

Sentencia C-347/04

TRATADO INTERNACIONAL-Confirmación presidencial

CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES-Objeto

DERECHOS SOBRE AERONAVES-Seguridad en transacciones

DERECHOS SOBRE AERONAVES-Certeza en negociaciones

CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES-Derechos reconocidos

CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES-Créditos privilegiados por salvamento y conservación

CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES-Procedimiento de venta en ejecución

DERECHO DE PROPIEDAD SOBRE AERONAVES

Referencia: expediente LAT-247

Revisión constitucional de la Ley 834 del 10 de julio de 2003 “Por medio de la cual se aprueba el “CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES”, hecho en Ginebra, el diecinueve (19) de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948).

Magistrado Ponente:

Dr. ALVARO TAFUR GALVIS

Bogotá D. C., veinte (20) de abril de dos mil cuatro (2004).

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en cumplimiento de sus atribuciones constitucionales y de los requisitos y trámites establecidos en el Decreto 2067 de 1991, ha proferido la siguiente

## SENTENCIA

### I. ANTECEDENTES

El Gobierno Nacional, por conducto de la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República, allegó a esta Corporación el día 21 de julio de 2003 fotocopia auténtica de la Ley 834 del 10 de julio del año 2003 por medio de la cual se aprueba el “CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES”, hecho en Ginebra el diecinueve (19) de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948).

Mediante auto del 14 de agosto de 2003, con el objeto de ejercer el control de constitucionalidad que ordena el artículo 241-10 de la Constitución Política, se asumió el examen del Convenio bajo estudio y de la Ley 834 de 2003 que lo aprueba.

De manera que, luego de surtidos los trámites constitucionales y legales propios de esta clase de procesos, esta Corporación se pronuncia respecto de la constitucionalidad del instrumento internacional bajo examen.

### II. TEXTO DE LAS NORMAS QUE SE REVISAN

A continuación se transcribe el texto de la Ley 834 de 2003, tomado de la copia auténtica que remitió el Gobierno Nacional y conforme al Diario Oficial. Año CXXXIX No. 45.248 del 14 de Julio de 2003. Págs. 41-44.

#### LEY 834 DE 2003

(julio 10)

por medio de la cual se aprueba el “Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves”, hecho en Ginebra el diecinueve (19) de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948).

El Congreso de la República

Visto el texto del “Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves”, hecho en Ginebra el diecinueve (19) de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948), que a la letra dice:

(Para ser transcrito: Se adjunta fotocopia del texto íntegro del Instrumento Internacional mencionado).

## CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL

### DE DERECHOS SOBRE AERONAVES

Firmado en Ginebra, el 19 de junio de 1948.

CONSIDERANDO: Que la Conferencia de Aviación Civil Internacional, reunida en Chicago en los meses de noviembre y diciembre de 1944, recomendó la pronta adopción de un convenio relativo a la transferencia de propiedad de aeronaves;

CONSIDERANDO: Que es muy conveniente, para la expansión futura de la Aviación Civil Internacional, que sean reconocidos internacionalmente los derechos sobre aeronaves,

LOS ABAJO FIRMANTES, debidamente autorizados, HAN LLEGADO A UN ACUERDO, en nombre de sus Gobiernos respectivos, SOBRE LAS DISPOSICIONES SIGUIENTES:

#### Artículo I

(1) Los Estados Contratantes se comprometen a reconocer:

a) el derecho de propiedad sobre aeronaves;

(b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;

(c) el derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo;

(d) la hipoteca, "mortgage" y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda; a condición que tal derecho haya sido:

(i) constituido conforme a la ley del Estado Contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y

(ii) debidamente inscrito en el registro público del Estado Contratante en el cual esté

matriculada la aeronave.

La formalidad de las inscripciones sucesivas en diferentes Estados Contratantes se determinará de conformidad con la ley del Estado Contratante en el cual la aeronave esté matriculada al tiempo de cada inscripción.

(2) Ninguna disposición del presente Convenio, impedirá a los Estados Contratantes reconocer, por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una aeronave. No obstante, ningún derecho preferente a aquellos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, deberá ser admitido o reconocido por los Estados Contratantes.

## Artículo II

(1) Todas las inscripciones relativas a una aeronave deben constar en el mismo registro.

(2) Salvo disposición en contrario del presente Convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inciso (1) del artículo I, con respecto a terceros, se determinarán conforme a la ley del Estado Contratante donde tal derecho está inscrito.

(3) Cada Estado Contratante podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave, que no pueda ser válidamente constituida conforme a su ley nacional.

## Artículo III

(1) La ubicación de la oficina encargada de llevar el registro deberá indicarse en el certificado de matrícula de toda aeronave.

(2) Cualquiera persona podrá obtener de la oficina encargada de llevar el registro, certificados, copias o extractos de las inscripciones, debidamente autenticados, los cuales harán fe del contenido del registro, salvo prueba en contrario.

(3) Si la ley de un Estado Contratante prevé que la recepción de un documento equivale a su inscripción, esta recepción surtirá los mismos efectos que la inscripción para los fines del presente Convenio. En este caso se tomarán las medidas adecuadas para que tales documentos sean accesibles al público.

(4) Podrán cobrarse derechos razonables por cualquier servicio efectuado por la oficina

encargada del registro.

#### Artículo IV

(I) Los Estado Contratante reconocerán que los créditos originados:

(a) por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave;

(b) por los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave, serán preferentes a cualesquiera otros derechos y créditos que graven la aeronave, a condición de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios de acuerdo con la ley del Estado Contratante donde hayan finalizado las operaciones de salvamento o de conservación.

(2) Los créditos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, adquieren preferencia en orden cronológico inverso a los acontecimientos que los originaron.

(3) Tales créditos podrán ser objeto anotación en el registro, dentro los tres meses a contar de la fecha terminación de las operaciones que los hayan originado.

(4) Los Estado Contratante no reconocerán tales gravámenes después de la expiración del plazo de tres meses previstos en el inciso (3), salvo que dentro de ese plazo:

(a) dicho crédito privilegiado haya sido objeto de anotación en el registro conforme al inciso (3),

(b) el monto del crédito haya sido fijado de común acuerdo o una acción judicial haya sido iniciada con relación a ese crédito. En este caso, la ley del tribunal que conozca la causa determinará los motivos de interrupción o de suspensión del plazo.

(5) Las disposiciones del presente artículo se aplicarán no obstante las del inciso (2) del artículo I.

#### Artículo V

La preferencia acordada a los derechos mencionados en el inciso (1), artículo I, apartado (d), se extiende a todas las sumas garantizadas. Sin embargo, en lo que concierne a los intereses, dicha preferencia sólo se aplicará a los devengados en los tres años anteriores a la

iniciación de la ejecución y durante el transcurso de ésta.

#### Artículo VI

En caso de embargo o de venta en ejecución de una aeronave o de un derecho sobre la aeronave, los Estados Contratantes no estarán obligados a reconocer, en perjuicio, ya sea del acreedor embargante o ejecutante, o del adquirente, la constitución o la transferencia de alguno de los derechos enumerados en el artículo I, inciso (1), efectuada por aquel contra quien ha sido ordenada la ejecución, si tuvo conocimiento de ésta.

#### Artículo VII

(1) El procedimiento de venta en ejecución de una aeronave será determinado por la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe.

(2) Sin embargo deberá observarse las disposiciones siguientes:

(a) la fecha y lugar de la venta serán determinadas por lo menos con seis semanas de anticipación;

(b) el acreedor ejecutante proporcionará al tribunal o a cualquiera otra autoridad competente, extractos, debidamente autenticados, de las inscripciones relativas a la aeronave. Además, debe, por lo menos un mes antes de la fecha fijada para la venta, anunciarla en el lugar donde la aeronave esté matriculada conforme a las disposiciones de la ley local y notificarla, por carta certificada enviada por vía aérea si es posible, a las direcciones indicadas en el registro, al propietario y a los titulares de derechos sobre la aeronave y de créditos privilegiados anotados en el registro conforme al inciso (3) del artículo IV.

(3) Las consecuencias de la inobservancia de las disposiciones del inciso (2), serán las determinadas por la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe. Sin embargo, toda venta efectuada en contravención de las reglas contenidas en ese inciso, podrá ser anulada en virtud de demanda iniciada, dentro de los seis meses contados desde la fecha de la venta, por cualquier persona que hubiere sufrido un perjuicio a consecuencia de tal inobservancia.

(4) No podrá efectuarse venta en ejecución alguna, si los derechos justificados ante la

autoridad competente y que, según los términos del presente Convenio, tengan preferencia a los del acreedor ejecutante, no se cubren mediante el precio de la venta o no son tomados a su cargo por el adquirente.

(5) Cuando se cause un daño en la superficie en el territorio del Estado Contratante en el cual se realice la venta en ejecución por una aeronave gravada con alguno de los derechos previstos en el artículo I, en garantía de un crédito, la ley nacional de ese Estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquiera otra perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor, que:

(a) las disposiciones del inciso (4) del presente artículo no surtan efectos con respecto a las víctimas o causas habientes en calidad de acreedores ejecutantes;

(b) los derechos previstos en el artículo I, que garanticen un crédito y graven la aeronave embargada, no sean oponibles a las víctimas o sus causa habientes, sino hasta el 80 por ciento de su precio de venta.

