



Subcomité del Comité Jurídico de la OACI para el estudio de garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)

Comité de expertos gubernamentales de UNIDROIT para la preparación de un proyecto de Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y un proyecto de Protocolo de dicho Convenio sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico

ICAO Ref. LSC/ME/2-WP/25  
UNIDROIT CGE/Int.Int./2-WP/25  
1/9/99

SEGUNDA SESION CONJUNTA  
(MONTREAL 24 DE AGOSTO - 3 DE SEPTIEMBRE 1999)

Anteproyecto de Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico del Anteproyecto de Convenio de UNIDROIT relativo a Garantías Internacionales sobre elementos de equipo móvil.

COMENTARIOS  
(NOTA PRESENTADA POR LA REPUBLICA ARGENTINA)

La delegación de la República Argentina desea formular algunas consideraciones de carácter formal y sustancial que se han detectado de la lectura comparativa de los textos originales en inglés y francés y la versión en español del anteproyecto del protocolo y que se estima debieran tenerse en cuenta a los fines de una oportuna coordinación y/o ulterior análisis por el comité de redacción.

ARTICULO 1:

1) autoridad de registro de marca común: la definición se corresponde con sus equivalentes en inglés "Common Mark Registering Authority" y en francés "Autorité d'Enregistrement d'Exploitation en Commun".

Se entiende que al estar relacionada la definición con la autoridad de registro no nacional, debiera calificarse como tal para alcanzar una mayor uniformidad con el resto de la terminología.

2) Autoridad de registro oficial de aeronaves: Se corresponde con su equivalente "National Registry Authority" y "Autorité du Registre National". Se sugiere el reemplazo del término "Official" por "Nacional" a fin de aclararse que se trata de la autoridad de un Estado contratante que otorga y cancela la matrícula conforme el convenio de Chicago y debido a que "oficial" podría dar lugar a confusión en caso de coexistencia con un registro que asumiera funciones internacionales.

3) Celulas de Aeronaves: Tanto en la version inglés como en español se establece en el apartado a) de dicha definición, que el concepto comprende (8) personas incluyendo la tripulación, en tanto en la versión en francés el mismo apartado indica que se incluye el equipaje por lo que se estima que en caso de prevalecer los dos textos citados en primer lugar, debiera aclararse si también se incluya el equipaje cuyo transporte normalmente es accesorio al del pasajero.

4) Helicóptero: Cabe la misma observación anterior en la que respeta al apartado a).

5) Jurisdicción de insolvencia principal: el texto en inglés se refiere a "jurisdicción de insolvencia primaria" (Primary insolvency jurisdiction" y su correspondiente en francés "Ressort Principal dans lequel la procédure d'insolvabilité a été introduit" (jurisdicción principal en la cual el procedimiento de insolvencia ha sido iniciado).

Ambos textos aluden a la noción de jurisdicción originaria, estimándose conveniente que en la definición en español también se haga referencia a dicha calidad, indicándose que la jurisdicción en que están concentrados los principales intereses del deudor es asimismo donde se han iniciado los procedimientos de insolvencia.

#### ARTICULO III (apartado 1 infine)

A los fines de una mayor uniformidad con los textos originales en inglés y francés debiera agregarse el subrayado " y el objeto aeronáutico resulta EFFECTIVAMENTE registrado".

#### ARTICULO IX (apartado 3, punto 3)

Se sugiere reemplazar las expresiones "licitos" e "ilicitos" por "legales" e "ilegal" respectivamente por resultar más correctas.

#### ARTICULO X (apartado 1)

La versión en español habla de días "civiles" en tanto que en inglés se refiere a días "calendario" mientras que en francés no se califica. Debido a que podría producirse confusión en lo relativo a los plazos procesales aplicables en distintos territorios nacionales por la diferente manera de contabilizar los mismos en ámbitos judiciales o administrativos se entiende conveniente dejar esta cuestión sujeta a la legislación nacional.

## ARTICULO XII

En el texto en español se ha omitido la referencia a la subordinación a la ley del estado contratante como figuran en los originales en inglés y francés, a fin de ser posible la cooperación a que alude el artículo de conformidad con la legislación vigente.

## ARTICULO XIII (apartado 3)

El texto en español se refiere a la autoridad del registro Oficial aeronaves. en tanto que su versión en inglés alude a autoridad de registro nacional y finalmente en francés se expresa que es la autoridad de registro de la Convención de Chicago.

En tal sentido, se estima que debiera conformarse la calidad de la autoridad de registro a que se alude. Por otra parte, en relación a la subordinación a las leyes o reglamentos de aeronavegabilidad o seguridad operacional, sería conveniente definir que dichas normas se aplicarán conforme la nacionalidad de la aeronave, conforme la legislación del estado en que se han comenzado los procedimientos de insolvencia o conforme los standards reconocidos por el Convenio de Chicago.

## ARTICULO XX I

Falta la inclusión en texto español del párrafo 2 según versiones originales en inglés o francés.