



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/117<sup>1</sup>  
LE/9  
14/9/04  
Español e inglés  
únicamente

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN JURÍDICA

#### Cuestión 33: Garantías internacionales sobre equipo móvil (equipo aeronáutico)

#### NOTA DE INFORMACIÓN

[Presentada por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)]

#### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA) viene siguiendo con sumo interés el desenvolvimiento del actual Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, ambos instrumentos internacionales frutos del esfuerzo conjunto de estudios realizados en el seno de UNIDROIT y de la OACI, los que fueron adoptados en la Conferencia Diplomática en Ciudad del Cabo (29 de octubre al 16 de noviembre de 2001).

1.2 En ese orden de cosas, es dable destacar que en varias oportunidades ALADA propició el análisis de los proyectos de los mencionados documentos internacionales aún sin vigencia, no solamente desde el punto de vista jurídico, interesándose asimismo por las repercusiones tanto económicas como de política del transporte aéreo que su potencial ratificación entrañaría para los países representados en su membresía, arribando a conclusiones, las últimas de las cuales se transcriben en el presente documento.

#### 2. VENTAJAS DERIVADAS DE SU RATIFICACIÓN

2.1 Hasta el presente, de los cuatro Estados que han ratificado el Convenio y el Protocolo, uno -Panamá- pertenece al radio de influencia de la entidad sin fines de lucro ALADA.

2.2 Se debe tener en cuenta que hasta el presente una significativa proporción de la flota de las empresas de América Latina no se compra al fabricante sino que se contrata por leasing a inversionistas financieros, muchos de los cuales son extrarregionales, a los cuales hay que garantizar determinadas condiciones de seguridad jurídica para abaratar el costo de financiamiento del equipo.

---

<sup>1</sup> Las versiones en español e inglés fueron suministradas por ALADA.

2.3 Es indudable que en principio, tanto el Convenio como el Protocolo pueden facilitar a las empresas aéreas de la región latinoamericana un acceso más simple para obtener financiamiento no tan oneroso como otras fuentes de disponibilidad de fondos para la renovación de flota y banco de repuestos, si bien es dable reconocer que desde el estricto punto de vista jurídico son muchos los aspectos contenidos en ambos instrumentos internacionales que hubiesen necesitado de un mayor ajuste. No obstante esto último, debe tenerse especialmente en cuenta las posibilidades de las cláusulas “opt-in/opt-out” para escoger como alternativa la aplicación o no de ciertos artículos que, a la luz de los ordenamientos jurídicos nacionales, pueden presentar problemas.

2.4 Un destacado rol en la gestación de los dos documentos lo desempeñó el Comité Jurídico de la OACI y el Subcomité creado en 1998 con la atribución de estudiar el asunto, integrado por algunos representantes de origen latinoamericano (Argentina, Brasil y Venezuela), trabajos que permitieron sortear muchas de las dificultades que los proyectos en su origen presentaban.

2.5 Incuestionablemente, en la nueva regulación puede remarcarse la importancia de la creación de un Registro, que satisface un principio de gran importancia en el derecho aéreo internacional, el de “transparencia”, basado en la publicidad, la que conforma un elemento indispensable. Es de tomar en cuenta que la anotación registral no se circunscribirá a la inscripción de las existentes garantías internacionales, sino que también contempla a las futuras, 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 en el rango de las garantías y los avisos de garantías nacionales.

2.6 Sin embargo, en opinión de **ALADA** quedan sin cubrir muchos de los derechos reales contemplados en el Convenio de Ginebra de 1948, con lo que se restringe en el nuevo Convenio un amplio campo de aplicación material de la norma, para ceñirse a los derechos creditorios y no reales.

### 3. **INFORME SOBRE LA ÚLTIMA POSICIÓN DE ALADA**

3.1 Siendo el tema de importante gravitación en la economía y ordenamiento jurídico de los Estados de América Latina, ocupó un rango relevante en la agenda de las XXVIII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, que tuvieron lugar por primera vez en el continente europeo, en Roma, entre el 29 de marzo y el 1 de abril de 2004.

3.2 A título ilustrativo se transcriben las conclusiones aprobadas por unanimidad en dichas Jornadas y que por lo tanto fijan la posición de la entidad respecto a la conveniencia de ratificar el Convenio y Protocolo aeronáutico citado.

“VISTO: el Convenio de Ciudad del Cabo del 16 de noviembre de 2001 relativo a garantías internacionales y el Protocolo sobre elementos de equipo aeronáutico.

CONSIDERANDO: Que un régimen jurídico internacional facilita la disponibilidad de fondos financieros a la industria del transporte aéreo y estimula la movilidad de los elementos de equipo aeronáutico, esencial por la operatividad de la industria del transporte aéreo.

#### SE RECOMIENDA:

1. Promover, en el marco del Convenio y del protocolo aeronáutico, un sistema de inscripción de garantías internacionales a través de un Registro electrónico internacional.

2. Evaluar las ventajas ofrecidas a los Estados por las cláusulas “opt-in/opt-out” que les permite declarar en el momento de la ratificación del Convenio y del Protocolo, que aplicará o no aplicará uno o más de los artículos que presentan aspectos problemáticos.

3. Prever la cooperación de América Latina y de Europa en el desarrollo de un sistema eficaz de financiación de equipo móvil aeronáutico”.

#### 4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 La nota de estudio A35-WP/16 de la Secretaría da cuenta de las acciones desplegadas para el establecimiento y funcionamiento del Registro internacional, así como la labor futura para cerrar las mejores condiciones de desempeño de la autoridad registral, que ALADA como Observador considera de invaluable beneficio y reitera su disposición y experiencia para colaborar en la oportunidad que el Convenio y el Protocolo entren en vigor.

— FIN —