

CLAC/GEPEJTA/8-NE/11
09/08/01

**OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/8)**

(Salvador, Bahía – Brasil, del 29 al 31 de agosto de 2001)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Análisis del “Proyecto de Convenio Relativo a Garantías
Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil” y el “Proyecto de
dicho Convenio sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de
Equipo Aeronáutico”.**
Tarea Nro. 1 del Comité Ejecutivo y 7 de la Secretaría

(Nota de estudio presentada por ALADA)

**Comentario sobre algunos aspectos contenidos en el Proyecto de Convenio y Protocolo
relativo a las garantías internacionales sobre equipos móviles, con especial referencia al
equipo aeronáutico
(Proyecto UNIDROIT-OACI)**

Antecedentes

1. Para la cabal comprensión de las previsiones contenidas en los proyectos de Convenio y Protocolo de UNIDROIT sobre la materia, resulta de interés indagar sobre los antecedentes que llevaron a su formulación.

2. En el mes de junio del año 1988, el gobierno de Canadá requirió de UNIDROIT la extensión al campo de las garantías sobre equipos móviles en general, de las previsiones contenidas en el Convenio sobre Leasing Financiero adoptado el 28 de mayo de dicho año.

3. Interesaba especialmente que el principio de las garantías reales correspondientes al acreedor no quedasen invalidadas y consecuentemente, fuesen efectivas en caso de insolvencia del deudor.

4. Fue entonces que el Consejo de UNIDROIT encomendó a la Secretaría un estudio sobre el tema, para lo cual indicó a un experto con sólidos conocimientos financieros, el Profesor Ronald C.C. Cuming de la Universidad de Saskatchewan (Canadá), quien preparó un relatorio que fue considerado en la Sesión 68 del Consejo de la citada entidad, en el año 1989.

5. El relatorio titulado "Regulación internacional sobre aspectos de interés de garantía sobre equipos móviles" y la evaluación de un cuestionario dirigido a representantes de ciertos Estados, fue considerado por un restringido grupo de expertos reunidos en Roma en Marzo de 1992, decidiéndose la preparación de un proyecto relativo a normas uniformes internacionales sobre las garantías respecto de equipos móviles de alto valor en el desenvolvimiento de los negocios, con emplazamiento fuera de las fronteras nacionales.

6. En Diciembre de 1997, un grupo de estudio liderado por Sir Roy M. Goode de la Universidad de Oxford y otros expertos provenientes de diferentes sectores de tipo académico y práctica judicial, elaboraron el preliminar anteproyecto de Convenio de UNIDROIT. El objetivo esencial de dicho documento es regular la constitución y efectos del nuevo interés internacional en equipos móviles, especialmente para salvaguardar debidamente el derecho del acreedor bajo un contrato de leasing.

7. Se consideró como prerequisite de la eficacia de tal tipo de regulación la existencia de un registro, el que sería constituido en el mismo Convenio. Debe señalarse que este último figura como base sobre la cual tienen vida cada uno de los Protocolos que, de una forma específica, regulan cada categoría de elemento móvil, como acontece con el relativo a las aeronaves y sus equipos.

8. Antes de considerar la coparticipación de la Organización de Aviación Civil Internacional en la preparación de los estudios sobre la norma internacional proyectada, hecho que se da inicio en diciembre de 1997 con el beneplácito del Consejo de la OACI, nos detendremos algo más en los antecedentes que hubo en el foro de UNIDROIT.

9. Como hemos recordado, hubo un preliminar proyecto completado el 4 de marzo de 1996 por el Subcomité de la entidad, sobre la base del Grupo de Estudio que llevó a cabo una segunda sesión en Roma (12-16 de abril de 1996). Tiene importancia destacar que en dicha sesión de trabajo se recibió un memorando preparado conjuntamente por Airbus Industrie y la

Compañía Boeing, en representación del grupo de trabajo de aviación conocido con la sigla AWG (Aviation Working Group), integrado por fabricantes de aeronaves, empresas de arrendamiento de aeronaves e instituciones de financiamiento de aeronaves. Dicho equipo de trabajo elaboró un proyecto del texto aeronáutico preparado en respuesta a la invitación oportunamente formulada por el Subcomité, en la tercera sesión realizada también en Roma (11-13 de octubre de 1995).

