UNIDROIT
International Institute for the Unification of Private Law
Institut International pour l'Unification du Droit Privé

ES

ASAMBLEA GENERAL
86ª sesión
Roma, 10-11 Diciembre 2026

UNIDROIT 2026
A.G. (86) 3
Original: Inglés[1]
Octubre 2026

Punto No. 5 del orden del día: Modificación del Programa de Trabajo de la Organización para el trienio 2026-2028

(*memorándum preparado por la Secretaría*)

Resumen	*Modificación del Programa de Trabajo de la Organización para el trienio 2026-2028*
Medida que debe adoptarse	*Incluir en el Programa de Trabajo 2026-2028, con alta prioridad, el proyecto propuesto para elaborar una Ley Modelo Procesal para la implementación del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo aeronáutico, que se llevaría a cabo conjuntamente con el AWG.*
Documentos relacionados	*UNIDROIT 2025 – A.G. (85) 3*; *UNIDROIT 2026 – C.D. (107) 9.2 rev.*; *UNIDROIT 2026 – C.D. (107) 29*

[1] Los enlaces incluidos en el presente documento remiten a las versiones en español de los documentos citados, cuando estas están disponibles, y, en los demás casos, a las versiones en inglés.

I. INTRODUCCIÓN

1. El presente documento invita a la Asamblea General a considerar la inclusión, con alta prioridad, de un proyecto para elaborar una Ley Modelo Procesal para la implementación del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo aeronáutico en el Programa de Trabajo de UNIDROIT para 2026-2028, que se llevaría a cabo conjuntamente con el Grupo de Trabajo de Aviación (Aviation Working Group, AWG), de conformidad con la recomendación formulada por el Consejo de Dirección en su 107ª sesión (Roma, 27-29 de mayo de 2026).

2. La propuesta tuvo su origen en el AWG, que la presentó a la Secretaría el 6 de mayo de 2026. El 19 de mayo de 2026, la Secretaría recibió confirmación de que los Gobiernos de México y del Reino Unido se unirían al AWG como coproponentes (conjuntamente, los "Proponentes"). Posteriormente, la Secretaría presentó la propuesta al Consejo de Dirección en su 107ª sesión (véase UNIDROIT 2026 – C.D. (107) 9.2 rev.). El Consejo de Dirección respaldó por consenso la propuesta y recomendó que la Asamblea General incluyera el proyecto, con alta prioridad, en el Programa de Trabajo 2026-2028 (véase UNIDROIT 2026 – C.D. (107) 29, párr. 222 y ss.). La propuesta se reproduce en el Anexo del presente documento. Asimismo, el Consejo de Dirección autorizó a la Secretaría a iniciar los trabajos preparatorios y, sujeto a la aprobación del proyecto por la Asamblea General, a convocar un grupo de trabajo conjunto con el AWG.

3. La propuesta fue presentada después de que la Asamblea General aprobara el Programa de Trabajo para el trienio 2026-2028 en su 85ª sesión (Roma, 11 de diciembre de 2025). Sin embargo, su presentación durante un Programa de Trabajo en curso no impide que la Asamblea General la examine y, eventualmente, la incluya. En su 101ª sesión (Roma, 8-10 de junio de 2022), el Consejo de Dirección, a solicitud de la Secretaría, decidió adoptar un enfoque flexible respecto de la posible inclusión de nuevos proyectos durante un Programa de Trabajo en curso, con el fin de atender situaciones de emergencia o aprovechar oportunidades favorables. Ya se había establecido un precedente en la 99ª sesión del Consejo de Dirección (sesión remota, abril-mayo de 2020), en la que se recomendó incluir en el Programa de Trabajo 2020-2022 un proyecto conjunto con la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) para elaborar una Ley Modelo sobre Resguardos de Almacenaje y una Guía para su Incorporación al Derecho Interno. La Asamblea General respaldó dicha recomendación en su 79ª sesión (Roma, 17 de diciembre de 2020), y ambas organizaciones adoptaron los instrumentos resultantes en 2024.

4. En este contexto, el Consejo de Dirección examinó la presente propuesta en cuanto al fondo y recomendó que el proyecto se incluyera en el Programa de Trabajo en curso. Se invita a la Asamblea General a examinar la recomendación del Consejo de Dirección.