Sin embargo, las disposiciones precedentes de este inciso no serán aplicables cuando el daño causado en la superficie esté conveniente y suficientemente asegurado por el empresario o en su nombre por un Estado o una compañía de seguros de un Estado cualquiera.

En ausencia de cualquiera otra limitación establecida por la ley del Estado Contratante donde se procede a la venta en ejecución de una aeronave, el daño se reputará suficientemente asegurado en el sentido del presente inciso, si el monto del seguro corresponde al valor de la aeronave cuando nueva.

(6) Los gastos legalmente exigibles según la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe, incurridos durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores, serán deducidos del precio de venta antes que cualquier otro crédito, incluso los privilegiados en los términos del artículo IV.

## Artículo VIII

La venta en ejecución de una aeronave, conforme a las disposiciones del artículo VII, transferirá la propiedad de tal aeronave libre de todo derecho que no sea tomado a su cargo por el comprador.

## Artículo IX

Salvo en el caso de venta en ejecución de conformidad con el artículo VII, ninguna transferencia de matrícula o de inscripción de una aeronave, del registro de un Estado contratante al de otro Estado Contratante, podrá efectuarse a menos que los titulares de derechos inscritos hayan sido satisfechos o la consientan.

## Artículo X

(1) Si en virtud de la ley de un Estado Contratante donde esté matriculada una aeronave alguno de los derechos previstos en el artículo I, regularmente inscripto con respecto a una aeronave y constituido en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados, esa extensión será reconocida por todos los Estados Contratantes, a condición que tales piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad apropiada, efectuada en el lugar mediante avisos, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que las grava, con indicación del registro donde el derecho está inscripto y el nombre y domicilio de su titular.

(2) Un inventario que indique el número aproximado y la naturaleza de dichas piezas se agrega al documento inscrito. Tales piezas podrán ser reemplazadas por piezas similares sin afectar el derecho del acreedor.

(3) Las disposiciones del artículo VII, incisos (1) y (4) y el artículo VIII, se aplicarán a la venta en ejecución de las piezas de repuesto.

No obstante, cuando el crédito del ejecutante no esté provisto de alguna garantía real, se considerará que las disposiciones del artículo VII (4) permiten la adjudicación sobre postura de los dos tercios del valor de las piezas de repuesto, tal como sea fijado por peritos designados por la autoridad que intervenga en la venta. Además, en la distribución del producto, la autoridad que intervenga en la venta podrá limitar, en provecho del acreedor ejecutante, el importe pagadero a los acreedores de jerarquía superior, a los dos tercios del producto de la venta, después de la deducción de los gastos previstos en el artículo VII, inciso (6).

(4) Para los fines del presente artículo, la expresión "piezas de repuesto" se aplica a las

partes integrantes de las aeronaves, motores, hélices, aparatos de radio, instrumentos, equipos, avisos, las partes de estos diversos elementos y, en general, a los objetos de cualquier naturaleza, conservados para reemplazar las piezas que componen la aeronave.

#### Artículo XI

(1) Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado Contratante sólo a las aeronaves matriculadas en otro Estado Contratante.

(2) Sin embargo, los Estados Contratantes aplicarán a las aeronaves matriculadas en su territorio:

(a) las disposiciones de los artículos II, III, IX, y

(b) las disposiciones del artículo IV, excepto si el salvamento o las operaciones de conservación finalizaren en su propio territorio.

#### Artículo XII

Las disposiciones del presente Convenio no afectarán el derecho de los Estados Contratantes de aplicar a una aeronave, las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea.

#### Artículo XIII

El presente Convenio no se aplicará a las aeronaves destinadas a servicios militares, de aduana y de policía.

#### Artículo XIV

Para la aplicación del presente Convenio, las autoridades judiciales y administrativas competentes de los Estados Contratantes, podrán, salvo disposiciones en contrario de sus leyes nacionales, comunicar entre ellas directamente.

#### Artículo XV

Los Estados contratantes se comprometen a tomar las medidas necesarias para asegurar la

ejecución del presente Convenio y hacerlas conocer sin retardo al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### Artículo XVI

Para los fines del presente Convenio, la expresión "aeronave" comprenderá la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualesquier otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella o temporalmente separadas de la misma.

#### Artículo XVII

Si en un territorio representado por un Estado Contratante en sus relaciones exteriores, existe un registro de matrícula distinto, toda referencia hecha en el presente Convenio a "la ley del Estado Contratante", deberá entenderse como una referencia a la ley de ese territorio.

#### Artículo XVIII

El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta que entre en vigencia en las condiciones previstas por el artículo XX.

#### Artículo XIX

(1) El presente Convenio se sujetará a ratificación por los Estados asignatarios.

(2) Los instrumentos de ratificación serán depositados en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional la que comunicará la fecha del depósito a cada uno de los Estados Signatarios y adherentes.

#### Artículo XX

(1) Tan pronto como dos Estados Signatarios depositen sus instrumentos de ratificación del presente Convenio, éste entrará en vigencia entre ellos, al nonagésimo día del depósito del segundo instrumento de ratificación. Para cada uno de los Estados que depositen su instrumento de ratificación después de esa fecha, entrará en vigencia al nonagésimo día del depósito de tal instrumento.

(2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará a cada uno de los Estados Signatarios, la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio.

(3) Tan pronto como entre en vigencia este Convenio, será registrado en las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### Artículo XXI

(1) Después de su entrada en vigencia, este Convenio quedará abierto a la adhesión de los Estados no signatarios.

(2) La adhesión se efectuará mediante el depósito del instrumento de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, la que notificará la fecha del depósito a cada uno de los Estados Signatarios y adherentes.

(3) La adhesión surtirá efectos a partir del nonagésimo día del depósito del instrumento de adhesión en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

#### Artículo XXII

(1) Cada Estado contratante podrá denunciar este Convenio notificando esta denuncia a la Organización de Aviación Civil Internacional, la que comunicará la fecha del recibo de tal notificación a cada Estado Signatario y adherente.

(2) La denuncia surtirá el efecto seis meses después de la fecha en que la Organización de Aviación Civil Internacional reciba la notificación de dicha denuncia.

#### Artículo XXIII

(1) Cualquier Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que su aceptación de este Convenio no se extiende a alguno o algunos de los territorios de cuyas relaciones exteriores es responsable.

(2) La Organización de Aviación Civil Internacional notificará tal declaración a cada uno de los Estados Signatarios y adherentes.

(3) Este Convenio se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones exteriores es

responsable un Estado contratante, con la excepción de los territorios respecto a los cuales se ha formulado una declaración conforme al inciso (1) del presente artículo.

(4) Cualquier Estado podrá adherir a este Convenio separadamente en nombre de todos o alguno de los territorios con respecto a los cuales ha formulado una declaración con forme al inciso (1) del presente artículo, en este caso se aplicará a esa adhesión las disposiciones contenidas en los incisos (2) y (3) del artículo XXI.

(5) Cualquier Estado podrá denunciar este Convenio, conforme a las disposiciones del artículo XXII, separadamente por todos o por alguno de los territorios de cuyas relaciones exteriores este Estado es responsable.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio.

El presente Convenio será depositado en los archivos de la Organización de Aviación Civil Internacional, donde quedará abierto a la firma conforme al artículo XVIII.»

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PÚBLICO

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., 29 de mayo de 2001.

APROBADO. SOMÉTASE A LA CONSIDERACIÓN DEL HONORABLE CONGRESO NACIONAL PARA LOS EFECTOS CONSTITUCIONALES.

(Fdo.) ANDRES PASTRANA ARANGO

El Ministro de Relaciones Exteriores,

(Fdo.) Guillermo Fernández de Soto.

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO Apruébase el Convenio relativo al “Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves”, hecho en Ginebra el diecinueve (19) de junio de

mil novecientos cuarenta y ocho (1948).

ARTÍCULO SEGUNDO De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 71 de 1944, el Convenio relativo al “Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves”, hecho en Ginebra el diecinueve (19) de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948), que por el artículo 1º de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

ARTÍCULO TERCERO La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

El Presidente del H. Senado de la República,

Luis Alfredo Ramos Botero.

El Secretario General del H. Senado de la República,

Emilio Ramón Otero Dajud.

William Vélez Mesa.

El Secretario General de la H. Cámara de Representantes,

Angelino Lizcano Rivera.

REPUBLICA DE COLOMBIA -GOBIERNO NACIONAL

Comuníquese y cúmplase.

EJECÚTESE, previa revisión de la Corte Constitucional, conforme al artículo 241-10 de la Constitución Política.

Dada en Bogotá, D. C., a 10 de julio de 2003.

ÁLVARO URIBE VÉLEZ

La Viceministra de Relaciones Exteriores, encargada de las funciones del Despacho de la Ministra de Relaciones Exteriores,

Clemencia Forero Ucrós.

El Ministro de Transporte,

Andrés Uriel Gallego Henao.

### III. PRUEBAS DECRETADAS

Para efectos del presente estudio se ofició a los Ministros de Relaciones Exteriores y de Transporte, para que remitieran a esta Corporación los antecedentes del Convenio materia de revisión, como también el pronunciamiento respecto de la constitucionalidad del mismo.

De la misma manera se ordenó correr traslado al Procurador General de la Nación con el fin de que rindiera el concepto de rigor.

