

**SÉPTIMA REUNIÓN DELGRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/7)**

(La Habana, Cuba, 28 al 30 de marzo de 2001)

**Cuestión 14 del  
Orden del Día:**

**Características jurídicas y económicas del Proyecto Unidroit.  
Tareas Nro. 1 del Comité Ejecutivo y 7 de la Secretaría**

**Convención OACI-UNIDROIT sobre Intereses Internacionales en Equipo Móvil, en  
particular Equipo Aeronáutico**

(Nota de estudio presentada por AITAL)

**Antecedentes**

1. El leasing y financiación sobre la base del valor del equipo se han convertido y seguirán siendo los métodos preferidos para financiar la adquisición y uso de equipos aeronáuticos en Latinoamérica. Esto es así por: a) La magnitud de las necesidades de financiación de aeronaves en el continente, debido al crecimiento del tráfico en la región y los grandes costos que conllevan estas transacciones<sup>1</sup>; b) La presencia cada vez mayor de capital privado en las aerolíneas y c) La imposibilidad por parte de los gobiernos de otorgar créditos a los particulares.

---

<sup>1</sup> Se estima que entre los años 2000 y 2019 las aerolíneas latinoamericanas recibirán aeronaves y equipos aeronáuticos por un valor de US\$80.000 millones (Boeing Current Market Outlook 2000). Lo anterior no incluye aeronaves regionales. Por otro lado se estima que los RPKs (pasajeros-kilómetro transportados) serán los siguientes en rutas seleccionadas: Suramérica-Europa 5.1%, Estados Unidos-Suramérica 4.5%, Centro América-Europa 6%, Suramérica doméstico 4.1%, Centro América doméstico 3.1%, Suramérica-Centro América 4.9% (Airbus Global Market Forecast 2000-2019).

2. Estas técnicas de financiación presuponen la existencia de ciertos derechos tutelados por la ley, incluyendo la posibilidad de hacer valer judicial o extrajudicialmente ciertas cláusulas en los contratos sobre equipo aeronáutico. Algunas leyes nacionales, sin embargo, son en muchos casos inconsistentes con estas necesidades.

3. Los costos que conlleva un marco legal inadecuado son significativos, lo que incluye el pago por parte de las aerolíneas y de los gobiernos de mayores costos en cada transacción. De hecho en ciertos eventos, esta dificultad impide la adquisición de equipos aeronáuticos sin importar el valor que estén dispuestos a sufragar los particulares a sus gobiernos. Por todo esto las compañías aéreas no pueden obtener aeronaves más eficientes y seguras ni satisfacer las necesidades de tráfico presentes en la región.

4. Para solventar lo anterior se generó un importante proyecto de reforma legislativa a nivel internacional. Dicho proyecto se basa en la Convención sobre Intereses Internacionales en Equipo Móvil aplicada a equipo aeronáutico. El propósito de esta iniciativa es regular la financiación y arrendamiento de equipos, en línea con las necesidades del mercado y prácticas usuales en estas materias, para aumentar su disponibilidad y reducir los costos del crédito aeronáutico.

5. El tratado internacional se desarrolló y negoció bajo los auspicios del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado -Unidroit- y la OACI. Unidroit promueve la armonización y coordinación de las leyes internas de los Estados y prepara instrumentos comunes en estas materias.

6. Dicho tratado será considerado por una Conferencia Diplomática en el año 2001 en Ciudad del Cabo, Suráfrica, convocada por esas organizaciones.

### **Desarrollo y estado actual del tratado**

7. Este instrumento se ha desarrollado desde 1988 cuando el Consejo Regente de Unidroit autorizó el trabajo en este proyecto.

8. Así mismo la industria ha participado activamente en su elaboración. En concreto IATA, en representación de las aerolíneas, y un grupo que representa a la comunidad financiera internacional (Aviation Working Group -AWG-<sup>2</sup>) han sido los líderes en el desarrollo de esta iniciativa, lo cual ha asegurado una aproximación uniforme en su desarrollo.