II. EL PROYECTO PROPUESTO

A. Los Proponentes y las razones que fundamentan la propuesta

5. Tanto México como el Reino Unido se encuentran entre los Estados miembros más antiguos de UNIDROIT y cuentan con una larga trayectoria de participación activa y apoyo a la labor del Instituto. Además, ambos Estados miembros son Estados contratantes del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo aeronáutico. Su patrocinio de esta propuesta confiere al proyecto un considerable peso y relevancia.

6. El AWG es una entidad jurídica sin fines de lucro integrada por destacados fabricantes aeronáuticos, empresas de arrendamiento e instituciones financieras activas en el sector aeronáutico. Su labor incluye la elaboración de políticas, leyes y reglamentos destinados a facilitar la financiación y el arrendamiento aeronáuticos internacionales modernos, incluido, como elemento

central, la promoción y la implementación efectiva del Convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (el "Convenio de Ciudad del Cabo" o "CTC") y del Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil[2] (el "Protocolo aeronáutico" o "PA").

7. El AWG ha trabajado durante muchos años en estrecha coordinación y cooperación con UNIDROIT en relación tanto con el CTC como con el PA. De hecho, como ocurre con todos los Protocolos del CTC que implican la participación del sector privado, el AWG fue constituido originalmente a solicitud de UNIDROIT para contribuir al desarrollo del sistema convencional de Ciudad del Cabo. La Secretaría de UNIDROIT continúa cooperando estrechamente con el AWG en cuestiones relacionadas con la promoción, la implementación y el cumplimiento del CTC y del PA. Un buen ejemplo de esta cooperación es el patrocinio y la participación del AWG, junto con la Universidad de Cambridge, en el Proyecto Académico del Convenio de Ciudad del Cabo.

8. El AWG posee una amplia experiencia práctica en el análisis y seguimiento de la implementación efectiva del CTC en los Estados contratantes. Una herramienta principal a este respecto es el Índice de Cumplimiento del Convenio de Ciudad del Cabo (Cape Town Convention Compliance Index), que supervisa y evalúa el cumplimiento por los Estados contratantes de sus obligaciones en virtud del CTC, incluido si el CTC ha sido implementado de manera efectiva, si prevalece sobre el derecho interno incompatible y si está siendo aplicado de conformidad con sus términos y objetivos. Tanto el Índice como la labor conexa del AWG se sustentan en análisis jurídicos a nivel nacional, datos proporcionados por asesores jurídicos locales y grupos nacionales de contacto, así como en la propia experiencia del AWG con tribunales, autoridades de aviación civil y otros órganos gubernamentales.

9. Asimismo, el AWG cuenta con una importante experiencia de trabajo directo con los Gobiernos para facilitar la implementación del CTC y del PA. En particular, el AWG ha prestado asistencia a los Estados en los procesos de adhesión o ratificación, en relación con las declaraciones pertinentes y la legislación modelo de implementación, así como en el seguimiento del cumplimiento a través del Índice de Cumplimiento.

10. Es en este contexto práctico en el que los Proponentes identifican una serie de deficiencias recurrentes en la implementación nacional, que no afectan únicamente a la jurisdicción en la que surgen. Dado que el CTC opera en un mercado transfronterizo de financiación y arrendamiento, las deficiencias de implementación en un Estado contratante pueden afectar, de manera más amplia, la percepción del riesgo, la fijación de precios, el comportamiento transaccional y las expectativas de ejecución. En este sentido, los defectos locales de implementación pueden producir un efecto sistémico más amplio, incluso mediante un efecto de contagio en todo el sistema del CTC.

11. El CTC fue pionero al crear un marco moderno, eficiente y protector de los acreedores en materia de ejecución, medidas provisionales, remedios relacionados con la insolvencia, cancelación de matrícula y exportación. Sin embargo, persiste la dificultad de que no establece, de manera exhaustiva, los mecanismos procesales internos mediante los cuales dichos derechos y remedios deben ejercerse ante los tribunales, registros, autoridades de aviación civil y otros órganos administrativos. La propuesta describe esta situación como una "brecha de implementación procesal": muchos Estados contratantes necesitan, pero aún no cuentan con, normas procesales capaces de respaldar causas de acción derivadas del CTC, permitir que los tribunales actúen dentro de los plazos contemplados por el PA y, de ese modo, dar efecto práctico a los remedios extrajudiciales cuando estos se encuentren disponibles.