Igualmente se ofició a los Secretarios Generales del Senado de la República, de la Cámara de Representantes y de las Comisiones Segundas Constitucionales Permanentes, de ambas cámaras legislativas, para que enviaran copia de las Gacetas del Congreso donde se publicó el proyecto que culminó con la expedición de la Ley 834 del 10 de julio de 2003 y las ponencias e informes de ponencia para los respectivos debates constitucionales; así mismo, para que certificaran respecto del desarrollo de los debates que se llevaron a cabo para la discusión y aprobación del referido proyecto, especificando la fecha en la que fue aprobado, el quórum y la votación obtenida finalmente.

Sobre el material probatorio recaudado se hará referencia en las consideraciones que fundamentarán la parte resolutive de esta providencia.

### IV. INTERVENCION DE AUTORIDADES PUBLICAS

De acuerdo con los escritos que obran en el expediente, intervinieron en el presente proceso el Ministerio del Interior y de Justicia, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, en los términos que se resumen a continuación:

#### 1. Ministerio del Interior y de Justicia

En el presente proceso intervino el Ministro del Interior y de Justicia, a través de apoderado

judicial para solicitar la declaratoria de constitucionalidad del Convenio sometido a estudio y de su ley aprobatoria, a partir de las consideraciones que enseguida se sintetizan.

El interviniente señala que el Convenio objeto de estudio así como su Ley aprobatoria se ajustan a los artículos 154 y 155 superiores, toda vez que el Gobierno Nacional por intermedio de los Señores Ministros de Relaciones Exteriores y de Transporte presentó el día 24 de julio de 2001 ante el Senado de la República, el proyecto de ley que antecedió a la norma que se revisa, siendo radicado bajo el número 36 de 2001 y repartido para el conocimiento de la Comisión Segunda Permanente de esa Cámara.

En cumplimiento del numeral 1° del artículo 157 superior y al artículo 144 de la Ley 5 de 1992, el proyecto fue publicado junto con la respectiva exposición de motivos, en la Gaceta del Congreso No. 346 del 2 de agosto de 2001 y repartido para el conocimiento a la Comisión Segunda Permanente de esa Cámara; igualmente al citado proyecto le fue designado un Senador Ponente quien rindió ponencia positiva publicada en la Gaceta del Congreso No. 618 del 3 de diciembre de 2001, que fue debatida y aprobada en la Comisión Segunda del Senado de la República el día 11 de diciembre de 2001 con el quórum reglamentario exigido para ese tipo de iniciativa.

Manifiesta que dentro del término de ocho días exigido por el artículo 160 superior, el proyecto de ley pasó a estudio de la Plenaria del Senado, en donde se presentó ponencia favorable publicada en la Gaceta del Congreso No. 111 de abril 15 de 2002, Corporación que le dio aprobación el día 11 de junio de 2003. Transcurrido el término de quince días para la iniciación del debate en la Cámara de Representantes en la Comisión Segunda se rindió ponencia favorable a la aprobación del proyecto publicada en la Gaceta del Congreso No. 560 del 5 de diciembre de 2002, Corporación que le dio aprobación el día 23 de abril de 2003, con el quórum reglamentario exigido para este tipo de iniciativa.

Aduce que cumplido el término de ocho días exigido por el artículo 160 superior, el proyecto de ley pasó a estudio de la Plenaria de la Cámara de Representantes, en donde se presentó ponencia favorable publicada en la Gaceta del Congreso No. 219 del 23 de mayo de 2003, Corporación que le dio aprobación el día 20 de junio de 2003.

Así pues estima que: "... la iniciativa legislativa fue discutida y aprobada en las comisiones y plenarios del Congreso, respetando los plazos y trámites establecidos en la Carta y en la Ley

5 de 1992, por lo que a este respecto no se encuentra incompatibilidad alguna entre el trámite dado en el Congreso al proyecto de Ley aprobatoria del tratado sub-examine y la Carta Política...”.

Finalmente señala que efectuado el análisis de la Ley 834 de 2003, se deduce que la misma prevé una delimitación normativa del contenido del derecho de propiedad, delimitación que de modo alguno desvirtúa esa figura sino que por el contrario logra atarla de forma exitosa al derecho de libertad económica igualmente protegida como base del sistema económico.

Concluye que: “... debe tenerse presente la importancia de este instrumento en cuanto respecta a sus efectos con relación a la seguridad jurídica, elemento indispensable para alcanzar la coherencia y efectividad del ordenamiento normativo y que se traduce en herramienta objetiva al configurar las formas de protección y de certeza sobre los derechos de carácter real que pueden existir sobre las aeronaves y las formas para tal efecto desde una perspectiva sencilla, económica y expedita.”

## 2. Ministerio de Relaciones Exteriores.

Expresa que el instrumento internacional que se revisa pertenece al grupo de los tratados depositados en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Recuerda que éste fue el resultado de la conferencia de la Aviación Civil Internacional reunida en Chicago en los meses de noviembre y diciembre de 1944 destinada al análisis de los mecanismos de reconocimiento internacional de los derechos sobre las aeronaves.

Recuerda igualmente que éste instrumento internacional -que entró en vigor el 17 de septiembre de 1953 de conformidad con lo previsto en el artículo XX del Convenio sub examine -, establece una serie de obligaciones que pretenden facilitar el intercambio comercial respecto de las aeronaves.

Precisa que el Estado Colombiano suscribió el Convenio Internacional bajo estudio el día 19 de junio de 1948, pero no ha depositado el instrumento de ratificación del mismo.

Afirma que de conformidad con lo establecido en los artículos 2 y 58 constitucionales, se puede afirmar que Colombia es un Estado respetuoso de la propiedad privada, que garantiza la misma e instituye a las autoridades para su debida protección con arreglo a las leyes

vigentes, en ese sentido considera que: "...el Convenio bajo estudio responde al principio fundamental establecido en el artículo 2 de la Constitución Política, en cuanto procura hacer valer la propiedad sobre aeronaves y garantiza las transacciones sobre dichos bienes que se hagan en territorio colombiano...".

Destaca que en un Estado Social de Derecho, democrático y pluralista, se reconoce a los ciudadanos el derecho a acceder a la propiedad privada y se respetan los derechos adquiridos sobre la misma, por lo que este tipo de Convenio responde a la satisfacción del derecho de propiedad sobre aeronaves e igualmente responde a la inserción de Colombia dentro de la dinámica comercial internacional en materia de transacciones sobre aeronaves que se encuentra acorde con las nuevas tendencias globalizadoras que rigen el tráfico mundial.

Solicita entonces que se declare la constitucionalidad del Convenio Internacional bajo estudio, así como la de la Ley 834 de 2003 aprobatoria del mismo.

### 3. Ministerio de Transporte

En el presente proceso intervino igualmente el Ministro de Transporte, a través de apoderado judicial para solicitar la declaratoria de constitucionalidad del Convenio bajo estudio y de su ley aprobatoria, a partir de las razones que enseguida se sintetizan.

El interviniente afirma que las disposiciones contenidas en el Convenio sub examine, resultan acordes con los principios de derecho internacional, la soberanía nacional, la libre autodeterminación, la equidad, la reciprocidad y la conveniencia nacional, y además se orientan hacia la integración latinoamericana y del Caribe en desarrollo de los artículos 9, 226 y 227 de la Constitución.

Destaca que "... la Ley bajo examen aprueba un instrumento internacional en el que se crea una regulación intergubernamental que ofrece las más propicias condiciones para el desarrollo económico y para la internacionalización de las relaciones económicas, políticas y de aeronáutica..." en plena armonía con el artículo 334 constitucional.

Indica que la Carta Política de 1991 establece como deber del Estado Colombiano promover la internacionalización de las relaciones políticas, sociales, ecológicas y económicas con las

demás naciones, mediante la celebración de tratados sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional, asegurando que se promueva la vinculación de la economía nacional y de los factores de la producción y del consumo a los mercados internacionales, todo lo cual es respetado en el Convenio bajo examen.

Precisa que: "...las disposiciones del Convenio también tienen fundamento constitucional en lo establecido por el inciso cuarto del artículo 333 de la Carta Política en el que se advierte que el Estado impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y que debe evitar y controlar cualquier abuso que personas y empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional, lo cual bien puede adelantarse por virtud de los instrumentos de registro que se consagran en el tratado, dentro del marco de las relaciones internacionales que también patrocina la nueva Constitución...".

En relación con el trámite de la ley aprobatoria del instrumento internacional referido, afirma que no existe reparo alguno al respecto pues "examinadas de modo detallado las diferentes etapas surtidas para la aprobación del proyecto se observa el cabal cumplimiento de las exigencias establecidas en los artículos 157 y 160 constitucionales."

En ese orden de ideas el interviniente solicita que se declare la constitucionalidad del Convenio y de la Ley aprobatoria del mismo, toda vez que en su criterio no se oponen a la Constitución sino que por el contrario la desarrollan.

### 3. Aeronáutica Civil

El Director General de la Aeronáutica Civil interviene en el presente proceso y solicita a la Corte la declaratoria de constitucionalidad del Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves y de su Ley aprobatoria, a partir de los argumentos que se resumen a continuación.