10. Este texto, que llamaremos "aeronáutico", venía a suplir algunas falencias consideradas como elementos clave, cuya omisión fue detectada en el proyecto de Convenio.

11. El Grupo de Estudio, apoyado por el Grupo de Redacción, se reunió dos veces con objeto de plasmar las conclusiones alcanzadas en las reuniones de Roma (13-15 de abril de 1996) y Oxford (23-24 de octubre de 1996).

12. El resultado del proceso de revisión fue considerable y en él se abordó un amplio espectro de asuntos orientados a equilibrar tanto los objetivos de los intereses internacionales con respecto a normas de procedimiento expeditas, aptas para suministrar confianza, como así también con carácter provisional, permitir el registro de intereses nacionales no consensuales previa identificación por parte de los Estados de aquellos, con intención de conferirles prioridad sobre intereses internacionales.

13. El resultado del trabajo realizado en la revisión de los artículos fue sometido a la tercera sesión del Grupo de Estudio, la que tuvo lugar en Roma (15-21 de Enero de 1997).

14. Fue entonces cuando en dicha reunión se trabajó sobre una propuesta conjunta de AWG y la IATA, en la que se reclamó que el futuro instrumento internacional se construyese sobre la base de principios generales consagrados en el Convenio, aplicable a las diferentes categorías de equipos móviles y uno o más específicos protocolos conteniendo reglas adicionales especiales para regular cada categoría de equipos, como acontece con el caso del equipo aeronáutico.

15. Las razones que sustentaron dicha metodología respondían a la necesidad de conferir un margen de flexibilidad con relación a aquellos sectores o equipos en los cuales podría haber un mayor progreso en relación al futuro convenio (equipo aeronáutico), pero además porque se tuvo en cuenta el hecho que hay categorías (ferroviaria y espacial) que por una razón u otra no podrían contar con un avance mayor en el desarrollo de su regulación.

16. Entre el 24 y el 26 de julio de 1997 en Wurzburg, el Grupo de Redacción, sobre la base del texto preparado por el Profesor Goode, Coordinador del Grupo de Estudio, incorporó varias enmiendas acordadas en la tercera sesión, en especial con miras a regular la relación entre el futuro Convenio y cada uno de los protocolos.

17. Ahora bien, como hemos anticipado, recién el 1 de diciembre del citado año, el Consejo de la OACI en la 10a. Sesión de su 152o. Período de Sesiones, incluyó el tratamiento del asunto que motiva esta Nota en el programa general de trabajo del Comité Jurídico.

18. Dos aspectos importantes atrajeron la participación de la Organización de Aviación Civil Internacional: por una parte, la creación de una garantía internacional sobre equipo móvil - hecho totalmente inédito-, tratándose de un concepto jurídico que consiste en una garantía internacional al margen de los diversos tipos de garantías reconocidas por las diferentes legislaciones nacionales y por otra parte, el establecimiento de un registro internacional en el que en el futuro se inscribirán los títulos relacionados con esta clase de garantía internacional.

19. Esto representa una total innovación sobre lo regulado con anterioridad por el Convenio sobre el Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves, adoptado en Ginebra en 1948 y que está vigente.

20. Cuando se llevó a cabo la 32a. Asamblea de la OACI (22 de setiembre-2 octubre de 1998), ésta siguió alentando el trabajo conjunto que se había encarado con la secretaría de UNIDROIT y emplazó con mejor rango el estudio del tema en el Programa de Actividades del Comité Jurídico, pero es dable destacar que la OACI participó en la fase final de la labor llevada a cabo por la entidad de derecho internacional privado a la cual, como hemos recordado, se debe la iniciativa del proyecto.

21. En este orden de ideas, en octubre de 1998 el Comité Jurídico de la OACI decidió crear un Subcomité, con la atribución de estudiar el asunto de un proyecto de instrumento relativo a garantías internacionales sobre equipo móvil, en particular con respecto al equipo aeronáutico y nombró a los siguientes Estados para que integraran el Subcomité (tres de los cuales son Miembros de la CLAC): Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Brasil, Camerún, Canadá, China, Costa de Marfil, Egipto, España, Estados Unidos, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, India, Indonesia, Irlanda, Italia, Jamaica, Japón, Jordania, Mauricio, Nepal, Reino Unido, Singapur y Venezuela.