---

[2] Para más información, véase www.awg.aero.

12. Esta brecha es particularmente significativa porque la arquitectura de ejecución del CTC depende de la celeridad, la previsibilidad y la coordinación institucional. Incluso cuando el Convenio y el PA están formalmente en vigor, su pleno valor puede verse comprometido si el procedimiento interno no está adaptado para permitir la adopción de medidas urgentes, la recuperación efectiva de la posesión, la cancelación de matrícula y la exportación, el reconocimiento y la ejecución de las resoluciones judiciales pertinentes, así como la cooperación práctica de las autoridades administrativas. Así, veinte años después de la entrada en vigor del CTC, varias jurisdicciones aún carecen del marco procesal necesario para materializar plenamente el potencial del tratado.

13. Es en este contexto en el que debe entenderse la propuesta de elaborar una Ley Modelo Procesal para la implementación del CTC y del PA. La propuesta responde a una laguna normativa y procesal: la ausencia, en muchos Estados Parte, de los cauces procesales necesarios para el funcionamiento efectivo de los derechos y remedios creados por el CTC. Por consiguiente, una ley modelo serviría como instrumento práctico de implementación, proporcionando a los Estados contratantes un modelo legislativo estructurado mediante el cual armonizar su derecho procesal interno con los objetivos de ejecución del tratado.

B. El contenido de la propuesta

14. La Ley Modelo Procesal propuesta abordaría las principales áreas en las que se requieren normas procesales internas para la implementación efectiva del CTC. Incluiría disposiciones sobre remedios judiciales por incumplimiento en virtud del Convenio, procedimientos relativos a remedios extrajudiciales cuando estos se encuentren disponibles, medidas provisionales pendientes de la decisión final conforme al artículo 13 del Convenio, modificado por el artículo X del PA, y normas para dar efecto a las resoluciones judiciales extranjeras pertinentes. Asimismo, regularía los aspectos procesales relativos a la cancelación de matrícula, la exportación y la transferencia física de objetos aeronáuticos, incluidas las respectivas funciones de los tribunales, las autoridades del registro, las autoridades de aviación civil, las autoridades aeroportuarias y otros terceros pertinentes.

15. La Ley Modelo Procesal contendría además disposiciones relativas a los tribunales y órganos administrativos competentes, la relación entre la ley modelo y el procedimiento civil ordinario o el derecho de insolvencia, el ejercicio comercialmente razonable de los remedios, la primacía sobre normas internas incompatibles y los regímenes transitorios. Se propone que sea concebida como un instrumento adaptable, susceptible de utilización tanto en sistemas de *civil law* como de *common law*, así como en Estados federales y unitarios. Cuando el CTC permita a los Estados contratantes elegir entre declaraciones convencionales alternativas, la Ley Modelo Procesal proporcionaría las correspondientes opciones legislativas, permitiendo a cada Estado implementar el instrumento de manera coherente con sus propias declaraciones y estructura constitucional.

C. Aspectos adicionales que deben considerarse

16. Los obstáculos que algunos Estados contratantes (y, potencialmente, otros Estados que se adhieran al CTC en el futuro) enfrentan en la implementación del Convenio solo pueden abordarse adecuadamente mediante legislación, dado que las partes de los sistemas procesales de que se trata constituyen, en su mayor parte, derecho público imperativo del que las partes no pueden disponer contractualmente. Por consiguiente, una ley modelo podría constituir un instrumento muy útil para mejorar la aplicación efectiva de uno de nuestros convenios más importantes.

17. La propuesta, de ser aceptada, daría lugar a un tipo de proyecto en el que la implementación de uno de nuestros instrumentos de *hard law* (un convenio) se vería facilitada y reforzada mediante un instrumento de *soft law* (una ley modelo). Existe un precedente similar de este tipo de interrelación, aunque se refiere a un tipo diferente de instrumento de *soft law*: el Convenio de UNIDROIT sobre las normas de derecho material aplicables a los valores intermediados

(2009)[3], que posteriormente fue complementado por la Guía legislativa de UNIDROIT sobre valores intermediados (2017).[4] Si bien en ambos casos la elaboración de un texto de *soft law* años después de la aprobación de un convenio busca utilizar el primero para reforzar, en última instancia, la aplicación del segundo, el precedente solo resulta parcialmente pertinente. La Guía legislativa de 2017, como instrumento discursivo, procuró aclarar y explicar distintas partes del Convenio, mientras que una ley modelo, en general, y esta ley modelo, en particular, buscaría ser adoptada como legislación interna para abordar cuestiones muy específicas que debilitan la aplicación del CTC. En este sentido, esta propuesta de proyecto está llamada a ser más útil —y, por tanto, más exitosa— que su precedente inmediato.