---

<sup>2</sup> El Aviation Working Group lo conforman los principales fabricantes y entidades de financiación de equipo aeronáutico, en concreto Airbus, Boeing, Bombardier, Boulliou Aviation Services, Chase Manhattan Bank, CIVC, Credit Agricole Indosuez, Deutsche, VerkehrsBank, General Electric Aircraft Engines, GE Capital Aviation Services, International Lease Finance Corp., Kreditanstalt Fur Wiederaufbau, Pratt & Whitney, Rolls-Royce Capital Ltd., Singapore Aircraft Leasing Enterprise y Snecma.

9. La OACI se involucró desde 1997, inicialmente a través de su Oficina Legal. Esta entidad ha proveído comentarios al texto y participado activamente en los grupos de trabajo. Es más, OACI se unió a IATA y al AWG para redactar los aspectos del convenio propuesto sobre aeronaves y equipo aeronáutico.

10. Producida la redacción de los textos propuestos, se han realizado cuatro negociaciones intergubernamentales para su revisión, en Roma (febrero 1-12, 1999), Montreal (agosto 24- septiembre 3, 1999), Roma (marzo 20-31, 2000) en la que participaron más de 135 representantes de 38 Estados y entidades internacionales, y Montreal (agosto 28-septiembre 8, 2000) en sesión plenaria del Comité Legal de OACI, a la que asistieron 175 representantes de 55 Estados y 8 organismos internacionales.

11. El Consejo de la OACI el 22 de noviembre de 2000 y el Consejo de Regentes de Unidroit el 13 de abril de 2000, autorizaron la convocatoria de una conferencia diplomática para adoptar este Convenio.

### **El marco internacional propuesto**

12. La estructura del tratado la conforma un convenio marco, el cual es complementado por protocolos específicos según el tipo de equipo móvil que pretenda regularse. En el caso de equipo aeronáutico (aeronaves, turbinas y helicópteros) este instrumento adicional se denomina "Protocolo sobre Equipo Aeronáutico".

13. El tratado establecerá un marco legal internacional comprensivo y orientado a mantener las prácticas comerciales prevalecientes en la financiación de aeronaves, y buscará proveer seguridad jurídica en cuanto a la creación, prioridad y exigibilidad de las garantías, derechos e intereses involucrados en dicha financiación. También incluirá reglas sobre quiebra para proteger derechos contractuales en caso de insolvencia.

14. Las características básicas del sistema son: a) el establecimiento de un criterio uniforme para crear un "interés internacional" sobre equipo aeronáutico, b) la creación de una norma sobre prioridad entre los derechos que puedan constituirse sobre ese equipo sobre la base de un registro internacional especial. Dicha norma se fundamenta en el orden de registro de derechos, y c) la determinación de remedios en caso de incumplimiento como la venta, arrendamiento y cancelación del registro de la aeronave.

15. El registro internacional será electrónico. Como se dijo, su función será establecer prioridades entre los derechos que puedan constituirse sobre el equipo aeronáutico. Aún cuando no afectará las funciones de registro previstas en la Convención de Chicago (matrícula), los Estados tendrán la opción de utilizar los registros que han constituido a estos efectos como portales, o puertas de entrada al registro internacional. Este mecanismo será controlado por una autoridad de supervisión internacional y será operado por un registrador, especialmente escogido a estos efectos. Se espera que la autoridad de control sea la OACI.

16. Los beneficios económicos de la propuesta se verán incrementados en forma exponencial por la adopción por parte de cada Estado de "normas opcionales". Estas, que se aplicarán solo en caso de ser aceptadas por el Estado respectivo, regulan aspectos como los mecanismos para hacer valer los derechos de las partes en caso de insolvencia, remedios expeditos o extrajudiciales, la posibilidad de pactar la ley aplicable en los contratos de financiación y arrendamiento, y los mecanismos para cancelar la matrícula y exportar una aeronave a través de una autorización internacional presentada ante el registro aeronáutico nacional correspondiente.

17. La adopción de las reglas para acceder a mecanismos de financiación internacionales dependerá de la eficiencia del derecho interno de cada país y del tratamiento que este le otorgue a los derechos contractuales y de propiedad.