22. El Subcomité llevó a cabo tres reuniones conjuntas con el Comité de Expertos de UNIDROIT, en Roma (1-12 de febrero de 1999), en Montreal (24 de agosto-3 de setiembre de 1999) y nuevamente en Roma (20-31 de marzo de 2000).

23. Se nombró Relator en la tercera reunión conjunta al Sr. Gilles Lauzón (Canadá). De su trabajo y del que produjo el 31o. Período de Sesiones del Comité Jurídico de la OACI celebrado en Montreal (28 de agosto-8 de setiembre de 2000), se incorporaron varias enmiendas al proyecto del convenio y al del Protocolo, y se aprobó un texto refundido de ambos instrumentos sobre la base de lo realizado por el Relator.

24. Con dicho trabajo, el Consejo de la OACI en noviembre de 2000, durante su 161o. Período de sesiones y luego en el siguiente 162o. Período de sesiones (marzo de 2001), decidió alterar una vez más el rango de tratamiento del asunto, acordándole alta prioridad y considerando que se encontraban reunidas las condiciones para convocar a una conferencia diplomática, aceptó el ofrecimiento del gobierno de la República de Sudáfrica como sede. De ahí que la misma se llevará a cabo en la Ciudad del Cabo entre el 29 de octubre al 16 de noviembre del corriente año, con los auspicios conjuntos de OACI y UNIDROIT.

25. De la evolución de los antecedentes de los proyectos de Convenio, Protocolo y el correspondiente al Texto Consolidado, surge que son el producto de una laboriosa tarea emprendida desde muchos años originariamente por UNIDROIT, a cuyos esfuerzos se sumaron posteriormente la IATA y la OACI.

Metodología empleada en los documentos internacionales.

26. Si nos referimos a la metodología empleada, observamos que media un desdoblamiento de la estructura regulatoria entre el Proyecto de Convenio de UNIDROIT relativo a las garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y cada uno de los protocolos específicos, como el Proyecto de Protocolo sobre cuestiones puntuales de los elementos de equipo aeronáutico.

27. Pareciera que en la primera fase de elaboración de los instrumentos, se pensó en la inclusión de normas específicas para cada equipo, como el ferroviario, espacial y aeronáutico en el Convenio, pero finalmente se prefirió la estructura dual porque - entre otras razones- se consideró que dicha modalidad favorecería el progreso de su ratificación, independientemente del grado de desenvolvimiento alcanzado por otras categorías de equipo, diferentes del aeronáutico.

28. Este tratamiento que calificamos de inédito -al menos en materia de tratados de derecho internacional aeronáutico-, ofrece más inconvenientes que ventajas, todas derivadas de la complejidad que supone tanto su comprensión como su aplicación, para no citar las dificultades que entraña el proceso de ratificación de los dos instrumentos. La situación dual plantea la necesidad de una continua remisión cruzada entre los dos documentos y ello como hemos destacado, ofrece una gran complejidad difícil de superar al momento de su aplicación.

29. Por otra parte, la especificidad propia del sistema del transporte aéreo requiere un tratamiento articular e independiente del que se aplica a otros modos; de ahí que nos inclinemos a favor de un texto consolidado, tal como fue sugerido y adoptado en la tercera reunión conjunta entre UNIDROIT y la OACI (Roma 20-30 de marzo 2000).

30. Cuenta habida de las singularidades que ofrece el transporte aéreo internacional y las circunstancias en que se encuentra la industria, requerida para su desenvolvimiento del apoyo financiero, por razones de índole práctica sería más propicio auspiciar la adopción de un solo instrumento, con las normas pertinentes que reclamen la regulación de las garantías que tomen como asiento la aeronave y los equipos aeronáuticos. Este tema de la estructura es de suma importancia en la futura vida que se espera del instrumento internacional.

31. Aclarado el punto de vista de ALADA sobre la economía de los instrumentos, nos detendremos seguidamente a considerar los respectivos preámbulos que contienen la razón de ser de la adopción del sistema regulatorio de las garantías internacionales.

