

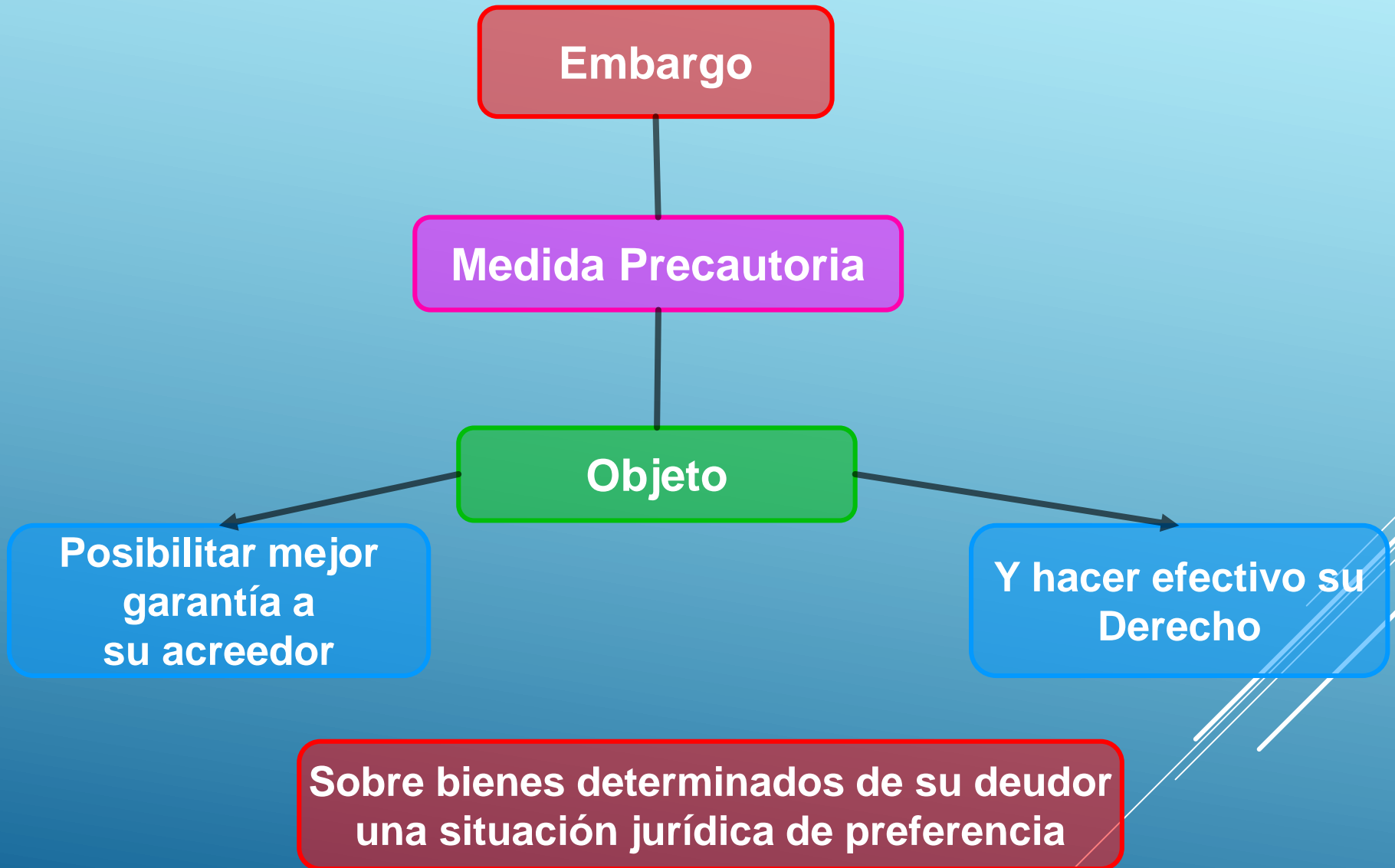
UNIDAD IV

Embargo de Aeronaves

SISTEMA DE GARANTÍAS SOBRE AERONAVES



CONCEPTO



Embargo

Ámbito de aplicación:

