas propios del Derecho anglosajón, aún cuando considera, principalmente a través del mecanismo de Declaraciones, algunos equilibrios que podrían hacerlo compatible con los regímenes jurídicos de orientación romano-continental.

**Segunda.-** Teniendo presente que en el ámbito iberoamericano priman los sistemas jurídicos de esta última inspiración, cualquier análisis previo a resolver o recomendar una eventual ratificación del Convenio debe necesariamente tener en consideración la compatibilidad de sus disposiciones con los principios y reglas imperantes en los regímenes legales de los Estados de Iberoamérica.

**Tercera.-** En consecuencia, se propone que, bajo la coordinación del jefe del Registro Aeronáutico argentino, se recaben en un plazo máximo de dos meses, las opiniones jurídicas específicas de los especialistas jefes de Registros de Aeronaves presentes en estas Jornadas, con el objeto de entregar una conclusión general que sea, además, presentada a los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, habida cuenta del carácter consultivo que posee el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, y del Espacio y de la Aviación Comercial.

### **CONCLUSIONES FINALES DEL SEMINARIO DE DERECHO REGISTRAL AERONÁUTICO RELATIVAS A LA FIRMA DEL CONVENIO CAPE TOWN EN EL ÁMBITO IBEROAMERICANO Y FRANCES**

En la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, a los veintidós días del mes de octubre de 2010, los registradores de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, España, México, Francia, Guatemala y Uruguay, con la participación del Dr. Cayetano Aguayo Sierra, Secretario General del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y del Espacio, de la Prof. Dra. Griselda Capaldo, investigadora principal del CONICET y profesora de la Universidad de Buenos Aires, y del Prof. Dr. Ignacio Quintana Carlo, de la Universidad de Zaragoza y en el marco del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, y del Espacio y de la Aviación Comercial, acuerdan el siguiente texto.

### **CONSIDERACIONES**

Partiendo del reconocimiento a las Compañías de "leasing" y otras Entidades por su aportación al nacimiento de nuevas formas de contratación para la utilización de aeronaves (arrendamientos operativos, financieros, "tax leases", etc.) surgidas hacia la segunda mitad del siglo XX, que han dado más facilidades en la financiación de la



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

Industria de Transporte Aéreo, la diversificación de las estructuras financieras de las Compañías de Bandera, el nacimiento de nuevas Compañías Aéreas, el incremento de la competencia y las oportunidades para los usuarios, debemos observar los siguientes considerandos.

1.- La protección jurídica de los derechos de propiedad sobre las aeronaves ha recorrido un lento pero progresivo avance después del final de la segunda guerra mundial, siendo de destacar como hitos principales los siguientes:

1.1.- Conferencia de Aviación Civil Internacional, reunida en Chicago en los meses de noviembre y diciembre de 1944.

1.2.- El Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. Ginebra 19 de junio de 1948.

1.3.- Convención sobre Garantías Internacionales en Equipos Móviles (Convenio de Ciudad del Cabo o C.C.C.) y el Protocolo sobre Equipos Aeronáuticos (Protocolo o P.E.E.A.), aprobado en la Conferencia de Ciudad del Cabo, el 16 de noviembre 2001, bajo los auspicios de la Organización Internacional de Aviación Civil (O.A.C.I.) y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT).

1.4. En el área geográfica Iberoamericana, con incidencia directa o indirecta sobre el tema, merecen destacarse especialmente:

- La Convención Interamericana sobre cumplimiento de medidas cautelares. IIª Conferencia Interamericana sobre Derecho Internacional Privado. Montevideo 1979.

- Convención Interamericana sobre eficacia extraterritorial de las Sentencias y Laudos arbitrales extranjeros. Montevideo 1979.

- VIª Conferencia Especializada Interamericana sobre Derecho Internacional Privado (CIDIP-VI), celebrada en la Sede de la O.E.A. en 2002. Adopción de la Ley Modelo Interamericana sobre Garantías Mobiliarias y Cartas de Porte Uniformes.

1.5. En el ámbito de las Organizaciones Supranacionales es de destacar la Decisión del Consejo de la Comunidad Europea de 11 de agosto de 2008, recomendando la ratificación del Convenio de Ciudad del Cabo.

2.- El Convenio (C.I.M.E.) y Protocolo (A.E.P.) de Ciudad del Cabo suponen un cambio sustantivo sobre las normas internacionales y nacionales, en cuanto implican esencialmente la creación de un sistema uniforme internacional para garantizar los intereses de los acreedores sobre determinados equipos aeronáuticos, a través de la inscripción en un Registro Internacional.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

3.- Si bien los mencionados Convenio y Protocolo no han logrado una aceptación y ratificación suficientemente amplia, especialmente por el conflicto con normas de ámbito nacional, son de prever esfuerzos adicionales para su consolidación.