32. En el Preámbulo correspondiente al Proyecto de Convenio, en sus seis considerandos -un tanto reiterativos- se alude a la necesidad de facilitar la financiación de la adquisición y el uso del equipo móvil de alto valor económico, a través de las correspondientes garantías de activos y del arrendamiento mediante dos vías:

- 1) establecimiento de un marco jurídico para las garantías internacionales sobre dicha clase de equipos y,
- 2) la creación de un registro internacional para la protección de tales garantías.

33. En el respectivo Preámbulo del Proyecto de Protocolo que llamaremos "aeronáutico", dos considerandos remiten directamente al Convenio, reconociendo la necesidad de adaptación del mismo para responder justamente a la especificidad de la financiación aeronáutica.

34. El Preámbulo en el Texto Refundido fusiona en los seis considerandos los correspondientes a uno y otro documento, lo que gana en claridad interpretativa. Considerando esta última opción como la más adecuada, nos detendremos en analizar el Texto Refundido, alternativa cuyo progreso sería deseable.

35. No obstante reconocer que mejora en mucho las versiones independientes, encontramos que se encuentra excesivamente inspirado por la tradición del "common law" y ello puede traer aparejadas ciertas incompatibilidades con el sistema de derecho romano-germánico o continental. De ahí que se impone un mejor equilibrio entre los dos sistemas, así como el del juego de intereses comprometidos, por una parte de los acreedores y de la otra, la de los deudores que deben contar con las debidas defensas. Este equilibrio representará la clave del éxito de adhesiones o de ratificaciones del mayor número de Estados.

36. El otro tema a dilucidar es la relación con el Convenio de Ginebra de 1948. Si bien es cierto que respecto a derechos y garantías no previstos en el Texto Refundido seguiría rigiendo el primero de ellos, no es de buena técnica legislativa esta suerte de tratamiento que entorpece la hermenéutica y su consiguiente aplicación. Está visto que el proyecto en cuestión se refiere a una categoría especial de garantía, la personal y no la real.

37. El Texto Refundido se integra básicamente con 75 artículos, agrupados en trece capítulos, precedidos como hemos destacado por un Preámbulo, en el que se fundan las previsiones generales y específicas propias del Convenio y Protocolo aeronáutico.

38. A pesar que el Texto Refundido ha ganado en claridad respecto de los documentos de proyectos del Convenio y del respectivo Protocolo, su redacción es harto analítica y confusa en muchos aspectos, reconociéndose en ello la marcada influencia del "common law"; de ahí que no resulta de fácil asimilación por parte de quienes nos encontramos enrolados en el derecho romano-germánico o continental.

Análisis de los principios de transparencia, de pronta ejecución y de aplicación de la ley sobre insolvencia.

39. A lo largo de la lectura del Texto Refundido se advierten tres requerimientos, surgidos de la necesidad de tutelar tanto los intereses del acreedor como del deudor e igualmente de los terceros eventualmente afectados con la constitución de esta suerte de "garantías internacionales".

40. Podríamos decir que hay una inquietud manifiesta en que se mantenga "el principio de transparencia". No otro propósito es el que se persigue con la creación de un registro internacional, que no se circunscribirá a la inscripción de las existentes garantías internacionales, sino que también contempla a las futuras inscripciones, como así también los derechos y garantías no contractuales susceptibles de inscripción, las cesiones existentes y futuras de esas garantías, las adquisiciones por subrogación legal o contractual, la subordinación de rango de las garantías y los avisos de garantías nacionales.

41. Es decir, que en este tipo de registro que se coloca bajo una autoridad supervisora, el elenco es amplio, mas sin embargo quedan sin cubrir muchos de los derechos reales contemplados en el Convenio de Ginebra de 1948, que en virtud del enmendado artículo 58 quedarían bajo su campo de aplicación, con lo que se le restringe al nuevo Convenio un ancho campo de aplicación material de la norma, para ceñirse a los derechos creditorios y no reales. Debe prestarse mucha atención respecto de la potencial colisión interpretativa entre el "leasing" y el contrato de arrendamiento por un período superior a 6 meses contemplado en el Convenio de Ginebra de 1948, en el cual aparece el del locatario como un derecho sobre la aeronave en virtud de su carácter de explotador, sin entrar a considerar la naturaleza real o creditoria que reviste.