Afirma que "los términos convenidos en el Tratado, son perfectamente compatibles con las normas constitucionales vigentes, y que no solo no las vulnera, sino que por el contrario se ajusta a las disposiciones en ellas prescritas, en especial la contenida en el artículo 333 de la Carta, que consagra la libertad económica y la iniciativa privada, dentro de los límites del bien común y establece que la libre competencia es un derecho de todos que supone responsabilidades y que el Estado estimulará el desarrollo empresarial e impedirá que se

obstruya o restrinja la libertad económica”.

Considera que en el presente caso es de gran interés para la industria aérea y el transporte aéreo internacional el hecho de que Colombia forme parte de las hasta ahora 85 Naciones que aplican la Convención de Ginebra de 1948, teniendo en cuenta que con ello se facilita de manera importante la negociación de aeronaves por parte de las empresas de transporte aéreo nacionales y constituye un estímulo al desarrollo empresarial, debido a que facilita el acceso a medios de financiación adecuada para la compraventa, leasing y arrendamiento de aeronaves, además, la suscripción del Convenio protege a quienes negocian aeronaves, ya que la Convención garantiza la publicidad de los gravámenes que pesan sobre dichos equipos,

Finalmente argumenta que de conformidad con el artículo XI del Convenio, las normas en él contenidas se aplican básicamente a las aeronaves extranjeras con lo que se está garantizando que los extranjeros disfrutarán en Colombia de acuerdo con el precepto establecido en el artículo 100 constitucional de los mismos derechos y garantías concedidas a los nacionales. Considera así mismo que el Convenio cumple a cabalidad con lo establecido en los artículos 150, numeral 16 y 189 numeral 2, superiores e igualmente se ajusta a los principios señalados en el artículo 9 constitucional.

#### V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACION.

El Procurador General de la Nación, mediante concepto No. 3431 recibido el 24 de noviembre de 2003, solicitó a ésta Corporación declarar la exequibilidad del Convenio sometido a estudio así como la de la Ley aprobatoria del mismo, por las razones que a continuación se sintetizan.

Advierte que al encontrarse el texto completo del Convenio Internacional bajo estudio con su respectiva nota de aprobación suscrita por los Doctores Andrés Pastrana Arango y Guillermo Fernández de Soto, respectivamente Presidente de la República y Ministro de Relaciones Exteriores, se concluye que por el aspecto relativo a la negociación y suscripción del Convenio no se advierte reparo alguno que constituya causal de inexecuibilidad.

Manifiesta que el informe de ponencia para primer debate en la Comisión Segunda Constitucional del Senado, fue presentado por el Senador Francisco Javier Muergueito

Restrepo y publicado en la Gaceta del Congreso No. 618 del 3 de diciembre de 2001 (págs. 7-8). Afirma que de conformidad con la certificación expedida el 22 de agosto de 2003 por el Secretario de la Comisión Segunda del Senado, en sesión del 11 de diciembre de 2001 (Acta No.07 del 11 de diciembre de 2001), dicha Comisión, integrada por trece H. senadores aprobó en primer debate el proyecto de ley con 12 votos a favor y ninguno en contra.

Afirma que la ponencia para segundo debate fue presentada por el Senador Francisco Javier Muergueito Restrepo y el correspondiente informe de ponencia se publicó en la Gaceta del Congreso No. 111 del 15 de abril de 2002 (págs. 11 a 13). Así mismo que el proyecto fue aprobado en segundo debate en plenaria del Senado por mayoría con un quórum deliberatorio de 97 senadores de 102 que integran la plenaria, según consta en el acta No. 35 de la respectiva sesión ordinaria del 11 de junio de 2002, publicada en la Gaceta del Congreso No. 242 del 19 de junio de 2002 (pág. 5 y 27-28) y de conformidad con la certificación del 24 de septiembre de 2003 expedida por el Secretario General de esa Corporación.

En relación con la ponencia para primer debate en la Comisión Segunda Constitucional de la Cámara precisa que ésta fue publicada en la Gaceta del Congreso No. 560 del 5 de diciembre de 2002 (págs. 4 a 10). Afirma que según consta en el acta No.038 del 23 de abril de 2003, publicada en la Gaceta No. 257 del 6 de junio de 2003 (págs. 13 y 14), la Comisión Segunda de la Cámara dio su aprobación al proyecto mediante voto favorable de los 17 miembros en sesión del 23 de abril de 2003, cumpliéndose así el requisito de quórum deliberatorio y decisorio exigido por la Constitución, según certificación expedida por el Secretario General de esa Corporación de fecha 22 de septiembre de 2003.

Afirma que la ponencia para segundo debate se publicó en la Gaceta del Congreso No. 219 del 23 de mayo de 2003 (págs. 22 a 27) y que el proyecto fue aprobado en sesión plenaria del 20 de junio de 2003, con un quórum deliberatorio de 135 miembros de la Corporación, según consta en el acta No. 061 del 20 de junio de 2003, de conformidad con la certificación expedida por el Secretario General de esa Corporación el 25 de agosto de 2003, de forma tal que no solamente se cumplió con el requisito del quórum sino también con el término que debe mediar entre la aprobación de un proyecto de ley en la Comisión Constitucional respectiva y la plenaria correspondiente, esto es ocho días.

Recuerda que el 10 de julio de 2003 el Presidente de la República sancionó la ley aprobatoria del instrumento internacional bajo examen, convirtiéndose en la Ley 384 de 2003, la citada ley fue remitida posteriormente por el Gobierno Nacional a la Corte Constitucional el 21 de julio de 2003, ajustándose al término de 6 días señalado para el efecto por el artículo 241, numeral 10 de la Carta Política.

Sobre el trámite aludido concluye entonces que la Ley 834 de 2003 aprobatoria del instrumento internacional en análisis cumplió con los requisitos constitucionales y de la Ley 5ª de 1992 para efectos de su expedición, y en consecuencia, ésta resulta exequible desde el punto de vista formal.

La vista fiscal señala de otra parte que el Convenio sub examine recoge el anhelo común de consolidar un esquema multilateral de enlace entre los sistemas jurídicos encaminado a la protección de la propiedad de los derechos de los tenedores y arrendatarios de aeronaves, a posibilitar la hipoteca de las mismas como garantía de deuda, a determinar el régimen aplicable a la enajenación de tales aeronaves y al respeto por la regulación de los Estados en materia de inmigración, aduanas y aeronavegación.

Recuerda que en la legislación colombiana se reconocen los derechos sobre la propiedad de las aeronaves, más no así en lo que se refiere a la aplicación de los derechos de propiedad, tenencia y garantía sobre repuestos de las aeronaves y que el tratado, en cuanto define este aspecto, resulta claramente pertinente dadas las nuevas modalidades de contratación de la actividad aeronáutica en las que se ha generalizado el arrendamiento de algunas piezas, como por ejemplo las turbinas, que encuentran en dicho texto un mecanismo específico de protección.

Por último señala que el contenido del instrumento internacional sometido a control de constitucionalidad desarrolla los preceptos consagrados en los artículos 2, 9, 224, 226 y 227 superiores, toda vez que, con él se propende por salvaguardar los intereses estatales dentro de un marco de reciprocidad y conveniencia nacional, y además, por su carácter proteccionista y facilitador de las relaciones comerciales y del desarrollo de la actividad privada lícita, se ajusta a las disposiciones contenidas en los artículos 58 y 333 de la Carta Política y propende por la materialización de los postulados a que hacen referencia los artículos 2 y 150, numeral 16 superiores.

## VI. CONSIDERACIONES DE LA CORTE CONSTITUCIONAL.

### 1. Competencia.

En los términos del numeral 10 del artículo 241 de la Carta Política, la Corte Constitucional es competente para pronunciarse en forma definitiva sobre la exequibilidad del “CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES”, hecho en Ginebra el diecinueve (19) de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948) y de la Ley 834 del 10 de julio del año 2003, mediante la que se le dio aprobación.

#### 1. Examen de constitucionalidad del Convenio y de su Ley Aprobatoria

La Corte ha afirmado en forma reiterada que el control de constitucionalidad que ejerce respecto de los tratados y sus leyes aprobatorias, comprende la totalidad del contenido de esos actos jurídicos, tanto en sus aspectos formales como de fondo. A continuación, la Sala se propone adelantar dicho control integral con el alcance anunciado.

##### 2.1. Análisis formal

La revisión de la constitucionalidad del Convenio materia de estudio, así como de su ley aprobatoria, por aspectos de forma, comprenderá tanto la facultad de representación del Estado colombiano para la firma del respectivo instrumento internacional, como lo referente al trámite legislativo de su ley aprobatoria en el Congreso de la República, con sujeción a los mandatos superiores, de la siguiente forma:

##### 2.1.1. La representación del Estado colombiano en la celebración del Convenio y la aprobación ejecutiva del mismo

El “CONVENIO RELATIVO AL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES”, fue suscrito en nombre de Colombia el diecinueve (19) de junio de mil novecientos cuarenta y ocho (1948) por el señor Mauricio Ortegón, según figura en las actas originales de dicho instrumento internacional<sup>1</sup>. No consta, como lo certificó el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores, la calidad en que el señor Ortégón intervino en dicha oportunidad<sup>2</sup>.

Por su parte, el 29 de mayo de 2001 el Presidente de la República, doctor Andrés Pastrana Arango, impartió al instrumento la correspondiente aprobación ejecutiva, y ordenó someterlo a la consideración del Congreso de la República.