### **POSIBLES CONFLICTOS ENTRE EL CONVENIO Y PROTOCOLO Y LEYES NACIONALES.**

1.- Con carácter general, podemos observar el conflicto de carácter jurídico-filosófico que se presenta entre el Convenio de Cape Town, basado en el derecho anglosajón o “commom law”, y su eventual aplicación en países iberoamericanos y europeos continentales, con fuentes romano-napoleónicas en la mayoría de los casos.

2.- Entre las materias legislativas de los países Iberoamericanos y europeos que más conflictos presentan frente al Convenio y su Protocolo específico, podemos destacar con carácter general, enunciativo y no exclusivo, las siguientes:

**2.1 - Coexistencia del Registro Internacional con los respectivos Registros Nacionales.** El Capítulo IV del Convenio establece las normas reguladoras, funcionamiento, formalidades, estructura, accesibilidad, etc., del Registro Internacional. Tales normas son esencialmente distintas de las aplicables a los Registros Nacionales y a los principios registrales del derecho continental romano (Por ej., los de legalidad, calificación, autenticidad y fe pública registral, entre otros).

**2.2.- Bases jurídicas registrales.**- A tenor del Capítulo IV del Convenio, el Registro Internacional está basado en el principio del “notice filing” (registro de notificación), sin que la inscripción sea un requisito necesario para dar validez a la garantía. Por lo general, en los Registros iberoamericanos y europeos se aplica el principio del “deed filling” (registro de escritura), no siendo válida la simple notificación, requiriéndose la presentación de documento público o privado con las formalidades exigidas por la ley, y la subsiguiente calificación registral.

**2.3 Garantías internacionales y nacionales.** La diferentes medios de protección de los intereses de los acreedores en uno y otro Registro pueden entrar en conflicto, teniendo en cuenta el muy distinto régimen de protecciones y prioridades. El sistema del Registro Internacional, a tenor del Capítulo VIII del Convenio, implica que una garantía inscrita en él conceda a los titulares de intereses registrados una prioridad sobre cualquier otra inscrita o no inscrita y frente al administrador en los procedimientos de quiebra del deudor. Este sistema Internacional choca, en mayor o menor grado, con el régimen existente con carácter general en los países iberoamericanos y en algunos europeos sobre prelación de garantías y su ejecución, tanto en la singular como en la concursal.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

**2.4.- Derecho al debido proceso. “Due process of law”.** El Capítulo III del Convenio establece una serie de medidas que el acreedor garantizado, por sí solo, puede emprender sobre la aeronave o contra el deudor, pudiendo, como alternativa y a su elección, solicitar al tribunal designado por el Estado Contratante que autorice u ordene alguna de tales medidas. Ello entra en contradicción con el hecho de que en la mayoría de los países iberoamericanos es un derecho, amparado por la Constitución, que toda persona tenga la oportunidad de ser oído y de hacer valer sus pretensiones ante el juez. (Artículo 18 de la Constitución argentina, artículo 19 de la Constitución de Chile, artículo 24 de la Constitución española, artículo 139 de la Constitución de Perú, artículo 437 de la Constitución de Perú, artículos 14, 16 y 17 de la Constitución mexicana, etc.).

Sin embargo, observamos que las acciones denominadas auto-reposesorias del derecho anglosajón, que se consideran ventajosas por su celeridad, tienen su correlación en el ámbito continental romano a través de medidas cautelares que permiten, en un plazo exiguo, recuperar la posesión de la aeronave con la mera acreditación del incumplimiento y sin discutir el derecho de fondo, dando cumplimiento a todas las garantías procesales (Por ej., artículos 20 y 21 Ley argentina de leasing, N° 25248).

**2.5.- Poder irrevocable de desregistro.** El anexo del Artículo XII recoge el “Formulario de autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación”, que debe firmar el explotador de la aeronave facultando irrevocablemente al acreedor garantizado para que, en relación con la aeronave, pueda cancelar la matrícula del Registro en el que esté inscrita, obtener el certificado de exportación, exportarla y transferirla al país designado. Ello va en contra de la naturaleza jurídica de los poderes que, en nuestros países, son mayoritariamente revocables, lo que implica que el Registrador pida la ratificación de dicho poder por el explotador, antes de aplicar estas medidas, caso de que se le presente un poder irrevocable de esta naturaleza.