42. Dice el Convenio de Ginebra: "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, "mortgage" y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda;..." (art.1).

43. Si se analiza el derecho incluido en el inciso b), se aprecia que corresponde a un titular de una opción de compra, circunstancia que parece estar absorbida por el nuevo Convenio (Texto Refundido) como un derecho típicamente creditorio. No es otra cosa que el dominio imperfecto o revocable, que adquiere un comprador que condicionó la operación a una condición resolutoria. En la misma línea de pensamiento se encuentra el caso del inciso c) del artículo 1 de Ginebra de 1948.

44. En suma, la transparencia está fundada en la publicidad, la que conforma un elemento indispensable. Es una alternativa de la que dispone el financista o locador para asegurar que su interés en el objeto de una operación financiera o de leasing es superior a toda otra eventual reclamación contra ese mismo objeto. En suma, de lo que se trata es proteger al mismo frente a terceras partes y asegurarle su prioridad sobre las mismas.

45. Es dable destacar que en la organización registral del Convenio se encuentran las categorías contractuales, con la sola excepción de las llamadas garantías nacionales; es decir, categorías no contractuales, como ser las relativas a los acreedores tributarios, que han sido indicadas por cada uno de los Estados en cualquier momento en la forma que indican los artículos 51 y 52 del Texto Refundido del Convenio. En efecto, cualquier Estado Contratante puede presentar en cualquier momento, en una declaración depositada ante el país depositario del Convenio, una lista de las categorías de derechos o garantías no contractuales que en virtud de la ley de ese Estado tendrán respecto a un derecho sobre el objeto aeronáutico, una prioridad equivalente a la del titular de la garantía internacional y que tendrán prioridad sobre una garantía internacional inscrita, sea o no en caso de insolvencia del deudor, destacándose que esta declaración puede modificarse periódicamente.

46. Es indudable que este tipo de opción, si bien en principio pareciera favorecer a los Estados en vías de desarrollo para preservar en particular sus créditos fiscales, si esa nómina a la que da lugar la norma es extensa, el "riesgo" a calcularse en las transacciones financieras acrecerá en la misma medida, convirtiéndose en consecuencia en un arma de doble filo para ese tipo de Estados, con real dependencia del financiamiento externo.

47. Volviendo al análisis normativo del Texto Refundido, advertimos que se consagra como regla que la prioridad en el rango estará determinada sobre la base de "primero en el tiempo".

48. En definitiva, lo que se procura a través de este principio llamado de "transparencia" es evitar toda maniobra oculta que confiera un mejor rango a otros créditos fuera de los inscriptos en la forma que se indica en el Convenio, facilitando consecuentemente las operaciones internacionales de financiamiento al eliminar dicho riesgo.

49. A lo antedicho y para reforzar la idea, el documento contempla la creación de un registro internacional funcionando en forma continua, sin interrupción las 24 horas del día, en el cual se inscribirían las garantías del caso sobre aeronaves o motores del equipo aeronáutico, estableciendo las prioridades que acabamos de recordar.

50. Pasemos a considerar el otro principio que puede extraerse del estudio del documento y que se da en llamar de "pronta ejecución", el que se pondría de manifiesto en caso en que el deudor incurra en incumplimiento o insolvencia, admitiendo la posibilidad al acreedor para recuperar expeditivamente el objeto aeronáutico y reexportarlo.

51. Podríamos resumirlo diciendo que las alternativas de recupero del objeto de la garantía, judiciales y no judiciales, como son los remedios del acreedor ante el incumplimiento de las obligaciones del deudor, se orientan a asegurar una ejecución que sea a la vez rápida y económica.

52. Es interesante retener que se establece un régimen especial de insolvencia, que se aplica solo si el Estado contratante que es la jurisdicción de insolvencia principal así lo declaró al ratificar, aceptar, aprobar o adherir al instrumento internacional. En el supuesto de que dicha declaración no ha sido efectuada se aplica el régimen de insolvencia del Estado que se trate.