18. El CTC y el PA fueron aprobados en una Conferencia Diplomática en la que participaron 68 países y 14 organizaciones internacionales; actualmente, el CTC y el PA cuentan con 90 y 87 Estados contratantes, respectivamente. El grupo de participantes que aprobó los instrumentos y sus actuales Estados Parte no coinciden plenamente con los Estados miembros de UNIDROIT. Por consiguiente, la composición del grupo del que se originaron el CTC y el PA es distinta de la que correspondería a la futura ley modelo, si se decidiera elaborarla. No obstante, no parece haber interferencia alguna entre los instrumentos existentes y el nuevo proyecto. Debido a la naturaleza de *soft law* de la ley modelo, esta, naturalmente, no sería vinculante para los Estados miembros y, menos aún, para los Estados contratantes del CTC y del PA. Se trataría simplemente de un instrumento puesto voluntariamente a su disposición. Además, la ley modelo no pretendería modificar el CTC ni el PA; todo lo contrario. La ley modelo buscaría reforzar la implementación de dichos instrumentos de *hard law* ofreciendo a los Estados contratantes una legislación complementaria y opcional. Lejos de interferir, la ley modelo únicamente podría fortalecer el sistema convencional.

19. Un último aspecto que debe considerarse se refiere al alcance objetivo de la propuesta. La propuesta se limita al CTC y al PA y solo "en una segunda etapa" pasaría a abordar las cuestiones procesales que surjan —o puedan potencialmente surgir— en la implementación de los Protocolos sobre cuestiones específicas relativas al material rodante ferroviario (Protocolo ferroviario) y al equipo minero, agrícola y de construcción (Protocolo MAC). La división en dos etapas se basa en las diferencias entre el PA y los demás Protocolos, derivadas de la naturaleza particular del sector aeronáutico en términos de seguridad, tipo de activos e intervención de instituciones públicas. Las diferencias entre los Protocolos pueden dar lugar al tratamiento de cuestiones distintas. Además, las cuestiones que serían abordadas por la ley modelo derivan de la identificación de obstáculos reales diagnosticados a lo largo de años de práctica. Ese es el fundamento y el verdadero valor añadido del proyecto. Sin embargo, debido al estado actual de los otros dos Protocolos, no se dispone de información equivalente respecto del Protocolo ferroviario y, en el caso del Protocolo MAC, la labor tendría que basarse en hipótesis o en analogías con el PA. A la luz de ello, la Secretaría considera conveniente comenzar con el PA y abordar las disposiciones específicas relativas a los demás Protocolos en una etapa posterior.

20. No obstante, y con el fin de aprovechar posibles sinergias, la Secretaría esperaría que los grupos de trabajo de los demás Protocolos participaran como observadores desde el inicio. Avanzar conjuntamente durante la primera etapa debería, en efecto, simplificar y acelerar una eventual segunda etapa.

D. Sobre el proceso del proyecto

21. El proyecto se llevaría a cabo conjuntamente con el AWG. Al igual que en otros proyectos conjuntos recientes —como los relativos a los Principios UNIDROIT sobre los Contratos Comerciales Internacionales (UPICC) y los contratos internacionales de inversión, realizados en cooperación

---

[3] Véase https://www.unidroit.org/instruments/capital-markets/geneva-convention/.

[4] Véase https://www.unidroit.org/instruments/capital-markets/legislative-guide/.

con la Cámara de Comercio Internacional (CCI), y a los UPICC y los contratos de ingeniería y construcción, realizados en cooperación con la Federación Internacional de Ingenieros Consultores (FIDIC)—, cada organización designaría y asumiría los costos correspondientes a la mitad de los expertos participantes en el proyecto. El número, origen y especialización de los expertos designados se determinarían de conformidad con la metodología establecida de UNIDROIT. Estos arreglos permitirían, por tanto, que el proyecto avanzara con repercusiones limitadas en materia de recursos para el Instituto.