Ahora bien, resulta pertinente precisar que el hecho de que no se tenga certeza sobre la calidad en que actuó la persona que suscribió el Convenio a nombre de Colombia, y que no exista constancia en el Ministerio de Relaciones Exteriores, de que a aquella se le hubieran otorgado plenos poderes en esa oportunidad, no comportan la inexequibilidad de dicho instrumento.

Como lo ha señalado de manera reiterada esta Corporación<sup>3</sup>, dado que el Presidente de la República el día 29 de mayo de 2001 dio su aprobación ejecutiva al instrumento bajo examen, dicha confirmación presidencial, conforme al derecho de los tratados codificado en la Convención de Viena de 1969, en su artículo 8º, subsana cualquier eventual vicio de representación del Estado.

Al respecto, es pertinente recordar lo que la Corte Constitucional señaló en Sentencia C-400 de 1998 donde efectuó la revisión constitucional de la “Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales”, hecha en Viena el 21 de marzo de 1986” y de la Ley No 406 del 24 de octubre de 1997 por medio de la cual se aprueba dicha Convención.

Dijo la Corte:

“Esta confirmación presidencial, conforme al derecho de los tratados codificado en la Convención de Viena de 1969, en su artículo 8º, subsana cualquier eventual vicio de representación del Estado. Este principio es totalmente aplicable en el derecho constitucional colombiano, puesto que corresponde al Presidente de la República, como jefe de Estado, dirigir las relaciones internacionales y celebrar con otros Estados y entidades de derecho internacional tratados o Convenios (CP art. 189 ord 2º). Es natural entonces que la confirmación presidencial subsane los vicios de representación durante el trámite de suscripción de un tratado”<sup>4</sup>.

En ese orden de ideas, por este aspecto ningún reproche de constitucionalidad cabe hacer al Convenio sub examine ni a su ley aprobatoria.

## 2.1.2. Trámite legislativo para la expedición de la Ley 834 de 2003

Con fundamento en las certificaciones remitidas a la Corte por el Senado de la República y la Cámara de Representantes, así como en los antecedentes legislativos y en las actas publicadas en las Gacetas del Congreso de la República, se pudo determinar que el trámite surtido en esa Corporación para la expedición de la Ley No. 834 de 2003, fue el siguiente:

2.1.2.1. El proyecto de ley junto con la exposición de motivos fue presentado al Senado de la República por el Gobierno Nacional a través de los Ministros de Relaciones Exteriores y Transporte el día 24 de julio 2001, y fue radicado bajo el No. 036 de 2001 y publicado en la Gaceta del Congreso Año X, No. 364 del 2 de agosto de 2001, -págs.12 a 16-.

2.1.2.2. Dicho proyecto con la exposición de motivos fue repartido a la Comisión Segunda Constitucional del Senado, surtió el primer debate con base en la ponencia publicada en la Gaceta del Congreso No. 618 del 3 de diciembre de 2001, -págs.7-8-. (Folios 135 a 137, Cuaderno 1 de Pruebas), y fue debatido y aprobado con un quórum deliberatorio y decisorio de 12 votos a favor y ninguno en contra de los miembros que integran la Comisión, en sesión del 11 de diciembre de 2001, según consta en el Acta No. 07 del 11 de diciembre de 2001 y de acuerdo con la certificación del 22 de agosto de 2003, enviada por el Secretario de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República (Folio 1 Cuaderno 1 de Pruebas).

2.1.2.3. La plenaria del Senado adelantó el segundo debate con base en la ponencia publicada en la Gaceta del Congreso No. 111 del 15 de abril de 2002, -págs.11 a 13- (Folios 3 a 18, Cuaderno 1 de Pruebas). En sesión ordinaria del 11 de junio de 2002, se pudo constatar un quórum deliberatorio de 97 Senadores de los 102 que conforman la Plenaria, y al ser sometido para aprobación el proyecto de ley fue aprobado por mayoría, según consta en el Acta No. 35 del 11 de junio de 2002, publicada en la Gaceta del Congreso Año XI No. 242 del 19 de junio de 2002 (Folios 71 a 110 Cuaderno 1 de Pruebas), y según certificación del Secretario General del Senado de la República del 24 de septiembre de 2003. (Folio 2 Cuaderno 2 de Pruebas).

2.1.2.4. Una vez radicado el proyecto de ley en la Cámara de Representantes bajo el No. 272 de 2.002 Cámara, la Comisión Segunda Constitucional Permanente adelantó el primer

debate con fundamento en la ponencia publicada en la Gaceta del Congreso Año XI No. 560 del 5 de diciembre de 2002 -págs.4 a 10-. (Folios. 104 a 119, Expediente). Dicho proyecto fue discutido y aprobado con la asistencia de 17 representantes, en forma unánime, en sesión del 23 de abril de 2003, como consta en el Acta No. 038 de la misma fecha publicada en la Gaceta No. 257 del 6 de junio de 2003 -págs.13 y 14-, y según certificación del Secretario General de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes (Folio 228 Expediente).

2.1.2.5. La plenaria de la Cámara adelantó el segundo debate del proyecto de ley, a partir de la ponencia publicada en la Gaceta del Congreso Año XII No. 219 del 23 de mayo de 2003 -págs.22 a 27-. (Folios 60 a 87 Expediente). El proyecto fue discutido y aprobado en sesión plenaria del 20 de junio de 2003 por mayoría de los presentes, con un quórum deliberatorio de 135 miembros de la Corporación, según consta en el Acta No. 061 del 20 de junio de 2003 y de acuerdo con la certificación expedida por el Secretario General de la Cámara de Representantes del 25 de agosto de 2003 (Folio 57 Expediente)

2.1.2.6. El Presidente de la República sancionó la Ley aprobatoria del Convenio sub exámine, el 10 de julio del año 2003, bajo el No. 834 y la remitió a esta Corporación, siendo recibida el 21 de julio del mismo año, es decir, dentro del término previsto en artículo 241-10 de la Constitución Política para su revisión.

2.1.2.7 Por consiguiente, la Corte constata que el trámite dado a la Ley 834 de 2003, se surtió de conformidad con los requisitos establecidos en la Constitución Política. En efecto, el proyecto inició su trámite en el Senado de la República conforme lo ordena el último inciso del artículo 154 superior; cumplió con los requisitos a que alude el artículo 157 constitucional respecto de i) la publicación inicial del proyecto, ii) la aprobación en la Comisión II permanente y en la Plenaria de cada Cámara, y iii) la sanción por el Gobierno -; Así mismo fueron presentados en las Comisiones Segundas Permanentes de cada Cámara los informes de ponencia que exige el artículo 160 superior, de la misma manera que fueron respetados los plazos allí establecidos que deben mediar entre el primero y el segundo debate en cada Cámara, así como entre la aprobación del proyecto en una de ellas y la iniciación del debate en la otra Corporación. Siendo finalmente sancionado y remitido a la Corte para su control en los términos de los artículos 165 y 241-10 superiores.

## 2.2. Análisis material

### 2.2.1 Antecedentes del Convenio que se revisa y de su ley aprobatoria

Como se recuerda en la exposición de motivos presentada por el Gobierno para la aprobación de la ley de la referencia, el Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves hecho en Ginebra el 19 de junio de 1948 adopta un régimen internacional de reconocimiento de ciertos derechos que se pueden tener sobre las aeronaves civiles, tendiente a garantizar la seguridad de las transacciones sobre esos bienes, así como la protección de los derechos de los propietarios, compradores, vendedores, arrendatarios de los mismos y por ende, el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las mencionadas negociaciones.

Dicha Convención surge de la Conferencia de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, que recomendó la pronta adopción de un Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves, teniendo en cuenta las diferentes formas de regular la materia en las respectivas legislaciones nacionales.

Hasta el mes de enero del 2001, fecha de presentación del proyecto de ley aprobatoria del Convenio, 85 naciones se habían hecho parte del mismo. Entre ellas se encuentran, Alemania, Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, China, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Italia, México, Panamá, Paraguay, Suecia, Suiza y Venezuela.

Si bien Colombia suscribió el Convenio en junio de 1948, sólo recientemente se consideró pertinente proceder a su ratificación. La decisión en este sentido obedeció, según el Gobierno nacional, como lo señaló en la exposición de motivos al proyecto de ley que se convertiría en la Ley 834 de 2003, a que en los últimos años la práctica normal de las aerolíneas colombianas y en general del mercado de la aviación en el mundo ha sido la de utilizar prácticamente en todas sus operaciones de adquisición de aeronaves la modalidad del leasing o arrendamiento financiero, figura que no implica una transferencia de la propiedad y por lo tanto demanda para el propietario de las aeronaves una mayor garantía que le asegure la preservación de sus derechos sobre las mismas.

El Gobierno precisó en dicha exposición de motivos que en este contexto, la falta de vigencia del Convenio para Colombia ha generado cierta incertidumbre para los propietarios de

aeronaves que las dan en venta o en arrendamiento o bajo cualquier otra modalidad de explotación a empresas colombianas, por cuanto ellos podrían considerar que al no ser aplicable el referido instrumento, su derecho de propiedad, así como las hipotecas o cualquier otro derecho real sobre tales aeronaves sería incierto y, eventualmente, no contaría con la protección del Estado. Ello a su vez ha evidenciado un riesgo, el cual normalmente es asumido por el proveedor de aeronaves a cambio de mayores precios de venta o cánones de arrendamiento, así como garantías más exigentes y costosas.