53. Aun en la nueva formulación del Texto Refundido, no debiera admitirse la recuperación lisa y llana del objeto de la garantía sin previa intervención del tribunal. Lo contrario supondría desconocer el ordenamiento jurídico nacional en materia concursal y por otra parte, poner en peligro la continuación del servicio público de transporte ínsito en la explotación de la aeronave. Conviene mantener al deudor en la posesión de la misma justamente para evitar este riesgo.

54. Este principio debe distinguirse del correspondiente a "pronta ratificación", que en torno a los artículos 62 y 63 podría interpretarse como mecanismo pensado para instar a la rápida puesta en vigencia.

55. Por lo pronto, el instrumento internacional entraría en vigencia según un artilugio poco frecuente en este tipo de documentos. Se toma como referencia un término breve, de tres meses contados a partir de la fecha de depósito o bien del tercer o quinto instrumento de ratificación o bien de aceptación, aprobación o adhesión (esto figura entre corchetes para opción en la Conferencia Diplomática), todo lo cual facilita en gran medida la puesta en marcha del Convenio en cuestión. Este temperamento tiene su razón de ser en la creación de un registro internacional, el que para su puesta en marcha requiere de un número significativo de Estados adherentes o ratificantes a fin de tornarlo viable y también económico, por cuanto un escaso número de Estados no pueden generar un alto nivel de actividad que sustente al registro.

56. Para completar la consideración de los principios que se reconocen en el Texto Refundido del Convenio, nos quedaría por ver el relativo a "la aplicación de la ley sobre insolvencia".

57. ¿Qué alcances tiene semejante principio? No son otros que aquellos que permiten al acreedor financiero o locador que los precedentes de transparencia y pronta ejecución en caso de insolvencia del deudor sean plenamente respetados en un proceso concursal o de quiebra y en este particular tema, debe tenerse en cuenta evitar la colisión con la legislación concursal interna.

58. La garantía internacional registrada debe ser válida contra todo otro interés del administrador o deudor en el proceso de insolvencia o bancarrota; claro está que este principio a nuestro modo de ver, como ya lo hemos expresado, no debe afectar las normas especiales en materia concursal.

Impacto de orden económico del Proyecto de Convenio UNIDROIT-OACI.

59. No debe perderse de vista que la operación de leasing, punto neurálgico del instrumento internacional, representa en la realidad económica de nuestros días un sistema mediante el cual las empresas aéreas pueden financiar la adquisición de equipos aeronáuticos, con lo que se logra mejorar la tecnología de producción, permitiendo el reemplazo de los equipos antes de que lleguen a la obsolescencia o que resulten ineficientes o poco rentables, participando en la competencia en condiciones más ventajosas por el abaratamiento de costos.

60. El leasing es realmente una operación financiera integrada por contratos, entre la empresa del leasing, el fabricante de aeronaves y el usuario, vale decir la línea aérea, que requiere solventar la adquisición de la aeronave por un mecanismo diferente de una operación de crédito común.

61. Resulta incuestionable que el documento internacional responde a un puntual objetivo, expresado en el mismo artículo 5 relativo a Interpretación y Ley Aplicable que remite a los Considerandos del Preámbulo..

62. ¿Cuáles son los fines a los que respondería la adopción de un complejo entramado normativo representado por el Proyecto UNIDROIT-OACI? Necesidad de adquirir y usar equipo aeronáutico de gran valor o particular importancia económica y de facilitar la financiación de la adquisición y el uso de ese equipo de forma eficiente.

63. Este propósito interesa tanto a los transportadores aéreos como al Estado, que desea contar con una red de servicios con utilización de una flota moderna de aeronaves al servicio de los usuarios, para cuya disponibilidad se requieren cuantiosas inversiones que para el caso de los países en vías de desarrollo, indefectiblemente no existe otra vía que el financiamiento externo.

64. El elemento decisorio que convocaría a la ratificación o adhesión del Convenio, se encuentra en establecer si representa o no una auténtica base de atracción para tales fines.