22. Tras la recomendación del Consejo de Dirección de incluir el proyecto como tema de alta prioridad en el Programa de Trabajo 2026-2028 y su autorización para emprender trabajos preparatorios, se llevaron a cabo actividades preparatorias iniciales. Habida cuenta de la posible relevancia inmediata del proyecto y de la necesidad de abordar los problemas existentes en la implementación del CTC, se propone que la Asamblea General considere otorgar alta prioridad al proyecto. Los trabajos preparatorios realizados hasta la fecha han requerido recursos mínimos y no han afectado el calendario de implementación del Programa de Trabajo vigente.

23. En caso de que la Asamblea General apruebe la recomendación del Consejo de Dirección, se constituiría con prontitud un Grupo de Trabajo. Habida cuenta de la materia, parecería apropiada la pronta constitución de un Comité Consultivo, con miras a involucrar a los Estados miembros tan pronto como el proyecto haya producido un documento suficientemente desarrollado para recibir aportaciones de expertos.

III. MEDIDA QUE DEBE ADOPTARSE

24. *Se invita a la Asamblea General a respaldar la recomendación del Consejo de Dirección de incluir la elaboración de una Ley Modelo Procesal para la implementación del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo aeronáutico como proyecto de alta prioridad en el Programa de Trabajo 2026-2028, que se llevaría a cabo conjuntamente con el AWG.*

ANEXO

Propuesta al Consejo de Dirección de UNIDROIT para la elaboración de una Ley modelo procesal para la implementación del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo aeronáutico[5]

(propuesta por México, el Reino Unido y el Grupo de Trabajo de Aviación (Aviation Working Group))

I. INTRODUCCIÓN Y PROBLEMA FUNDAMENTAL

1. El Convenio de Ciudad del Cabo relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (el "**Convenio**") y su Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico (el "**Protocolo aeronáutico**") representan uno de los logros más significativos en el desarrollo del derecho mercantil internacional. Desde la entrada en vigor de estos instrumentos (conjuntamente, el "**CTC**") en 2006, el CTC ha atraído a 87 Estados contratantes y ha producido importantes beneficios económicos al reducir los costos de financiación y aumentar la disponibilidad de crédito para la adquisición y el arrendamiento de objetos aeronáuticos. Dichos beneficios han sido ampliamente distribuidos.

2. Sin embargo, existe un ámbito del derecho relacionado con la implementación del CTC que, de no fortalecerse, corre el riesgo de poner en peligro dicho éxito y sus beneficios. Ese ámbito es el derecho procesal. Los posibles problemas, observados en distintas partes del mundo, se dividen en varias categorías. Muchos Estados contratantes necesitan, pero no poseen, legislación procesal para:

(a) respaldar causas de acción relacionadas con el CTC, tales como las medidas provisionales pendientes de la decisión final previstas en el artículo 13 del Convenio y el artículo X del Protocolo aeronáutico;

(b) permitir que los tribunales actúen con la celeridad exigida por el CTC y por las declaraciones formuladas en virtud de este, en particular los artículos X y XI del Protocolo aeronáutico; y

(c) facilitar el ejercicio efectivo de los remedios extrajudiciales, cuando así se haya declarado conforme al artículo 54(2) del Convenio, especialmente en aquellos casos en que los Estados contratantes anteriormente no permitían tales remedios.

3. El CTC crea derechos y garantías —pero no prescribe de manera exhaustiva los procedimientos mediante los cuales dichos derechos y garantías deben ejercerse y ejecutarse ante los tribunales nacionales y las autoridades administrativas—. Esta brecha entre la obligación convencional y el derecho procesal nacional constituye una fuente principal de incumplimiento e inseguridad jurídica en las jurisdicciones del CTC a nivel mundial.

