



**LEY 834 DE 2003**

**(julio 10)**

**Diario Oficial No. 45.248, de 14 de julio de 2003**

**PODER PÚBLICO - RAMA LEGISLATIVA**

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).

**\*Resumen de Notas de Vigencia\***

**NOTAS DE VIGENCIA:**

- Convenio y ley aprobatoria declarados EXEQUIBLES por la Corte Constitucional mediante Sentencia **C-347-04** de 20 de abril de 2004, Magistrado Ponente Dr. Álvaro Tafur Galvis.

**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, "mortgrage" 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.< /p>

(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 inscriptos 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 inscripto. 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. HECHO en Ginebra, el decimonoveno día del mes de junio del año mil novecientos cuarenta y ocho, en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de cuyos textos tienen igual autenticidad. 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 PUBLICO 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.) ANDRÉS PASTRANA ARANGO

El Ministro de Relaciones Exteriores,  
(FDO.) GUILLERMO FERNÁNDEZ DE SOTO.

## **DECRETA:**

**ARTÍCULO 1o.** Apruébase 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).

**ARTÍCULO 2o.** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1o de la Ley 7ª de 1944, 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), 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 3o.** La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Dado en Bogotá, D. C., a los...

Presentado al honorable Congreso de la República por los suscritos Ministros de Relaciones Exteriores y Ministro de Transporte.

El Ministro de Relaciones Exteriores,  
GUILLERMO FERNÁNDEZ DE SOTO.

El Ministro de Transporte,  
GUSTAVO ADOLFO CANAL M.

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **Honorables Senadores y Representantes:**

En nombre del Gobierno Nacional y en cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 150 numeral 16 y 189 numeral 2° de la Constitución Política de la República de Colombia, tenemos el honor de someter a su consideración el Proyecto de ley 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).

La Convención de Ginebra de 1948 es un Tratado Internacional que adopta un régimen internacional de reconocimiento de ciertos derechos que se pueden tener sobre las aeronaves de carácter civil, lo cual garantiza la seguridad de las transacciones sobre esos bienes extraordinarios y costosos que son las aeronaves, así como la protección de los derechos de los propietarios, compradores, vendedores, arrendatarios de los aviones y por ende, el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las mencionadas negociaciones de una forma justa y equilibrada.

Esta Convención nace a partir de una inquietud que se manifiesta en el seno de la Conferencia de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, en la cual se 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 principales tradiciones jurídicas universales.

Hasta el mes de enero del 2001, 85 naciones se habían hecho partes del Convenio de Ginebra de 1948, pero dadas las características dinámicas de la negociación de aeronaves y la inseguridad existente en algunos países en materia de protección de derechos de propietarios y/o arrendadores de aeronaves, existe un número creciente de Estados que vienen ratificando o adhiriendo a él. Entre los países que se han comprometido recientemente se encuentran, Alemania, Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, China, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Italia, México, Panamá, Paraguay, Suecia, Suiza-Venezuela, hecho que confirma la bondad de la ratificación del mismo por parte de nuestro país. Es importante anotar que, pese a haber firmado el Tratado

desde el 19 de junio de 1948, Colombia aún no se ha convertido en parte en el mismo.

A continuación se expone una breve síntesis del contenido del Convenio de Ginebra de 1948:

## **I. FINALIDAD Y ÁMBITO DE APLICACIÓN**

**El Convenio tiene dos finalidades esenciales, que pueden sintetizarse de la siguiente manera:**

a) La facilitación del acceso a medios de financiación adecuada para la compraventa, leasing y arrendamiento de aeronaves, pues la convención regula el reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves. En efecto, los proveedores y fabricantes de tecnología en aeronaves y accesorios facilitan las negociaciones con las empresas de transporte aéreo pertenecientes a los países que han ratificado el Convenio de Ginebra de 1948. En el sentir de algunas empresas de aviación, la no ratificación de este Tratado por parte de Colombia implica un sobre - costo en la adquisición, financiación y uso del equipo aeronáutico por parte de las compañías nacionales;

b) La protección de quienes negocian con aeronaves, pues la convención garantiza la publicidad de los gravámenes sobre dichos equipos. Afortunadamente, Colombia cuenta con un Registro Aeronáutico Nacional, por lo cual nuestro país no tendría mayores inconvenientes en la implementación del Convenio de Ginebra de 1948.