65. Esto nos lleva a considerar las posibles fuentes de financiamiento disponibles para el sistema de transporte aéreo, especialmente para la renovación de la flota. Es bien sabido que para tales efectos, o bien se acude al financiamiento propio porque hay disponibilidad de fondos que pueden provenir de la misma explotación de servicios -supuesto deseable pero poco probable actualmente por la crítica situación económico-financiera empresarial-, o bien se acude al financiamiento externo. Este puede estar representado por un subsidio estatal –práctica cuestionada mundialmente- o por el financiamiento de entidades bancarias, ya sea concertando contratos de leasing o convocando a la participación accionaria, la que puede abarcar la totalidad del capital social o una porción del mismo, con intervención del sector público o privado, interno o internacional.

66. Pero en realidad, lo que predomina en el ambiente aerocomercial son las alternativas financieras de largo término, extranjeras o nacionales del sector bancario, o las correspondientes al privado a través de préstamos hipotecarios, de colocación de bonos a través de agencias con las consecuentes modalidades de "securitización" -vocablo anglosajón que indica la conversión de un préstamo rígido o ilíquido en otro líquido- y las figuras de leasing operativo o financiero. Con esto estamos reconociendo la fuerte dependencia de financiamiento externo, principalmente en los países de América Latina.

67. Teóricamente, el Convenio, si llegara a adoptarse, puede facilitar a las empresas aéreas de países en vías de desarrollo un acceso más simple para obtener financiamiento, el que no sería tan oneroso como el que implicaría una transacción en la que el "riesgo país" tenga directa incidencia y consecuente gravitación en intereses con tasas superiores.

68. Ello resulta de confrontar préstamos con respaldo o sin respaldo de garantías y "securitización" convenida entre partes.

69. Esas ventajas devienen, entre otros elementos, de una potencial reducción en los costos, especialmente legales y otros costos profesionales, así como de los intereses. Claro está que el costo varía según el mercado, la eficiencia en el uso de los recursos legales, la complejidad de las estructuras negociales y la falta de información confiable; es así que el costo estimado del ahorro puede ser especulativo.

70. Por otra parte, resulta sumamente importante tener en cuenta el carácter estacional de la explotación de los servicios de transporte aéreo, el cual marca las épocas en las cuales se hace necesario contar con mayor flota que la disponible habitualmente, diluyendo en el tiempo los riesgos de adquisición o leasing de las aeronaves.

71. Esa misma modalidad puede alcanzar también el parque de repuestos y motores y de ahí que se sostiene que la adopción del Convenio puede traducirse en el establecimiento de condiciones favorables para la reducción de costos y mayor acceso al reequipamiento de una flota moderna, favoreciendo consecuentemente al usuario de los servicios de transporte aéreo.

72. Puede también detectarse, paralelamente a estos potenciales beneficios, el indirecto impacto sobre la economía del país en el cual se desenvuelve la empresa que hace uso de este tipo de facilidades, con la secuela lógica de incremento de la tasa de empleo, comercio, impuestos y utilidades, entre otros elementos. Estos beneficios no son fáciles de evaluar "a priori", pero es incuestionable el efecto catalizador del desarrollo del sector aerocomercial en la economía nacional. Esas implicancias son de tipo directo como indirecto; estos últimos por la necesaria interacción que se da entre el transporte aéreo y otra actividad complementaria a la misma como son los proveedores de servicios, fabricantes de elementos adicionales, etc.

73. En este orden de ideas se encuentra el consumo de combustible, por ser bien reconocida su gravitación en la explotación de los servicios aéreos. Recordamos que éstos consumen en el orden mundial unos 3.4 millones de barriles de JP1 diarios.

74. A dicho elemento debemos agregar los servicios de rampa y de aprovisionamiento de alimentos a bordo. Sobre el particular, pueden citarse las siguientes cifras en el orden mundial: a) las cuatro mayores compañías de servicios de rampa dieron empleo en el año 1996 a 25.000 personas, habiendo tenido una utilidad de 1.000 millones de dólares en ese año; b) las empresas de catering, en el mismo año emplearon a 96.000 personas y tuvieron una utilidad de 6.000 millones de dólares, siendo de destacar que dicho número de empleados no incluye a quienes trabajan en una línea aérea que tiene su propio "catering". (OACI, WW/IMP/WP de 19 de marzo de 1998, presentado a la Conferencia Mundial CNS/ATM de Río de Janeiro, sobre elementos económico-financieros de dichos servicios).