**2.6.- Ley y jurisdicción “Exequátur”.** Los artículos 1 h), 5.3, 14 y 42 del Convenio regulan la materia. Este último establece que “los tribunales de un Estado contratante elegidos por las partes en una transacción tienen jurisdicción respecto de una reclamación presentada con arreglo al presente Convenio, independientemente de que la jurisdicción elegida tenga o no relación con las partes o con la transacción. Esta jurisdicción será exclusiva, salvo que las partes hayan acordado lo contrario“. Es claro que lo anterior puede entrar en conflicto con la doctrina latinoamericana o europea del “exequátur”, en cuanto requieren para la validez interna de sentencias extranjeras la existencia de convenios internacionales o su convalidación.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## **CONCLUSIONES / RECOMENDACIONES**

- 1) La ratificación del Convenio y Protocolo de Ciudad del Cabo debe venir precedida de un riguroso análisis jurídico en el que los poderes públicos sean asesorados por los Registros existentes en cada país, profesionales del sector e interesados que resulten afectados.
- 2) El mencionado análisis debe cubrir esencialmente: a) las normas, procedimientos, estructuras organizativas y otros aspectos de derecho interno que puedan colisionar con el Convenio y Protocolo; b) las consecuencias que se producirían por su ratificación sin una previa modificación de las normas internas; y c) normas de derecho interno que deban ser modificadas, términos de las modificaciones y su tramitación legal y aprobación.
- 3) Como alternativa a la ratificación del Convenio, los países pueden impulsar modificaciones legislativas internas que den solución a algunos de los objetivos del Convenio y Protocolo, como ya se ha hecho en algún país con procedimientos judiciales rápidos de medidas cautelares en la reposición de aeronaves en caso de incumplimiento del arrendatario.
- 4) En el caso de razones ajenas a la seguridad jurídica impulsaran a la ratificación del Convenio y Protocolo, haciendo uso de las declaraciones reguladas en el artículo 56 del Convenio "Reservas y declaraciones", formular reservas respecto de la no aplicación de determinados artículos del Convenio y Protocolo.
- 5) Como alternativa a la formulación de reservas, los Estados debieran analizar en profundidad si el Convenio y su Protocolo son divisibles, según lo permite el art. 44, numerales 2 y 3 del Convenio de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados. Si lo fueren, deben evaluar las ventajas que dimanarían de suspender la aplicación de aquellas cláusulas propias del common law que entran en conflicto con las de los países cuya estructura jurídica se basa en el derecho romano-germánico.
- 6) En el caso de que coexistan en un país varios Registros que efectúen inscripción de aeronaves, no se formula ninguna recomendación sobre las ventajas o inconvenientes de la existencia de uno solo o la coexistencia de varios, dada la diversidad de estructuras y organización registral de los distintos países. No obstante, con independencia de la ratificación o no del Convenio y Protocolo, se recomienda buscar la mayor coordinación entre los Registros existentes, modificando la legislación interna, en caso necesario, y todo ello con el objetivo de lograr seguridad jurídica, eficiencia y protección de los usuarios.
- 7) Dado que el Convenio pide la ratificación de Estados o Entidades Supranacionales, comunicar estas conclusiones a los Estados Iberoamericanos y, en nuestro caso, a la Unión Europea, Pacto Andino y Mercosur.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## **OPINIONES COMPLEMENTARIAS A LA APROBACIÓN DEL TEXTO ELABORADO POR LOS REGISTRADORES**

### **Brasil.**

Conforme antecipei em minha manifestação no Seminário em Buenos Aires, as declarações que o Brasil deverá fazer, quando aderir à Convenção e ao Protocolo da Cidade do Cabo, foram redigidas de maneira a permitir que o setor privado doméstico possa beneficiar-se de reduções no custo dos empréstimos para a compra ou o arrendamento de equipamento aeronáutico e possa manter, ao mesmo tempo, o controle do Registro Aeronáutico Brasileiro sobre todas as informações que deverão ser fornecidas ao Registro Internacional.