La falta de vigencia del Convenio para Colombia genera 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 pone de presente 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.

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, lo que se traduciría en menores riesgos y eventualmente en menores costos financieros para los operadores colombianos.

Si bien este Convenio data de hace más de 50 años, solamente en el último decenio se ha evidenciado la necesidad de su adopción en Colombia, por cuanto en estos 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.

En términos generales, la Convención se limita al reconocimiento de ciertos derechos reales sobre aeronaves, creados de acuerdo a las leyes de otros países; a establecer la obligación de dar cierta publicidad al registro de derechos sobre aeronaves y a dar preferencia a ciertos acreedores garantizados.

De acuerdo con el artículo XI del tratado, la regla general es que sus normas se aplican básicamente a las aeronaves matriculadas en otro Estado Contratante (vale decir, a las aeronaves extranjeras). En ese orden de ideas, se destaca que actualmente las principales empresas colombianas de aviación operan permanentemente con aeronaves extranjeras (aproximadamente 80 aeronaves), razón por la cual el Convenio tendría una muy amplia aplicación.

Además de lo anterior, los Estados Contratantes deben aplicar a las aeronaves nacionales las siguientes normas del Tratado, para mantener una coherencia en el registro:

1. La prohibición de mantener la pluralidad de inscripciones.
2. La mención de la autoridad y oficina competente que debe llevar el registro.
3. La constancia de que se canceló el registro antiguo y se efectuó uno nuevo con la respectiva matrícula de la aeronave.



4. El reconocimiento de los créditos privilegiados debidos por concepto de salvamento y por gastos extraordinarios indispensables para la conservación de la aeronave.

Adicionalmente, es importante anotar que la Convención de Ginebra no se aplica a las aeronaves destinadas o actividades militares, aduaneras o de policía.

## **II. DERECHOS RECONOCIDOS POR EL CONVENIO**

Como se mencionó anteriormente, la Convención de Ginebra de 1948 no se refiere a la creación sino al reconocimiento internacional de ciertos derechos sobre aeronaves. El artículo I del Convenio se refiere a la obligación de los Estados Contratantes de reconocer los siguientes derechos:

- a) Derecho de propiedad sobre la aeronave;
- b) Derecho del tenedor de la aeronave de adquirir su propiedad por compra, como en el caso de un contrato de promesa de compraventa o en los contratos de leasing con opción de compra;
- c) El derecho a la tenencia de una aeronave originado por un contrato de arrendamiento de seis meses como mínimo;
- d) El derecho de hipoteca o su equivalente anglosajón "mortgage" y todos los derechos de esta naturaleza creados para garantizar el pago de una obligación.

De acuerdo con el artículo XVI de la Convención, ésta se aplica al reconocimiento de los derechos de propiedad, de tenencia y de garantías que recaigan sobre los repuestos de la aeronave, tema en el cual cabe la aplicación del principio de que lo accesorio sigue la suerte de lo principal.

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.

El reconocimiento de los derechos está condicionado a que estos se hayan creado de conformidad con la ley del Estado Contratante en el cual se encuentre matriculada la aeronave, así como a que se efectúe la posterior inscripción de tal derecho en el mismo registro nacional (artículo I).

### **III. INSCRIPCIÓN DE LOS DERECHOS**

La inscripción de los derechos reconocidos de acuerdo a la Convención de Ginebra de 1948 se rige por dos principios: el de la centralización y el del control estatal.

a) Principio de la centralización. El cual consiste en que todas las inscripciones relativas a la aeronave y sus repuestos deben efectuarse en el mismo registro.