75. La actividad turística en ciertas regiones representa un sector que se incrementa en forma geométrica. En consecuencia, debemos contemplar el impacto de las empresas de agencias de viajes, aun cuando la actividad de las mismas ha venido recibiendo el efecto negativo por la utilización de herramientas informáticas, como el Internet.

76. Asimismo, debe considerarse la actividad de empresas de "leasing" dedicadas a suministrar a la comunidad del transporte aéreo la posibilidad de acceder a los equipos en condiciones competitivas. Su presencia en la actividad económica convoca el empleo de unas 3.000 personas en el orden mundial, con una utilidad de 7.000 millones de dólares, también para el año 1996.

77. La OACI tiene estadísticamente señalada esta suerte de efectos, en estudios realizados con posterioridad a la convocatoria de la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de Montreal (noviembre de 1994). Pero debemos reconocer que es difícil cuantificar los beneficios generados de la disponibilidad y de la reducción de costos en la explotación de servicios de transporte aéreo en la economía regional.

78. Uno de los parámetros de utilización en estos casos es el volumen del Producto Bruto Nacional, medido por el incremento en el mercado del valor de producción y el nivel de salarios, intereses y dividendos, y rentas pagadas por la industria de transporte aéreo y las actividades conexas. En mercados donde los precios por los servicios financieros y factores productivos son determinados libremente por la oferta y demanda del mercado, esto representa una medida de contribución sensible en lo económico.

79. Desafortunadamente, los modelos de medición del costo-beneficio están poco desarrollados en América Latina, lo que no permite a ciencia cierta conocer el impacto que produciría la adopción del Convenio en la industria del transporte aéreo de la región.

80. La creación de empleos es de suma importancia en economías como las de América Latina, necesitada de una fuerte reactivación y por lo que hemos recordado, la respectiva repercusión que tanto la actividad aerocomercial cuanto las conexas tienen en el orden mundial, no es despreciable tener presente el rol catalizador del transporte aéreo en las economías nacionales.

81. La otra ventaja a mensurar es la generación de ingresos fiscales, como crítico elemento para mantener y aumentar la infraestructura social y económica, significativas de la calidad de vida en un país.

82. Otro aspecto que también debe ponderarse es el gran interés de muchos países en vías de desarrollo, en incrementar el financiamiento internacional que resulte en una reducción del nivel de la deuda externa. Dicha deuda puede verse afectada a través del uso de garantías estatales de financiamiento o de préstamos conferidos a las empresas nacionales aéreas.

83. Es importante una vez más apreciar la contribución del transporte aéreo y en general de las actividades de la aviación civil para generar crecimiento económico, empleos y utilidades y provocar lo que da en llamarse el efecto multiplicador en otras actividades no aeronáuticas, que le son complementarias y conexas al sector.

84. Si tal tipo de instrumento regulatorio internacional, con los ajustes que reclamen los principios básicos irrenunciables del ordenamiento jurídico interno, está orientado a facilitar el acceso a la modernización del material de vuelo de las empresas de transporte aéreo, creando las condiciones favorables para que pueda desarrollarse una de las alternativas de mayor uso en el mercado como son los contratos de "leasing", tanto el operativo como el financiero, habrán de ser útiles los esfuerzos desplegados por las dos instituciones internacionales por más de una década, al servicio de la comunidad aeronáutica mundial.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

85. El análisis de los aspectos centrales que presenta el proyecto en cuestión y que son motivo de esta Nota de Estudio, debe convocar a los Estados Miembros de la CLAC que participen en la Conferencia Diplomática que tendrá lugar en Ciudad del Cabo (Sudáfrica) del 29 de octubre al 16 de noviembre de 2001 a ponderar, a la luz de sus ordenamientos jurídicos nacionales y de sus propias necesidades y en función de las ventajas en el orden económico que deben compartir empresas aéreas, proveedores de servicios, empleados, usuarios y la economía nacional, para decidir sobre la conveniencia de adoptar el Proyecto de Texto Consolidado de UNIDROIT y de la OACI, con las enmiendas o reservas que esos dos importantes factores impongan.