Así mismo puntualizó que si bien las leyes internas de Colombia en buena medida preservan la propiedad y otros derechos de extranjeros sobre las aeronaves, la existencia y aplicación de la mencionada convención daría mayor certeza a las negociaciones sobre las aeronaves que operan en Colombia, lo que se traduciría en menores riesgos y eventualmente en menores costos financieros para los operadores colombianos.

Al respecto resulta pertinente recordar la síntesis efectuada por el Gobierno en torno a los fundamentos de la decisión de ratificar la Convención sub examine.

Señaló el Gobierno:

1. El Convenio establece un sistema unificado que garantiza el reconocimiento internacional de una serie de derechos y limitaciones al derecho de dominio sobre las aeronaves y sus motores.
2. Al ratificar el Convenio, se garantiza que sus principios serán aplicados a las aeronaves con matrícula colombiana por otras 85 naciones que ya lo han ratificado.
3. El instrumento incluye una serie de reglas de conflicto que resuelven acertadamente lo referente a la inscripción y la validez de ciertos derechos sobre aeronaves y motores, lo cual genera mayor seguridad en las transacciones sobre dichos bienes.
4. Las normas relativas al procedimiento de venta forzosa y remate de aeronaves implican una garantía universal, real y efectiva en lo relativo a los derechos y privilegios referidos en la Convención, lo cual redundará en una mayor seguridad en las negociaciones.
5. Se facilitan las negociaciones sobre las aeronaves y sus partes, debido a que los productores y proveedores de tecnología aeronáutica, al igual que los intermediarios

financieros, titulares de derechos reales como las hipotecas, usualmente facilitan la negociación con las empresas ubicadas en países que han ratificado este Convenio.

6. Indudablemente se mejorarían las condiciones jurídicas relativas a las operaciones de financiación de equipos tales como el leasing y arrendamiento de aeronaves, lo cual mejorará las condiciones de negociación y facilitará la renovación de los equipos por parte de las empresas aéreas nacionales.

7. Garantiza una prelación especial de créditos para el caso de las aeronaves con matrícula extranjera, con la correspondiente reciprocidad para las aeronaves colombianas en territorio extranjero, lo cual conduce a mayor seguridad en las transacciones sobre aeronaves.

8. Afianza los principios de unicidad, centralización y publicidad del registro. Adicionalmente, encontramos que las normas de la Convención relativas al registro son compatibles con las normas nacionales.

9. Reconoce como prioritarios los derechos que tienen las personas que hacen gastos relativos al salvamento y conservación de aeronaves, dando así mayor seguridad a la actividad aeronáutica.

10. Impide la inscripción de aeronaves, su transferencia, o registro, sin el consentimiento de los titulares de los derechos inscritos con ellas, y su transferencia a otro Estado Contratante.

11. Si bien, como se ha expresado, Colombia cuenta con algunas disposiciones internas tendientes a preservar derechos reales sobre aeronaves extranjeras, no ocurre lo propio con los repuestos de las aeronaves o sus accesorios, resultando altamente conveniente una definición jurídica a este respecto, para facilitar la adquisición de los mismos, dado que actualmente es práctica común y universalmente aceptada la adquisición de turbinas y otros elementos bajo arrendamiento y otras modalidades contractuales de carácter temporal.”<sup>5</sup>

## 2.2.2 Descripción del contenido del Convenio y de la ley que se revisa

### 2.2.2.1 Derechos reconocidos por el Convenio

El artículo I del Convenio se refiere a la obligación de los Estados Contratantes de reconocer los siguientes derechos:

- a) el derecho de propiedad sobre aeronaves;
- b) el derecho acordado al tenedor de una aeronave a adquirir su propiedad por compra;
- c) el derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo;
- d) la hipoteca, "mortgage"<sup>6</sup> y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda; a condición que tal derecho haya sido:
  - (i) constituido conforme a la ley del Estado Contratante en el cual la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución, y
  - (ii) debidamente inscrito en el registro público del Estado Contratante en el cual esté matriculada la aeronave<sup>7</sup>.

El numeral 2 de dicho artículo I precisa que ninguna disposición del Convenio, impedirá a los Estados Contratantes reconocer, por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una aeronave, pero que no obstante, ningún derecho preferente a aquellos enumerados en los literales a, b, c, y d citados, deberá ser admitido o reconocido por los Estados Contratantes. Dicha preceptiva tiene como excepción, como se verá mas adelante, lo dispuesto en el artículo IV del Convenio en materia de créditos por salvamento y conservación de las aeronaves.

De acuerdo con el artículo XVI del Convenio, para los fines del mismo, la expresión "aeronave" comprenderá la célula, los motores, las hélices, los aparatos de radio y cualesquier otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella o temporalmente separadas de la misma

Por su parte el artículo X del Convenio establece, en sus numerales 1 y 2 que si en virtud de la ley de un Estado Contratante donde esté matriculada una aeronave alguno de los derechos previstos en el artículo I, regularmente inscrito con respecto a una aeronave y constituido en garantía de un crédito, se extiende a las piezas de repuesto almacenadas en uno o más lugares determinados, esa extensión será reconocida por todos los Estados Contratantes, a condición que tales piezas sean conservadas en dichos lugares y que una publicidad

apropiada, efectuada en el lugar mediante avisos, advierta debidamente a terceros la naturaleza y extensión del derecho que las grava, con indicación del registro donde el derecho está inscrito y el nombre y domicilio de su titular.

Así mismo que un inventario que indique el número aproximado y la naturaleza de dichas piezas se agrega al documento inscrito, y, que tales piezas podrán ser reemplazadas por piezas similares sin afectar el derecho del acreedor.

#### 2.2.2.2 Inscripción de los derechos

De acuerdo con el artículo II del Convenio todas las inscripciones relativas a una aeronave deben constar en el mismo registro.

Precisa dicha disposición que salvo disposición en contrario del mismo Convenio, los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inciso (1) del artículo I, con respecto a terceros, se determinarán conforme a la ley del Estado Contratante donde tal derecho está inscrito.

Así mismo que cada Estado Contratante podrá impedir la inscripción de un derecho sobre una aeronave, que no pueda ser válidamente constituida conforme a su ley nacional.

El artículo III establece por su parte que i) La ubicación de la oficina encargada de llevar el registro deberá indicarse en el certificado de matrícula de toda aeronave. ii) Cualquiera persona podrá obtener de la oficina encargada de llevar el registro, certificados, copias o extractos de la inscripciones, debidamente autenticados, los cuales harán fe del contenido del registro, salvo prueba en contrario. iii) Si la ley de un Estado Contratante prevé que la recepción de un documento equivale a su inscripción, esta recepción surtirá los mismos efectos que la inscripción para los fines del presente Convenio. En este caso se tomarán las medidas adecuadas para que tales documentos sean accesibles al público y que iv) Podrán cobrarse derechos razonables por cualquier servicio efectuado por la oficina encargada del registro.

El artículo IX precisa que salvo en el caso de venta en ejecución de conformidad con el artículo VII del Convenio, ninguna transferencia de matrícula o de inscripción de una aeronave, del registro de un Estado contratante al de otro Estado Contratante, podrá

efectuarse a menos que los titulares de derechos inscritos hayan sido satisfechos o la consientan.

#### 2.2.2.3 Créditos privilegiados por salvamento y conservación de aeronaves

El artículo IV del convenio establece que los Estados Contratantes reconocerán que los créditos originados: a) por las remuneraciones debidas por el salvamento de la aeronave; b) por los gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave, serán preferentes a cualesquiera otros derechos y créditos que graven la aeronave, a condición de que sean privilegiados y provistos de efectos persecutorios de acuerdo con la ley del Estado Contratante donde hayan finalizado las operaciones de salvamento o de conservación.

El mismo artículo precisa que dichos créditos i) adquieren preferencia en orden cronológico inverso a los acontecimientos que los originaron<sup>8</sup>, y que ii) podrán ser objeto de anotación en el registro, dentro los tres meses a contar de la fecha de terminación de las operaciones que los hayan originado.

Así mismo establece que los Estados Contratantes no reconocerán tales gravámenes después de la expiración del plazo de tres meses aludido, salvo que dentro de ese plazo:

(a) dicho crédito privilegiado haya sido objeto de anotación en el registro,

(b) el monto del crédito haya sido fijado de común acuerdo o una acción judicial haya sido iniciada con relación a ese crédito. En este caso, la ley del tribunal que conozca la causa determinará los motivos de interrupción o de suspensión del plazo.

Finalmente dicho artículo señala que sus disposiciones se aplicarán sin perjuicio de las del inciso (2) del artículo I. del Convenio que a su vez establece que: “Ninguna disposición del presente Convenio, impedirá a los Estados Contratantes reconocer, por aplicación de su ley nacional, la validez de otros derechos que graven una aeronave. No obstante, ningún derecho preferente a aquellos enumerados en el inciso (1) del presente artículo, deberá ser admitido o reconocido por los Estados Contratantes.”

#### 2.2.2.4 Procedimiento de venta en ejecución de aeronaves

De acuerdo con el artículo VII del Convenio el procedimiento de venta en ejecución de una

aeronave será determinado por la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe.