Igualmente implica que los Estados Contratantes deben indicar cuál es la autoridad responsable del registro. Los certificados, expedidos por la autoridad competente, son prueba del contenido del registro, a menos que se demuestre lo contrario;

b) Principio del control estatal. Consiste en que la validez de las sucesivas inscripciones se determina según la Ley del Estado en el cual la aeronave está matriculada. Excepcionalmente, los efectos de la inscripción de cualquier derecho reconocido por el Convenio ante terceros se rigen por la ley del Estado donde se deba efectuar la inscripción.

De otro lado, el Estado donde deba inscribirse un acto o contrato podrá rehusar el asiento del acto o contrato, cuando éste no pueda ser válidamente constituido conforme a su ley nacional.

En ese sentido, las leyes colombianas sobre registro de aeronaves son perfectamente compatibles con las anteriores exigencias, lo que representa una gran ventaja dado que no sería necesaria la expedición de nuevas normas adicionales para su implementación.

#### **IV. CRÉDITOS PRIVILEGIADOS Y DERECHOS RECONOCIDOS**

De acuerdo con el artículo II (2), la regla general es que se aplica el sistema de prelación de créditos correspondiente al Estado de registro de la aeronave, con las excepciones contenidas en la Convención.

Los créditos y derechos sobre los cuales el Convenio de Ginebra otorga ciertos privilegios son los siguientes:

1. Los gastos legales incurridos en el proceso de venta forzada (artículo VII (6) del Convenio.
2. Los daños a terceros en la superficie causados en el territorio del Estado Contratante en el cual se efectúe la venta forzada, con las limitaciones previstas en el artículo VII (5) del Convenio.
3. Remuneración originada en las operaciones de salvamento de la aeronave (artículo IV (1) (a) del Convenio).
4. Gastos extraordinarios que sean indispensables para la conservación de la aeronave (artículo IV (1) (b) del Convenio).
5. Los derechos reconocidos por el artículo I del Convenio.

Lo anterior, debe entenderse que complementa la prelación que los Estados Contratantes reconozcan en su Ley Nacional para otro tipo de créditos o derechos.

#### **V. VENTA FORZOSA DE LA AERONAVE**

El principio general es que los procedimientos de embargo y remate se rigen por la Ley del Estado donde se efectúe la venta forzada. No obstante lo anterior, el artículo VII (2) del Convenio impone algunas restricciones a esta regla de conflicto.

De un lado, la fecha y lugar de la subasta deben señalarse por lo menos con seis semanas de

anticipación a la fecha en que se efectuará la diligencia.

La norma también exige, que el acreedor que ha pedido el embargo de la aeronave para rematarla informe al tribunal o la autoridad competente sobre el contenido del registro, y anuncie la venta en el lugar donde la aeronave esté matriculada.

## **VI. CONVENIENCIA DE LA APROBACIÓN DEL TRATADO**

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, la importancia de que Colombia ratifique la Convención de Ginebra de 1948 se basa, entre otras razones, en las siguientes:

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.

Por las razones expuestas, nos permitimos solicitar al honorable Congreso de la República aprobar 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).

De los honorables Senadores y Representantes,

El Ministro de Relaciones Exteriores,  
GUILLERMO FERNÁNDEZ DE SOTO.

El Ministro de Transporte,  
GUSTAVO ADOLFO CANAL M.

RAMA EJECUTIVA DEL PODER PUBLICO 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.) ANDRÉS PASTRANA ARANGO

El Ministro de Relaciones Exteriores,  
(FDO.) GUILLERMO FERNÁNDEZ DE SOTO.

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1o.** 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 2o.** 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 3o.** La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

El Presidente del honorable Senado de la República,  
LUÍS ALFREDO RAMOS BOTERO.

El Secretario General del honorable Senado de la República,  
EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,  
WILLIAM VÉLEZ MESA.

El Secretario General de la honorable 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.