4. El Convenio, que en determinadas materias es desplazado por el Protocolo aeronáutico en virtud del artículo 6(2), procura colmar dicha brecha mediante la remisión al derecho procesal nacional en su artículo 14: "Con sujeción al artículo 54(2), todo remedio previsto en el presente Capítulo se ejercerá de conformidad con los procedimientos prescritos por la ley del lugar donde haya de ejercerse el remedio." ("Subject to Article 54(2), any remedy provided by this Chapter shall be exercised in conformity with the procedures prescribed by the law of the place where the remedy is to be excised"). La ausencia de dicha legislación, plenamente desarrollada y específicamente adaptada al CTC, constituye el problema fundamental. Ello genera **lagunas, imprecisiones e inconsistencias** que reducen la confianza en el CTC y producen resultados inciertos en su aplicación. Asimismo, incrementa sustancialmente los **costos de transacción**, tanto para determinar el

[5] La propuesta original se encuentra disponible únicamente en inglés.

derecho procesal aplicable (generalmente incompleto) como para adoptar medidas costosas destinadas a obtener la ejecución (a través de ese derecho procesal generalmente incompleto). Todo lo anterior resulta materialmente contrario a los objetivos y efectos del tratado.

5. En el presente documento, nos referimos a lo anterior como la "**brecha de implementación procesal**" ("***procedural law implementation gap***").

II. PROYECTO PROPUESTO PARA SUBSANAR LA BRECHA DE IMPLEMENTACIÓN PROCESAL

6. A fin de ayudar a subsanar la brecha de implementación procesal, se propone que UNIDROIT emprenda un proyecto conjunto con el AWG para elaborar un proyecto de Ley modelo procesal para la implementación del CTC (la "**Ley modelo procesal**" o "**LMP**") que será sometido al Consejo de Dirección. Dada la importancia de este tema, pero teniendo en cuenta las diferencias sustanciales entre los procedimientos para ejecutar derechos conforme a los distintos Protocolos,[6] la presente propuesta contempla una labor ulterior, en una segunda etapa, relativa a una Ley modelo procesal similar para cada uno de ellos, el Protocolo ferroviario y el Protocolo MAC.

III. FUNCIÓN Y COMPETENCIAS DE UNIDROIT PARA SUBSANAR LA BRECHA DE IMPLEMENTACIÓN PROCESAL

7. UNIDROIT cuenta con experiencia institucional histórica en materia de derecho procesal, en general, y se ha centrado en numerosos aspectos que coinciden o están implicados en los problemas relacionados con el CTC antes mencionados, particularmente en el marco de su importante labor sobre Mejores prácticas para una ejecución eficaz (*Best Practices for Effective Enforcement*, **BPEE**). Esta experiencia puede desplegarse para ayudar a subsanar la brecha de implementación procesal del CTC, haciendo que el CTC sea más eficaz y tenga un mayor impacto. Ello permitiría, paralelamente, que UNIDROIT aplicara uno de sus instrumentos marco (las BPEE) a sus instrumentos más específicos (el CTC), con las modificaciones contextualmente necesarias. Esto constituiría un desarrollo positivo en el ámbito, sumamente necesario, del fortalecimiento de la implementación y el cumplimiento de textos internacionales elaborados y adoptados. En su debido momento, ello podría ir seguido de otras aplicaciones similares, fortaleciendo la implementación de otros instrumentos de UNIDROIT. Asimismo, podría servir como un ejemplo sólido para otras organizaciones internacionales respecto de la implementación de instrumentos adoptados.

8. UNIDROIT posee una amplia experiencia en la elaboración de leyes modelo en el ámbito del derecho mercantil internacional. Esta experiencia podría aplicarse de manera eficiente y transversal en la elaboración de la LMP.

9. La elaboración de la LMP no sería emprendida por UNIDROIT en su calidad de Depositario, dado que el artículo 62 del Convenio no contempla tal función (al menos en la medida en que la preparación de una ley modelo no sea considerada una de las "funciones habituales de los depositarios"). Más bien, se llevaría a cabo en ejecución del mandato institucional prioritario de UNIDROIT de promover la implementación efectiva de sus propios instrumentos y, en particular, de su función general de promover y perfeccionar el sistema convencional del CTC.

---

[6] Cabe destacar que la mayoría de las actuaciones relativas a objetos aeronáuticos, incluidas las relacionadas con la recuperación de la posesión, tienen lugar en instalaciones aeroportuarias seguras, lo que, como se ha constatado durante los últimos 20 años, plantea procedimientos específicos. Del mismo modo, los remedios de exportación relativos a objetos aeronáuticos suscitan cuestiones de seguridad operacional y protección. Desde una perspectiva distinta, las actuaciones relativas al material rodante ferroviario deben tener en cuenta las implicaciones para la prestación de servicios públicos.

