



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 OACI<sup>1</sup>, 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”<sup>2</sup>.

1.2 En dicha reunión, la delegación de Colombia manifestó su total respaldo a la labor adelantada por la Organización<sup>3</sup>, y en particular el informe del ponente<sup>4</sup>, 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.

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

<sup>2</sup> OACI, Doc 7364.

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

<sup>4</sup> 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 CITEJA<sup>5</sup> 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 juzgamiento<sup>6</sup>. 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”<sup>7</sup>. 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 insolvente<sup>8</sup>.

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 1968<sup>9</sup> y el “Convenio de Lugano” de 1988<sup>10</sup>, y en América, la “Convención Interamericana Sobre Cumplimiento de Medidas Preventivas” firmada en Montevideo el 8 de Mayo de 1979<sup>11</sup>, los cuales sin embargo tienen un alcance limitado. En el derecho marítimo, la “Convención sobre el Arresto” de 1952<sup>12</sup> y la “Convención Internacional sobre el Embargo de Buques” de 1999<sup>13</sup> (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.

---

<sup>5</sup> Comité international technique d'experts juridiques aériens.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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)

<sup>10</sup> 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](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=ES&numdoc=41988A0592&model=guichett).

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

<sup>12</sup> “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.

<sup>13</sup> 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 1933<sup>14</sup>, define algunas cuestiones relativas al embargo preventivo de aeronaves, la cual sin embargo cuenta con un bajo nivel de aceptación<sup>15</sup>. Más recientemente la OACI y su Comité Jurídico, conjuntamente con el UNIDROIT, se han ocupado del reconocimiento internacional de derechos y garantías sobre equipo móvil<sup>16</sup>, en particular adoptando un Protocolo sobre equipo aeronáutico<sup>17</sup>, 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 17<sup>18</sup>, 18<sup>19</sup>, 19<sup>20</sup> y 20<sup>21</sup> 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.

---

<sup>14</sup> “*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>.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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>.

<sup>17</sup> 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>.

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> Ibid. Art. 18 – Ejecución cuando se apliquen límites de responsabilidad.

<sup>20</sup> Ibid. Art. 19 – Reconocimiento y ejecución de las sentencias.

<sup>21</sup> 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 —