18. El tratado contiene otras disposiciones conexas como reglas de jurisdicción, las funciones del registrador y la autoridad internacional, su relación con otros Convenios, en particular el Convenio de Ginebra de 1948, la sesión de intereses tutelados por el tratado y su entrada en vigor.

19. Salvo en ciertos casos las partes de un contrato regulado por el tratado pueden acordar que este no se aplique para regular la relación entre ellas. El reconocer la autonomía de la voluntad privada surge de la necesidad de permitirle a las aerolíneas y entidades de financiación de acceder al tratado en la forma en que lo consideren conveniente. Por supuesto, esta autonomía no puede ir en contra de los derechos de los Estados y de terceros y del funcionamiento general o normas esenciales del sistema, v.g. en la determinación de la prioridad de los derechos aplicables.

### **Beneficios del tratado**

20. A instancias de IATA, Unidroit y OACI, la Universidad de New York e Insead realizaron un estudio independiente sobre los beneficios que generaría la adopción del tratado.

21. Las ventajas económicas serán de "varios miles de millones de dólares al año". Estas ganancias serán compartidas por las aerolíneas y fabricantes, sus empleados, proveedores, accionistas, clientes y por las economías nacionales de los Estados en donde se ubican.

22. El tratado reducirá el riesgo de las operaciones de financiación y arrendamiento al establecer un marco legal internacional. Ello aumentará la disponibilidad y reducirá el costo de los créditos aeronáuticos y ampliará el espectro de las alternativas de financiación disponible para los operadores.

23. Los principales beneficiarios serán:

- a) Los gobiernos, pues reducirán sus obligaciones al eliminar la necesidad de otorgar créditos bajo la forma de garantías soberanas o deuda interna para financiar adquisición de aeronaves, por cuanto se reducirá su riesgo en los créditos de exportación que permiten la venta de aeronaves en el exterior y porque incentiva la inversión extranjera en entidades sometidas a su control (aerolíneas).
- b) Aerolíneas, pues reducen sus costos financieros y les otorga mayor acceso a fuentes de financiación, eficiencia operativa y mayores utilidades.
- c) Fabricantes de equipos de aviación y sus proveedores, a través de mayores ventas y mercados.
- d) Inversionistas, al obtener mejores retornos en su inversión, mayor seguridad y un valor residual más alto de los equipos que financian.
- e) Pasajeros y otros usuarios a través de un mejor servicio y porque se benefician de menores precios del transporte aéreo.

24. Las reducciones de costos y de la deuda externa serán aún más favorables para las economías en vías de desarrollo. En este sentido es claro que el fortalecer la industria aeronáutica conllevará grandes beneficios en materia de generación de divisas, empleo y riqueza general.

### **Conclusión**

25. El Convenio ayudará a satisfacer la gran demanda de mecanismos financieros para adquirir aeronaves y equipo aeronáutico en Latinoamérica durante los próximos 20 años. También reducirá la presión para que los gobiernos provean soporte financiero y les asistirá en sus programas de privatización, cuando ellos sean deseables.

26. Así mismo contribuirá a una mejor seguridad aérea al permitir que las aerolíneas en muchas jurisdicciones modernicen su flota de aeronaves.

27. Por lo anterior AITAL apoya irrestrictamente este Convenio y urge a los Estados a que en la Conferencia Diplomática se aseguren que el tratado mantenga su orientación comercial y entre en vigor aceleradamente.

### **Medidas propuestas a los Estados miembros de la CLAC**

28. AITAL respetuosamente solicita que los Estados de la CLAC:

- a) Noten la importancia del tratado.
- b) Reconozcan que como un instrumento de derecho internacional privado con objetivos financieros y económicos, el Convenio debe mantener su orientación comercial y entrar en vigor con el menor número de ratificaciones posibles.
- c) Reconozcan que los textos propuestos equilibran la necesidad económica con otros intereses a través de disposiciones optativas, permitiéndole a los Estados reflejar su política sin generalizar los términos del tratado, lo cual anularía su propósito.
- d) Asistan a la Conferencia Diplomática y apoyen el Convenio y Protocolo en los términos propuestos.