Sin embargo el Convenio precisa que en todo caso deberán observarse las disposiciones siguientes:

(a) la fecha y lugar de la venta serán determinadas por lo menos con seis semanas de anticipación;

(b) el acreedor ejecutante proporcionará al tribunal o a cualquiera otra autoridad competente, extractos, debidamente autenticados, de las inscripciones relativas a la aeronave. Además, debe, por lo menos un mes antes de la fecha fijada para la venta, anunciarla en el lugar donde la aeronave esté matriculada conforme a las disposiciones de la ley local y notificarla, por carta certificada enviada por vía aérea si es posible, a las direcciones indicadas en el registro, al propietario y a los titulares de derechos sobre la aeronave y de créditos privilegiados anotados en el registro conforme al inciso (3) del artículo IV del Convenio.

El artículo precisa que las consecuencias de la inobservancia de las disposiciones que acaban de señalarse, serán las determinadas por la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe. Sin embargo, toda venta efectuada en contravención de las reglas enunciadas, podrá ser anulada en virtud de demanda iniciada, dentro de los seis meses contados desde la fecha de la venta, por cualquier persona que hubiere sufrido un perjuicio a consecuencia de tal inobservancia.

Así mismo que cuando se cause un daño en la superficie en el territorio del Estado Contratante en el cual se realice la venta en ejecución por una aeronave gravada con alguno de los derechos previstos en el artículo I, en garantía de un crédito, la ley nacional de ese Estado podrá disponer, en caso de embargo de dicha aeronave o cualquiera otra perteneciente al mismo propietario y gravada con derechos análogos en beneficio del mismo acreedor, que:

(a) las disposiciones del cuarto inciso del referido artículo no surtan efectos con respecto a las víctimas o causa habientes en calidad de acreedores ejecutantes;

(b) los derechos previstos en el artículo I, que garanticen un crédito y graven la aeronave

embargada, no sean oponibles a las víctimas o sus causahabientes, sino hasta el 80 por ciento de su precio de venta.

Sin embargo, las disposiciones precedentes no serán aplicables cuando el daño causado en la superficie esté conveniente y suficientemente asegurado por el empresario o en su nombre por un Estado o una compañía de seguros de un Estado cualquiera.

En ausencia de cualquiera otra limitación establecida por la ley del Estado Contratante donde se procede a la venta en ejecución de una aeronave, el daño se reputará suficientemente asegurado en el sentido referido, si el monto del seguro corresponde al valor de la aeronave cuando nueva.

Finalmente el artículo señala que los gastos legalmente exigibles según la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe, incurridos durante el procedimiento de ejecución en interés común de los acreedores, serán deducidos del precio de venta antes que cualquier otro crédito, incluso los privilegiados en los términos del artículo IV.

De acuerdo con el artículo VI del Convenio en caso de embargo o de venta en ejecución de una aeronave o de un derecho sobre la aeronave, los Estados Contratantes no estarán obligados a reconocer, en perjuicio, ya sea del acreedor embargante o ejecutante, o del adquirente, la constitución o la transferencia de alguno de los derechos enumerados en el artículo I, inciso (1), efectuada por aquel contra quien ha sido ordenada la ejecución, si tuvo conocimiento de ésta.

De acuerdo con el artículo VIII del Convenio la venta en ejecución de una aeronave, conforme a las disposiciones del artículo VII, transferirá la propiedad de tal aeronave libre de todo derecho que no sea tomado a su cargo por el comprador.

#### 2.2.2.5 Ámbito de aplicación del Convenio y respeto de las competencias de los Estados contratantes

De acuerdo con el artículo XI del Convenio sus disposiciones se aplicarán en cada Estado Contratante sólo a las aeronaves matriculadas en otro Estado Contratante.

Sin embargo, los Estados Contratantes aplicarán a las aeronaves matriculadas en su territorio:

(a) las disposiciones de los artículos II, III, IX, en materia de inscripción en el registro público y,

(b) las disposiciones del artículo IV sobre salvamento y conservación de aeronaves, excepto si el salvamento o las operaciones de conservación finalizaren en su propio territorio.

De acuerdo con el artículo XII las disposiciones del Convenio sub examine no afectarán el derecho de los Estados Contratantes de aplicar a una aeronave, las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea.

Por su parte el artículo XIII del Convenio precisa que éste no se aplicará a las aeronaves destinadas a servicios militares, de aduana y de policía.

El artículo XIV señala, de otra parte, que para la aplicación del Convenio, las autoridades judiciales y administrativas competentes de los Estados Contratantes, podrán, salvo disposiciones en contrario de sus leyes nacionales, comunicar entre ellas directamente<sup>9</sup>.

#### 2.2.2.6 Ratificación, entrada en vigor, condiciones de adhesión, y denuncia de la Convención

En los artículos XVIII, XIX, XX, XXI, XXII y XXIII se regula finalmente los aspectos relativos a la ratificación, entrada en vigor, condiciones de adhesión, y denuncia de la Convención.

#### 2.2.2.7 Contenido de la Ley 834 de 2003

Por su parte, la Ley 834 de 2003, en tres artículos, se limita a aprobar el texto del Acuerdo, a determinar que el mismo obligará al país en cuanto se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo y a fijar la vigencia de la ley, a partir de la fecha de su publicación.

#### 2.2.3. Constitucionalidad material del Convenio sujeto a examen

Como se desprende de los antecedentes y del texto de los artículos cuyo contenido se ha sintetizado, el objetivo del Convenio sub examine es el de asegurar el reconocimiento y respeto de los derechos sobre las aeronaves y con ello facilitar la operación de la aviación civil así como las transacciones que se hagan sobre dichos bienes en condiciones de transparencia y seguridad jurídica.

Dichos objetivo y contenido, como lo señalan los intervinientes, resultan plenamente compatibles con los principios constitucionales que orientan tanto el derecho de propiedad en el Estado Social de Derecho como la actividad económica, la iniciativa privada y la intervención del Estado (arts. 2, 58, 333 y 334 C.P.).

Es claro para la Corte que en el actual contexto de internacionalización de las relaciones económicas, los mecanismos tendientes a asegurar los derechos de propiedad sobre bienes que como las aeronaves están llamados al permanente tráfico entre diferentes países, atienden al fin señalado en el artículo 2 superior de garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución dentro de los que se cuenta el derecho de propiedad (art. 58 C.P.) así como la libre actividad económica e iniciativa privada (art. 333 C.P.), al tiempo que aseguran el respeto de los mismos derechos a los nacionales colombianos en el extranjero.

Ha de tenerse en cuenta al respecto que el artículo 100 superior establece que los extranjeros disfrutarán en Colombia de los mismos derechos civiles que se reconocen a los colombianos en el extranjero, sin perjuicio de que la ley pueda por razones de orden público subordinarlos a condiciones especiales o negar el ejercicio de algunos de ellos. Y que los extranjeros gozarán en el territorio de la República de las garantías concedidas a los nacionales, salvo las limitaciones que establezcan la Constitución o la ley.

En el mismo orden de ideas el hecho de que se respete en Colombia el derecho de propiedad y los demás derechos a que alude el convenio sub examine respecto de las aeronaves matriculadas en un país extranjero, al tiempo que se asegure para las aeronaves matriculadas en Colombia idénticos derechos, se aviene claramente a los principios de internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional (art. 226 y 227 C.P.).

Ahora bien, frente al respeto de la soberanía y del principio de autodeterminación de los pueblos (art. 9 C.P.), cabe resaltar que el Convenio, en diversas normas de su articulado, alude a la ley del estado contratante, donde esté matriculada la aeronave, o se efectuó la venta en ejecución, o finalicen las actividades de salvamento o conservación, según el caso, para que sea de acuerdo con dicha ley que se determinen por ejemplo i) las formalidades de registro (art. I y II y III), ii) el carácter preferente de los créditos por salvamento y

conservación de aeronaves (art. IV), iii) la determinación de las consecuencias de la inobservancia de las normas establecidas en el Convenio en al artículo VII -2 en materia de venta en ejecución (art. VII), iv) La determinación del alcance de la venta en ejecución cuando se cause un daño en la superficie en el territorio del Estado contratante (art. VII-5), v) La posibilidad de extender las piezas de repuesto alguno de los derechos previstos en el artículo I del Convenio (art. X).

Así mismo ha de tenerse en cuenta que el Convenio deja a salvo el derecho de los Estados Contratantes de aplicar las medidas coercitivas previstas en sus leyes nacionales relativas a inmigración, aduanas o navegación aérea.

Igualmente que las disposiciones del Convenio solo resultan aplicables a las aeronaves matriculadas en otro estado contratante, en tanto que serán las normas nacionales las aplicables a las aeronaves matriculadas en Colombia<sup>10</sup>. En este último caso se han de respetar de todas maneras las previsiones contenidas en materia de registro en los artículos II, III y IX del Convenio, así como las disposiciones del artículo IV sobre salvamento y conservación de aeronaves, excepto si el salvamento o las operaciones de conservación finalizaren en su propio territorio, caso en el cual es el derecho interno el que resulta aplicable.

Cabe resaltar de otra parte que en lo atinente a las normas del Convenio en las que no se remite al derecho nacional y que por tanto han de aplicarse en cualquier circunstancia en todos los países, éstas resultan acordes con, además de los artículos superiores antes enunciados, el respeto del debido proceso (art. 29 C.P.)<sup>11</sup>, la presunción de buena fe (art. 83 C.P.)<sup>12</sup>, así como el acceso a la administración de justicia (art. 229 C.P.)<sup>13</sup>

Así las cosas la Corte no encuentra reparos sobre la constitucionalidad del Convenio sub examine y así lo señalará en la parte resolutive de esta sentencia.