Posso citar como um exemplo da linha adotada pelo Brasil as seguintes declarações:

*"A República Federativa do Brasil declara que:*

*(a) A Agência Nacional de Aviação Civil da República Federativa do Brasil, por intermédio do Registro Aeronáutico Brasileiro, deverá ser o ponto de entrada a partir do qual deverão ser transmitidas - e no caso de motores poderão ser transmitidas – ao Registro Internacional as informações relativas às transações internacionais referentes às células de aeronaves pertencentes a aeronaves civis, helicópteros ou aeronaves civis registrados na República Federativa do Brasil; e*

*(b) as exigências relativas ao Registro, previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e no Regulamento Aeronáutico Brasileiro, deverão ser inteiramente cumpridas, antes da transmissão de qualquer informação do Registro Aeronáutico Brasileiro ao Registro Internacional."*

*Para o entendimento completo da posição brasileira, anexo um arquivo contendo o inteiro teor das declarações que serão feitas pelo Brasil quando aderir a Convenção e ao Protocolo da Cidade do Cabo, e que estão em fase final de votação pelo Plenário do Congresso Nacional Brasileiro.*



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)



## **Câmara dos deputados do Brasil. Projeto de Lei e Outras Proposições**

**Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional. [MSC 690/2010](#)  
[\(Mensagem de Acordos, convênios, tratados e atos internacionais\) - Poder  
Executivo](#)**

### **COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA**

#### **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 2.643, DE 2010**

##### **- PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Decreto Legislativo nº 2.643/2010, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ciro Nogueira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, Rodovalho - Vice-Presidente, Antonio Carlos Pannunzio, Bonifácio de Andrada, Edmar Moreira, Eduardo Cunha, Fábio Ramalho, José Eduardo Cardozo, José Genoíno, José Maia Filho, José Pimentel, Jutahy Junior, Luiz Couto, Marçal Filho, Marcelo Guimarães Filho, Marcelo Itagiba, Márcio Marinho, Mauro Benevides, Regis de Oliveira, Sandra Rosado, Sérgio Barradas Carneiro, Vilson Covatti, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Bispo Gê Tenuta, Celso Russomanno, Chico Lopes, Gorete Pereira, Hugo Leal, João Magalhães, Leo Alcântara, Maria do Rosário, Nelson Pellegrino, Onyx Lorenzoni, Roberto Alves, Roberto Santiago e William Woo.

Deputado ELISEU PADILHA

Presidente

Sala da Comissão, em 30 de junho de 2010.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## Chile

En el entendido que puede servir como referencia de los problemas y desafíos que estos instrumentos ofrecen para nuestras legislaciones nacionales, comparto algunos de los conflictos de normas detectados hasta ahora y cuyas consecuencias será necesario resolver (más allá de los aspectos constitucionales ligados al principio del debido proceso), entre ellos:

El artículo 16 del Código Civil establece que *“Los bienes situados en Chile están sujetos a las leyes chilenas, aunque sus dueños sean extranjeros y no residan en Chile. Los efectos de los contratos celebrados en país extraño para cumplirse en Chile, se arreglarán a las leyes chilenas”*. Esta disposición adquiere relevancia a la hora de ejecutar medidas directas o fallos extranjeros.

El artículo 2.119 del Código Civil establece que *“El negocio que interesa al mandatario solo, es un mero consejo, que no produce obligación alguna”*, en tanto que el artículo 2.149 del mismo Código señala que *“El mandatario debe abstenerse de cumplir el mandato cuya ejecución sería manifiestamente pernicioso al mandante”*. Ello, en relación con el poder irrevocable para desregistrar la aeronave, el cual es ejercido por el propietario o arrendador ‘en nombre’ del arrendatario o explotador.

El artículo 114 del Código Aeronáutico establece que las aeronaves no podrán gravarse con ninguna otra garantía real distinta de la hipoteca.

El artículo 122 del Código Aeronáutico señala que la hipoteca de aeronaves confiere preferencia sobre todo otro crédito, excepto los privilegiados (gastos de rescate, conservación y enajenación forzada).

Atendido lo anterior, deberemos poner especial cuidado en el alcance de las Declaraciones que el Convenio y Protocolo contemplan.

## España

España es uno de los países en los que se aplica la doble inscripción registral para las aeronaves y, en los estudios preliminares que se hicieron sobre las consecuencias que tendría la ratificación de dicho Convenio, se llegó a la conclusión de que para que un acto jurídico se pudiera inscribir en el Registro Internacional debería estar inscrito previamente en el Registro Nacional. Asimismo se convino que debería haber dos puntos de acceso al Registro Internacional: uno, en el Registro de Bienes Muebles (Registro de la propiedad), para aquellos actos jurídicos que afectasen a las aeronaves inscritas en ese Registro; y otro, en el Registro de Matrícula de Aeronaves (Registro administrativo), para aquellos actos jurídicos que afectasen a las aeronaves que no hubieran tenido acceso al Registro de Bienes Muebles, como consecuencia de la legislación por la que se rige.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## **Francia**

Toda inscripción en el Registro Internacional siempre deberá ser previamente revisada y aprobadas por las autoridades nacionales del Estado de matrícula teniendo en consideración únicamente las leyes de dicho Estado como un ejercicio de su soberanía.

