

CLAC/GEPEJTA/8-NE/19
22/08/01

**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 IATA)

**Unidroit/Convenio OACI Sobre Intereses Internacionales en Equipo Móvil y Protocolo de
Equipo de Aeronaves**

1. La IATA y el Grupo de Trabajo Aeronáutico (AWG) han estado trabajando con los gobiernos y la industria para asegurar que los beneficios económicos del nuevo tratado propuesto se encuentren disponibles a todas las aerolíneas, incluyendo aquellas de naciones en desarrollo, por medio de un nuevo régimen legal que contenga normas que reflejen los principios del leasing y del financiamiento con respaldo de activos, orientados comercialmente. El tratado será tema de la conferencia diplomática del 29 de octubre al 16 de noviembre del 2001 en Cape Town.

Antecedentes Generales

2. Tanto el leasing como el financiamiento respaldado por activos se están rápidamente convirtiendo en los métodos elegidos para financiar la adquisición de equipos y aeronaves. Las razones principales son:

- (a) la magnitud de los requisitos para el financiamiento de aeronaves y por ende la sensibilidad a la disponibilidad y al costo del crédito aeronáutico,
- (b) la creciente propiedad privada de aerolíneas y
- (c) la creciente negativa o incapacidad de los gobiernos para otorgar apoyo financiero para crédito aeronáutico.

3. Estas técnicas de financiamiento presuponen ciertos derechos básicos, incluyendo la puesta en vigor de términos contractuales intensamente negociados. Sin embargo, las leyes locales actuales son generalmente inconsistentes con los principios subyacentes del leasing y del financiamiento con respaldo de activos. Tales principios incluyen la capacidad de contar con un sistema transparente que establezca prioridades entre demandas en disputa y soluciones rápidas y predecibles.

4. Los costos de una estructura legal inadecuada en esta área son significativos, incluyendo el pago que hacen las aerolíneas por mayores costos de transacción. En algunas áreas, estos problemas evitan en realidad la disponibilidad del financiamiento de aeronaves a cualquier precio. En algunos casos, el resultado es la incapacidad de adquirir aeronaves nuevas y seguras.

5. Estos temas se encuentran siendo tratados en lo que constituye un proyecto de reforma de la ley internacional. El objetivo del nuevo tratado radica en tratar al leasing y al financiamiento con respaldo de activos, de acuerdo con los requerimientos del mercado y con prácticas financieras actualizadas, de manera que se incremente la disponibilidad y se reduzca el costo del crédito aeronáutico.

6. El tratado ha sido desarrollado y negociado de acuerdo con los auspicios conjuntos del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (Unidroit) y la OACI. La Unidroit es una organización intergubernamental con sede en Roma, que promueve la armonización y la coordinación de leyes privadas de los Estados y de grupos de Estados así como la preparación uniforme de instrumentos de derecho privado.

Desarrollo del Tratado

7. El tratado ha estado en desarrollo desde 1988, cuando la Unidroit autorizó el trabajo en este campo, cimentándose en la redacción de otros instrumentos internacionales vinculados al financiamiento.

8. La industria ha tenido una activa participación en el desarrollo del tratado desde 1996. Por invitación, la IATA y la AWG han desempeñado un papel primordial. La OACI se involucró activamente en 1997 y se unió a la IATA en un Grupo de Trabajo para delinear los aspectos específicos del tratado aplicables al equipo de aeronaves.

Beneficios del Tratado

9. Un estudio económico independiente sobre los beneficios que pueden anticiparse traería aparejado el tratado, llegó a la conclusión de que si éste fuese ampliamente aceptado, las ganancias económicas serían “substanciales y complementarias”. De acuerdo con presunciones conservadoras, las ganancias se estiman en “varios billones de dólares americanos cada año.” Estas ganancias serán “ampliamente distribuidas entre aerolíneas y fabricantes, sus empleados, proveedores, accionistas y clientes, así como por las economías nacionales donde se encuentran ubicadas.”

10. El tratado reducirá el riesgo aplicable al financiamiento y a las transacciones de leasing al establecer una estructura legal internacional aplicable donde fuere necesaria, implementando normas domésticas. La reducción de riesgos incrementará la disponibilidad y reducirá el costo del crédito aeronáutico, lo cual ampliará el espectro de alternativas de financiamiento disponibles para operadores de aeronaves.

11. Los beneficiarios del tratado incluyen:

Gobiernos: primero por intermedio de niveles reducidos de deuda a gobiernos; así como por reducciones del riesgo para aquellos gobiernos que otorgan crédito de exportación que apoya las ventas de aeronaves; y que fomente la privatización potencial donde ello fuere aplicable;

Aerolíneas: por medio de costos reducidos de financiamiento y mejores accesos a fondos y fuentes de financiamiento; mejorada rentabilidad y eficiencia operativa.

Fabricantes de aeronaves comerciales y sus proveedores: por medio de mayores ventas, rendimiento y niveles de empleo, así como por mercados expandidos;

Inversionistas de la industria del transporte aéreo: por medio de mayores beneficios en, y mayores avalúos de, inversiones, así como mayor seguridad y;

Pasajeros y otros usuarios finales: por medio de reducciones de tasas y niveles de servicios mejorados.

12. Los ahorros en costos y la reducción de niveles de deuda externos favorecerán en particular a las economías en desarrollo cuyos sistemas no reflejan actualmente los principios de financiamiento con respaldo de activos. En estos países, el tratado generaría la mayor mejora relativa. Por otro lado, el planeamiento de flota, la exportación y los beneficios vinculados con el empleo en general, beneficiarán a las economías desarrolladas.

Conclusión

13. Este tratado ayudará significativamente a satisfacer la demanda sin precedentes para el financiamiento del equipo de aeronaves durante los próximos veinte años. El mismo, también desempeñará un papel en reducir la presión sobre los gobiernos para brindar apoyo financiero y los programas de privatización donde ello fuere deseable. Los beneficios económicos serán significativos.

14. El tratado también contribuirá a mejorar la seguridad al coadyuvar a que las aerolíneas de muchas jurisdicciones modernicen y mejoren sus flotas.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

15. Se invita al Grupo de Expertos a tomar conocimiento de la presente, intercambiar criterios y adoptar las medidas que estime pertinente.