IV. EXPERIENCIA DEL GRUPO DE TRABAJO DE AVIACIÓN PARA CONTRIBUIR A LA LEY MODELO PROCESAL PROPUESTA

10. El AWG, constituido originalmente a solicitud de UNIDROIT en 1994 para contribuir al desarrollo del CTC, incluso a través de su red jurídica global integrada por más de 300 despachos de abogados, posee la experiencia técnica especializada necesaria para reforzar la labor propuesta por UNIDROIT en relación con la LMP propuesta. El AWG ha trabajado durante 25 años en distintas partes del mundo sobre los problemas identificados anteriormente y pondría dicha experiencia y la información conexa a disposición del esfuerzo conjunto.

V. OBJETO, NATURALEZA Y ALCANCE DE LA LEY MODELO PROCESAL PROPUESTA

11. La LMP propuesta serviría como modelo para los Estados contratantes que deseen adoptar o reformar su legislación procesal nacional con el fin de otorgar pleno y efectivo efecto al CTC. Proporcionaría un conjunto claro, integral y armonizado internacionalmente de normas procesales que abarcarían las principales áreas en las que se requieren procedimientos internos adecuados para la implementación del CTC.

12. La LMP propuesta tendría tres objetivos principales. En primer lugar, subsanar la brecha de implementación procesal mediante el suministro a los Estados contratantes de un modelo legislativo listo para ser utilizado y adaptable a sus sistemas jurídicos nacionales. En segundo lugar, promover la armonización de las normas procesales entre las jurisdicciones del CTC, reduciendo así la inseguridad jurídica y los costos de transacción para las partes en operaciones transfronterizas de financiación aeronáutica. En tercer lugar, reforzar el cumplimiento de las obligaciones procesales específicas y de los plazos establecidos por el CTC, fortaleciendo de ese modo la eficacia del tratado.

13. Con sujeción a la evaluación y elaboración por parte del grupo de trabajo, la LMP propuesta abordaría las siguientes materias principales:

(a) **Remedios judiciales por incumplimiento.** Disposiciones que regulen los procedimientos mediante los cuales los acreedores podrán solicitar ante los tribunales competentes órdenes destinadas a dar efecto a los remedios por incumplimiento previstos en los artículos 8, 9 y 10 del Convenio, relativos a remedios derivados de contratos constitutivos de garantía, contratos de venta condicional y contratos de arrendamiento, así como disposiciones relativas a los requisitos de notificación aplicables.

(b) **Remedios extrajudiciales por incumplimiento.** Disposiciones que regulen el ejercicio de remedios extrajudiciales en jurisdicciones que no hayan formulado una declaración conforme al artículo 54(2) del Convenio exigiendo autorización judicial para el ejercicio de los remedios. Estas incluirían procedimientos administrativos que involucren a autoridades aeroportuarias, organizaciones de mantenimiento, reparación y revisión (*maintenance, repair and overhaul organisations*, MROs) y otros terceros pertinentes.

(c) **Medidas provisionales pendientes de la decisión final.** Disposiciones que implementen el artículo 13 del Convenio, modificado por el artículo X del Protocolo aeronáutico, estableciendo plazos claros dentro de los cuales los tribunales competentes deberán dictar las órdenes correspondientes, especificando que dichas órdenes constituyen decisiones judiciales definitivas y no medidas provisionales, y abordando la protección de los intereses de terceros.

(d) **Ejecución de resoluciones judiciales extranjeras.** Disposiciones que implementen el artículo X(6) del Protocolo aeronáutico y el sistema general de jurisdicción del CTC, mediante el establecimiento de normas relativas a la ejecución

de órdenes dictadas por tribunales de otros Estados contratantes (con jurisdicción conforme al CTC) en relación con derechos y garantías del CTC ya adjudicados.