Para el caso que Francia ratifique el Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo específico, las solicitudes de inscripciones al Registro internacional deberían ser presentadas obligatoriamente a través « un punto de salida único » que deberá ser la autoridad encargada del Registro nacional del Estado de matrícula. Dicha autoridad conservará la facultad de rechazar cualquier solicitud de anotación o inscripción que no resulten conformes a la ley nacional.

## **Uruguay**

La firma y ratificación del Convenio de Ciudad del Cabo y su Protocolo Específico violaría el orden público uruguayo a través de la contradicción con las siguientes normas vigentes:

Artículo 2086 del Código Civil: "El mandato se acaba: 1º Por el desempeño del encargo para que fue constituido; 2º Por la expiración del tiempo o por el evento de la condición prefijados para que termine el mandato; 3º Por la revocación del mandato; 4º Por la renuncia del mandatario; 5º Por la muerte del mandante o del mandatario; 6º Por la quiebra o insolvencia del uno o del otro; 7º Por la incapacidad sobreviniente del uno o del otro; 8º Por la cesación de las funciones del mandante, si el mandato ha sido dado en ejercicio de ellas".

Artículo 2087 del Código Civil: "El mandante puede revocar el mandato cuando le parezca y obligar al mandatario, si fuere necesario, a que le devuelva el instrumento que encierra la prueba del mandato"

Artículo 12 de la Constitución de la República.- "Nadie puede ser penado ni confinado sin forma de proceso y sentencia legal."



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## **CUARTA PONENCIA:**

### **“Seguros Aeronáuticos”**

#### **Ponente:**

Dr. Julio Costa (Brasil)

**Primera.-** Que sea de mayor importancia a la difusión de los estudios relativos a los seguros aeronáuticos en las Universidades, Centros de Estudios e Investigación del Derecho Aeronáutico.

**Segunda.-** Propiciar que los Estados regulen y fomenten de manera uniforme y más profunda el seguro aeronáutico en sus legislaciones y normas de política aérea.

**Tercera.-** La necesidad de adoptar, como seguro obligatorio, el de los daños a las personas, (incluyendo a las tripulaciones), cosas transportadas y terceros en la superficie compatibles a los niveles de indemnización internacionales.

**Cuarta.-** Que se incluya como seguro obligatorio a nivel legal, las pólizas o coberturas aeroportuarias, dado que hasta el momento su obligatoriedad está impuesta por los operadores aeroportuarios, que al ser solidariamente responsable, no permiten operar sin cumplir con la presentación de una póliza de responsabilidad civil aeroportuaria, tipo ARIEL.



INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO  
Y DE LA AVIACION COMERCIAL

Organismo Consultivo de las Naciones Unidas (O.N.U.)

Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos  
(ETSIA)  
Plaza del Cardenal Cisneros, 3  
(Ciudad Universitaria)  
28040 MADRID

Tel: (34) 91-336.63.74

Fax: (34) 91-543.98.59

E-mail: [secretaria@instibaerospa.org](mailto:secretaria@instibaerospa.org)

[www.instibaerospa.org](http://www.instibaerospa.org)

## **QUINTA PONENCIA:**

### **“El E-Commerce en el Contrato de Transporte Aéreo de Mercaderías”**

#### **Ponentes:**

Dr. Carlos Tornero (Canadá).  
Prof. Dr. Ignacio Quintana Carlo (España)

**Primera.-** Se recomienda que todos los países que no hayan incorporado a su derecho interno los principios contenidos en la Ley Modelo de UNCITRAL la lleven a cabo por ser presupuesto indispensable para la seguridad jurídica de las transacciones.

**Segunda.-** Recomendar a los países que, a pesar de ser miembros del Protocolo de Montreal 1975 nº4 y Convenio de Montreal de 1999, hagan los esfuerzos gubernamentales necesarios para lograr reglamentar administrativa y aduaneramente la aceptación y reconocimiento de los medios electrónicos que ha desarrollado la IATA y reglamentar en consecuencia, la digitalización de sus documentos habilitantes de transporte de mercaderías dado que en Iberoamérica ninguna aerolínea utiliza la guía electrónica sino que se limitan a escanear el documento escrito, con lo cual no se ha llegado a una solución sobre el particular.

En Buenos Aires, (Argentina), a 22 de octubre de 2010