#### 2.2.4 Constitucionalidad material de la Ley 834 de 2003

Como se advirtió, el contenido de la Ley 834 de 2003 se limita a aprobar el Convenio, a determinar que las obligaciones que del mismo dimanar para el Estado Colombiano comenzarán a regir desde que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo y a señalar que la vigencia de la ley comienza a regir a partir de su publicación, de modo que no

existen reparos sobre la constitucionalidad de su contenido.

## VII. DECISION

En mérito de lo expuesto, la Sala Plena de la Corte Constitucional de la República de Colombia, administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE:

Segundo.- Declarar EXEQUIBLE la Ley 834 del 10 de julio de 2003, por medio de la que se aprueba el citado Convenio.

Tercero.- Ordenar la comunicación de la presente sentencia al Presidente de la República y a la Ministra de Relaciones Exteriores, para los fines contemplados en el numeral 10 del artículo 241 de la Constitución Política.

Notifíquese, comuníquese, publíquese en la Gaceta de la Corte Constitucional y archívese el expediente.

CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ

Presidenta

JAIME ARAUJO RENTERÍA

Magistrado

ALFREDO BELTRÁN SIERRA

Magistrado

MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO

Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT

Magistrado

ÁLVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

IVAN HUMBERTO ESCRUCERIA MAYOLO

Secretario General (e)

1 Copia de las mismas fue remitida por el Coordinador del grupo de tratados de la oficina Jurídica del Ministerio de Relaciones Exteriores Folios 328 a 332 del expediente.

2 Comunicación del 3 de febrero de 2004 folios 318 a 320 del expediente.

3 Ver, entre otras, las sentencias C-225 de 1995 y C-400 de 1998

4 Sentencia C-400 de 1998 M.P Alejandro Martínez Caballero En el mismo sentido ver, entre otras, las sentencias C-834/01 M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra y C-369/02 M.P. Eduardo Montealegre Lynett.

5 Exposición de motivos al proyecto de ley 036/2001 Senado Gaceta del Congreso Año X N.364 del 2 de agosto de 2001 pags. 12 a 16.

6 La hipoteca encuentra en el derecho anglosajón su equivalente en la institución de "mortgage" Ver Patricia Olga Mazzuco, Alejandro Hebe Maranghello, Diccionario Bilingüe de terminología jurídica Abeledo Perrot, Buenos Aires 1998, pags 306 y ss

7 El artículo V del Convenio precisa que la preferencia acordada a los derechos mencionados en el inciso (1), artículo I, apartado (d), se extiende a todas las sumas garantizadas. Sin embargo, en lo que concierne a los intereses, dicha preferencia sólo se aplicará a los devengados en los tres años anteriores a la iniciación de la ejecución y durante el transcurso de está.

8 Cabe precisar al respecto que en el derecho aeronáutico, como en el derecho marítimo, en materia de salvamento de naves y de su conservación el principio aludido atiende a la finalidad de dichas operaciones que comportan para quien en última instancia realiza el salvamento o asegura la conservación la posibilidad de ser indemnizado. En nuestro ordenamiento sobre este punto cabe recordar la regulación contenida en los artículos 1844 a 1846, así como en el artículo 1905 del Código de Comercio. Dichos artículos señalan:

ART. 1844. La búsqueda, rescate, asistencia y salvamento de aeronaves se sujetarán a lo que dispongan los reglamentos aeronáuticos.

Quienes de conformidad con éstos participen en las indicadas operaciones, tendrán derecho al reembolso de los gastos en que incurran y a la indemnización por los daños sufridos.

Tratándose de salvamento de cosas, el reembolso y la indemnización en ningún caso podrá exceder el valor de la cosa salvada, al término de dichas operaciones.

El pago del reembolso y de la indemnización incumben al explotador de la aeronave.

ART. 1845. Toda asistencia, rescate y salvamento de personas dará lugar a una retribución en razón de los gastos justificados por las circunstancias, así como de los daños sufridos durante la operación.

El pago de la retribución corresponde al explotador de la aeronave asistida.

La retribución no puede exceder de cinco mil gramos de oro puro por persona salvada, sin exceder de veinticinco mil gramos de oro puro. Si ninguna persona ha sido salvada, no excederá la suma total de cinco mil gramos de oro puro.

En el caso de que haya existido asistencia realizada por varias personas y el conjunto de las retribuciones debidas fuere superior a los límites fijados en el inciso precedente, se

procederá a una reducción proporcional de dichas indemnizaciones (§ 4705).ART. 1846. Las acciones de que trata este capítulo prescriben por el transcurso de dos años, contados desde el fin de la respectiva operación.

ART. 1905. La hipoteca comprenderá la célula, las unidades motopropulsoras, los equipos electrónicos y cualesquiera otras piezas destinadas al servicio de la aeronave, incorporadas en ella en forma permanente, aunque fueren momentáneamente separadas de la aeronave, los seguros e indemnizaciones que parcial o totalmente reemplacen la cosa gravada y prefiere a cualquier otro crédito, menos a los siguientes:

1. Los impuestos en favor del fisco que graven la aeronave;
2. Los salarios de la tripulación de la aeronave por el último mes;
3. Las remuneraciones o indemnizaciones debidas por asistencia o salvamento causadas durante la existencia del gravamen;
4. Los gastos destinados a la conservación de la aeronave durante el juicio respectivo y las costas de éste en beneficio común de los acreedores, y
5. Las indemnizaciones fijadas en este título por daños que haya causado la aeronave durante el último año, a personas o cosas con ocasión de un vuelo y que no estén amparadas por un seguro o garantía. (subrayas fuera de texto)

9 En relación con dicha comunicación entre autoridades judiciales y administrativas, -que en el presente caso claramente facilita el cumplimiento de los objetivos del Convenio al asegurar por ejemplo el conocimiento oportuno del contenido del registro público en el que se encuentra matriculada una aeronave, o la inscripción igualmente oportuna en dicho registro de una hipoteca, mortgage o derecho similar -, cabe recordar que la Corte ha puesto de presente que las vías con que se cuenta en el país para solicitar ese tipo de información son: a) la diplomática, por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores y su equivalente en el país requerido y b) la directa, por conducto de la autoridad central designada por cada país, en desarrollo de los instrumentos internacionales. La vía diplomática “presenta algunos problemas en cuanto a la oportunidad de sus resultados, en la medida en que constituye un mecanismo dispendioso y demorado, a diferencia de la solicitud

directa que sin duda es más ágil, en cuanto permite consolidar sobre bases fijas y reales una cooperación pronta y eficiente entre los Estados negociadores.” Sentencia C-187/99 M.P. Martha Victoria Sáchica Méndez. En el mismo sentido ver la Sentencia C-291<sup>a</sup>03 M.P. Rodrigo Escobar Gil

10 Al respecto cabe recordar que el Libro quinto “De la Navegación”, del Código de Comercio en su segunda parte “De la Aeronáutica” arts 1773 a 1909 esta consagrado a la regulación de esta materia en el ordenamiento interno.

11 Así por ejemplo las disposiciones contenidas en el artículo VII sobre procedimiento de venta en ejecución que establecen que: “(a) la fecha y lugar de la venta serán determinadas por lo menos con seis semanas de anticipación;

(b) el acreedor ejecutante proporcionará al tribunal o a cualquiera otra autoridad competente, extractos, debidamente autenticados, de las inscripciones relativas a la aeronave. Además, debe, por lo menos un mes antes de la fecha fijada para la venta, anunciarla en el lugar donde la aeronave esté matriculada conforme a las disposiciones de la ley local y notificarla, por carta certificada enviada por vía aérea si es posible, a las direcciones indicadas en el registro, al propietario y a los titulares de derechos sobre la aeronave y de créditos privilegiados anotados en el registro conforme al inciso (3) del artículo IV.

(3) Las consecuencias de la inobservancia de las disposiciones del inciso (2), serán las determinadas por la ley del Estado Contratante donde la venta se efectúe. Sin embargo, toda venta efectuada en contravención de las reglas contenidas en ese inciso, podrá ser anulada en virtud de demanda iniciada, dentro de los seis meses contados desde la fecha de la venta, por cualquier persona que hubiere sufrido un perjuicio a consecuencia de tal inobservancia (...).”.

12 Así por ejemplo las disposiciones contenidas en el artículo VI sobre que establece que: “En caso de embargo o de venta en ejecución de una aeronave o de un derecho sobre la aeronave, los Estados Contratantes no estarán obligados a reconocer, en perjuicio, ya sea del acreedor embargante o ejecutante, o del adquirente, la constitución o la transferencia de

alguno de los derechos enumerados en el artículo I, inciso (1), efectuada por aquel contra quien ha sido ordenada la ejecución, si tuvo conocimiento de ésta”.

13 Así por ejemplo las disposiciones contenidas en el artículo XIV que establecen que: “Para la aplicación del presente Convenio, las autoridades judiciales y administrativas competentes de los Estados Contratantes, podrán, salvo disposiciones en contrario de sus leyes nacionales, comunicar entre ellas directamente”.