Todas las aeronaves son susceptibles de ser embargadas, excepto las aeronaves públicas

Inscripción y orden de preferencia:

1. El embargo debe de ser inscripto en el RAN
2. El titular del embargo adquiere preferencia a ser pagado antes que otros acreedores, salvo los de "mejor derecho"

Inmovilización de la aeronave: (C.A.P. Art. 52)

Clases de Embargo

EJECUTIVO:

se basa en el incumplimiento de la obligación, para que el acreedor perciba el valor de su crédito.

Tiende a dar efectividad llevando adelante la ejecución del bien embargado, determinando la inmovilización de la aeronave, teniendo como fundamento que el patrimonio del deudor es prenda común de sus acreedores.

PREVENTIVO:

tiene lugar como una medida precautoria para asegurar el cumplimiento de una obligación. No es necesario que el deudor no haya cumplido su compromiso. Puede trabarse antes de iniciar los procedimientos judiciales, para evitar la disposición de la aeronave a terceras personas. Para su efectivización se debe inscribir en el R. A. N. Esta medida no implica la inmovilización de la aeronave.

EL CONVENIO DE ROMA: 1933

Aprobó el proyecto elaborado por la Comisión Internacional de Transportistas Especializados y Juristas Aeronáuticos (**CITEJA**) en la reunión de Estocolmo de 1932. Firmado solamente por 21 Estados.

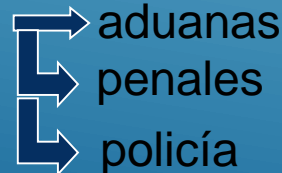
EL CONVENIO DE CHICAGO: 1944

Art. 27: establece la exención del embargo por reclamaciones sobre patentes determinado en el inciso a) que: mientras una aeronave de un Estado Contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, el ingreso autorizado en el territorio de otro Estado Contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar al embargo.

EL CONVENIO



- No se aplica a las medidas conservatorias en caso de quiebra
- No se aplica a las medidas conservatorias efectuadas en caso de infracción a las reglas de

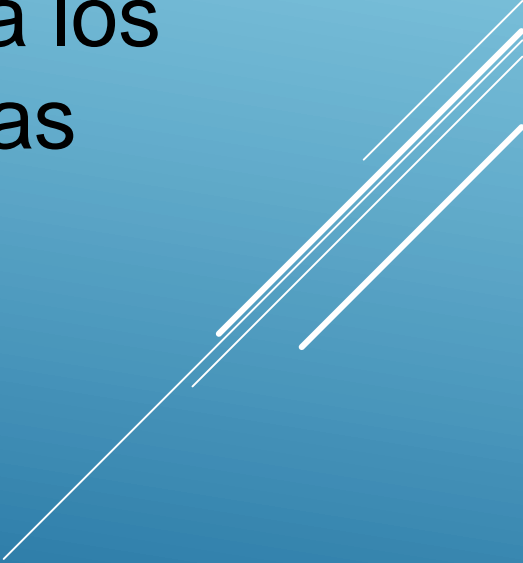


- aduanas
- penales
- policía

AERONAVES EMBARGABLES

CAP Art. 50:

“ Todas las aeronaves y los motores de aeronaves pueden ser objeto de embargo; excluyéndose a las aeronaves públicas y a los motores afectados a dichas aeronaves.”



REQUISITOS DE LA INSCRIPCIÓN. EFECTOS

Establece el Código la obligatoriedad de anotar el gravamen en el Registro Aeronáutico Nacional Art. 51 C.A.P.:

“La inscripción del embargo en el Registro Aeronáutico Nacional confiere a su titular preferencia de pago con relación a otros acreedores cuyos Derechos no hubieran sido inscriptos con antelación, salvo los de mejor Derecho”.