(e) **Cancelación de matrícula y exportación.** Disposiciones relativas a normas judiciales sobre la cancelación de matrícula, exportación y transferencia física de objetos aeronáuticos fuera de la jurisdicción, implementando el artículo IX(1) del Protocolo aeronáutico, y abordando las obligaciones de la autoridad del registro y de otras autoridades pertinentes. El Comentario Oficial del CTC (5ª ed. revisada), en los párrafos 3.38 y 4.40, describe este mecanismo como la "vía judicial" (*court route*). Ello se distingue del mecanismo IDERA, el cual, según lo establecido en el Comentario Oficial en el párrafo 3.38 (*véanse* párrs. 3.41-3.45), no implica una orden judicial.

(f) **Jurisdicción y tribunales competentes.** Disposiciones que designen los tribunales y órganos administrativos competentes para conocer reclamaciones en virtud del CTC, implementando las disposiciones jurisdiccionales de los artículos 42 y 43 del Convenio y del artículo XXI del Protocolo aeronáutico, incluida la competencia concurrente para conceder medidas provisionales pendientes de la decisión final y la aplicación de la elección de foro por las partes.

(g) **Disposiciones generales y relación con otras leyes.** Disposiciones relativas al ejercicio comercialmente razonable de los remedios, la relación de la LMP con la legislación general en materia de procedimiento civil e insolvencia, la primacía del CTC y de la LMP sobre la legislación nacional incompatible y los regímenes transitorios.

14. La LMP estaría diseñada para ser flexible y adaptable. Se adaptaría a distintas tradiciones jurídicas, incluidos los sistemas de *common law* y *civil law*, así como a diferentes estructuras constitucionales, incluidos los Estados federales y unitarios. Cuando el CTC otorgue a los Estados Contratantes disposiciones opcionales mediante el mecanismo de declaraciones, la LMP proporcionaría formulaciones alternativas correspondientes, de manera que el instrumento pueda ser adecuadamente adaptado por cada jurisdicción adoptante.

V. METODOLOGÍA DE TRABAJO PROPUESTA

15. Se propone que la LMP sea elaborada mediante un grupo de trabajo conjunto específico establecido por el Consejo de Dirección de UNIDROIT, integrado por cinco expertos designados respectivamente por UNIDROIT y por la Secretaría del AWG. El grupo de trabajo reuniría expertos en derecho procesal y en el CTC provenientes de Estados contratantes del CTC que representen toda la gama de tradiciones jurídicas, regiones geográficas y niveles de desarrollo económico. El grupo de trabajo contaría con el apoyo de la Secretaría de UNIDROIT. El AWG sería responsable de todos los costos reembolsables requeridos por los expertos designados por dicha entidad.

16. El proceso de elaboración incluiría una fase estructurada de consulta para permitir que los Estados contratantes, los participantes de la industria, las instituciones académicas y otras partes interesadas formulen comentarios sobre los proyectos de texto. Se prevé que el proceso de elaboración, incluidas dichas consultas, tome 18 meses.

VI. CONCLUSIÓN Y MEDIDAS SOLICITADAS

17. La elaboración de una Ley modelo procesal para la implementación del CTC representaría una de las medidas más trascendentales de que dispone la comunidad internacional para reforzar la eficacia práctica del CTC. El marco sustantivo creado por el tratado es ampliamente reconocido como sólido y bien diseñado. El principal desafío reside en asegurar que sus disposiciones produzcan pleno efecto procesal en los sistemas jurídicos nacionales de los Estados contratantes. Un instrumento de ley modelo procesal integral, de referencia y respaldado internacionalmente, elaborado bajo los

auspicios de UNIDROIT y del AWG, y finalmente adoptado como instrumento de UNIDROIT, abordaría directamente este desafío y fortalecería sustancialmente la seguridad jurídica de las partes interesadas que operan en jurisdicciones del CTC en todo el mundo.

18. En consecuencia, se invita al Consejo de Dirección a:

(a) tomar nota de la presente propuesta y de la importancia de abordar la brecha de implementación procesal en los Estados contratantes del CTC;

(b) autorizar la inclusión de la elaboración de una Ley modelo procesal para la implementación del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo aeronáutico en el programa de trabajo de UNIDROIT para 2026-2028; y

(c) autorizar a la Secretaría para: (i) convocar un grupo de trabajo conjunto con el AWG y facilitar la elaboración del instrumento para su sometimiento al Consejo de Dirección; y (ii) ampliar la labor, en una segunda etapa, a la elaboración de una ley modelo procesal para cada uno de ellos, el Protocolo ferroviario y el Protocolo MAC.