En efecto, dicha Disposición es la que señala que en el Registro Aeronáutico Nacional se anotarán:

Artículo 11 inc. e) “Las medidas cautelares tales como embargo, secuestros, inhibiciones de gravar y vender, anotaciones de litis, prohibiciones de innovar o contratar y las interdicciones y toda medida de autoridad competente que pesen sobre las aeronaves y motores o se decreten contra ellas;”.

Esto significa que la única forma de validar un embargo sobre aeronaves en la plenitud de sus efectos, es inscribiéndolo en el registro; y esto es así, teniendo en cuenta el régimen de excepción que la Ley Aeronáutica ha establecido, otorgando a la aeronave un carácter jurídico particular, considerándola como “cosa mueble registrable”; artículo 21 C.A.P.

Inmovilización de la Aeronave Embargada

Hemos dicho que el embargo preventivo es una medida judicial precautoria, para evitar que ciertos créditos queden en situación de incobrables.

Estos créditos pueden o no estar relacionados con la aeronave o con los servicios que estas pueden prestar, aunque lo ordinario sea que se relacionen con las necesidades de la actividad aeronáutica.

La adquisición de aeronaves, en particular, es el motivo que en la mayoría de los casos da origen a estos créditos, constituyéndose Hipoteca la máquina comprada para garantizar el saldo del precio que el adquirente no podría pagar en el acto del contrato de compraventa.

Otra causa de embargo puede ser la existencia de un fallo ejecutorio, obtenido en procedimiento ordinario, dictado por la autoridad o medidas adoptadas por la Administración del Estado en caso de infracción a las Leyes Aduaneras, Penales o de Policía.

Además del Derecho de preferencia que confiere la anotación del embargo en el registro, trae aparejada también la inmovilización de la máquina

En los casos previstos en el artículo 52 C.A.P., que estipula el embargo traerá aparejada la inmovilización de la aeronave solo cuando haya sido ordenado por juez competente, en virtud de:

- a) Una ejecución de sentencia
- b) Un crédito acordado para la realización del viaje y aún cuando la aeronave este lista para partir.

- c) Un crédito del vendedor de la aeronave por incumplimiento del contrato de compraventa
- d) Créditos por Derecho de utilización de aeronaves, de los servicios accesorios o de los servicios complementarios de la Aeronavegación; y,
- e) Una sentencia o medida cautelar dictada por tribunales extranjeros por incumplimiento de un contrato de locación o de financiación de la aeronave o motores, cuando ellas se basen en un contrato que contemple la prorroga de jurisdicción”

RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE DERECHOS SOBRE AERONAVES

Convenio de París 1919

Estipula el secuestro de aeronaves por falsificación de patentes, modelos, etc. En país extranjero, se estableció levantar esta medida por una caución.

Convenio de Chicago 1944

Canceló esta situación y prohibió el embargo o la detención de las aeronaves mientras transiten con permiso sobre el territorio de un Estado Contratante.

Convención de Ginebra 1948

Los obstáculos que surgían de la variación de Normas Legislativas en materia de garantía, era un grave inconveniente para lograr un acuerdo entre las naciones.

Esto llevó al propósito de unificar las Leyes relacionadas con los Derechos vigentes en los países. El Comité Jurídico de la O.A.C.I., redactó un Anteproyecto en la reunión de Bruselas de 1947, que fue presentado y discutido en Ginebra, aprobado en la Asamblea General de la O.A.C.I. el 19 de junio de 1948, más tarde ratificado por nuestro país.

El artículo 1º dispone: Los Estados Contratantes se comprometen a reconocer:

- a) el Derecho de propiedad de 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 Derecho similar sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía de pago de una deuda, a condición de 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 inscripto en el Registro Público del Estado Contratante en el cual esté matriculada la aeronave.
