Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/143[1]
24/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 2: Fomentar el crecimiento de la aviación y la conectividad aérea invirtiendo en infraestructura, capital humano y alianzas
2.2: Invertir en el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación

MATERIALIZAR LAS VENTAJAS DEL CONVENIO DE CIUDAD DEL CABO Y DEL PROTOCOLO AERONÁUTICO EN ÁFRICA

[Nota presentada por Namibia en nombre de 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)[2]]

RESUMEN

El Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo Aeronáutico establecen un marco jurídico uniforme para la financiación de aeronaves y motores de aeronaves. Al mejorar el reconocimiento, la prioridad y la protección jurídica efectiva de los derechos de los acreedores, estos instrumentos reducen el riesgo jurídico y de recuperación y amplían el acceso a la financiación de aeronaves.

La adhesión al Convenio y al Protocolo no garantiza, por sí sola, que las aeronaves sean menos costosas ni que se reduzcan los cánones de arrendamiento. Las ventajas previstas dependen de que se hayan formulado las declaraciones pertinentes, de su incorporación efectiva al ordenamiento jurídico nacional que prevalece, de la existencia de unos procedimientos judiciales y administrativos eficientes y previsibles, del cumplimiento de las obligaciones derivadas de los tratados, así como de la solvencia de la línea aérea y de la transacción. El descuento de Ciudad del Cabo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) se circunscribe a las transacciones de crédito a la exportación que reúnan los requisitos para acogerse al mismo y que cuenten con apoyo oficial y no supone una reducción general de los precios de las aeronaves ni de los costos de la financiación comercial.

En la presente nota se propone una asistencia coordinada para la implementación, una mayor transparencia y un seguimiento fundado en datos contrastados con el fin de que los Estados y los explotadores africanos puedan materializar las ventajas jurídicas y económicas que brindan dichos instrumentos.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a adoptar las medidas que figuran en la sección 4.

[1] Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

[2] Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

Objetivo estratégico:	*El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo.*
Repercusiones financieras:	Las actividades se acometerán en función de los recursos disponibles, incluidas las contribuciones voluntarias y extrapresupuestarias.
Referencias:	Convenio de Ciudad del Cabo (2001); Protocolo Aeronáutico (2001); reseña de la OACI del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo; Acuerdo Sectorial sobre Aeronaves de la OCDE y la Lista de Ciudad del Cabo; Estado y declaraciones del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT); índice de cumplimiento del Grupo de Trabajo Aeronáutico y legislación modelo abreviada para la aplicación del Convenio de Ciudad del Cabo

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil y el Protocolo sobre Cuestiones Específicas de los Elementos de Equipo Aeronáutico se adoptaron en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001 y entraron en vigor el 1 de marzo de 2006. En conjunto, ofrecen un marco uniforme para constituir, inscribir, priorizar y ejecutar garantías internacionales sobre células, motores de aeronaves y helicópteros que cumplan los requisitos.

1.2 Este marco responde a un problema fundamental en la financiación transfronteriza de aeronaves: los objetos aeronáuticos son bienes de gran valor y de naturaleza móvil, mientras que las legislaciones nacionales difieren en cuanto al tratamiento de los derechos de garantía, la reserva de dominio, el arrendamiento, la insolvencia y las medidas de que disponen los acreedores. El Convenio y el Protocolo reducen esta inseguridad jurídica mediante normas de prioridad basadas en las mejores prácticas, medidas ante el incumplimiento de obligaciones o en caso de insolvencia y mecanismos de cancelación de la matrícula y de exportación, entre los que se incluyen la autorización irrevocable para solicitar la cancelación de la matrícula y el permiso de exportación (IDERA) y un registro internacional.

1.3 El acceso a aeronaves modernas es esencial para el crecimiento seguro, eficiente y sostenible del transporte aéreo africano. Sin embargo, un gran número de líneas aéreas africanas sigue haciendo frente a elevados costos de financiación y arrendamiento. Si bien el marco de Ciudad del Cabo puede dar respuesta al elemento jurídico y de recuperación de activos de dichos costos, por sí solo no puede eliminar el riesgo crediticio de las líneas aéreas, el riesgo soberano y cambiario, la fragilidad de los balances, los impuestos, el acceso limitado al capital a largo plazo ni las condiciones adversas del mercado.

1.4 Por lo tanto, la cuestión de política que se plantea no es solo si un Estado se ha adherido a los instrumentos, sino también si ha formulado declaraciones que reduzcan el riesgo, si ha otorgado, tanto a las declaraciones como al tratado en su conjunto, fuerza jurídica en el derecho interno y si ha creado instituciones e instaurado procedimientos capaces de aplicarlas de forma previsible en la práctica.

2. MATERIALIZACIÓN DE LAS VENTAJAS JURÍDICAS Y ECONÓMICAS

2.1 Declaraciones e implementación efectiva en el derecho interno

2.1.1 El Convenio y el Protocolo permiten o exigen a los Estados que formulen declaraciones sobre cuestiones específicas, entre las que se incluyen las medidas sin autorización de un tribunal, la elección de la ley aplicable, las medidas rápidas, las medidas en materia de insolvencia, la asistencia en caso de

insolvencia, la cancelación de la matrícula y la exportación (IDERA) y los derechos no contractuales. Estas opciones deben evaluarse a la luz del derecho constitucional, comercial, procesal y la ley sobre insolvencia de cada Estado.

2.1.2 La expresión "declaraciones que cumplan los requisitos" tiene un significado económico específico en el marco del acuerdo sectorial sobre aeronaves de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). Esto no significa necesariamente que los Estados que formulen declaraciones facultativas diferentes no obtengan ninguna ventaja derivada del tratado. No obstante, un Estado que pretenda acogerse al descuento de Ciudad del Cabo de la OCDE debe ser parte contratante, formular las declaraciones especificadas en el marco aplicable de la OCDE e incorporar dichos compromisos de manera efectiva al derecho interno y a las prácticas nacionales.

2.1.3 La implementación en el derecho interno debería establecer normas de prioridad claras, un reconocimiento fiable de las garantías internacionales inscritas, el acceso dentro de un plazo definido a medidas provisionales sujetas a la decisión definitiva y a medidas en caso de insolvencia, así como establecer procedimientos IDERA para la cancelación de la matrícula y la autorización de exportación. Los tribunales, las administraciones de aviación civil y otros organismos competentes deben poder desempeñar sus respectivas funciones de manera uniforme y sin demora, con sujeción a los requisitos aplicables de seguridad operacional de la aviación.

2.2 La relación entre los costos de implementación y los costos de financiación

2.2.1 Al reforzar la seguridad jurídica y la previsibilidad de la recuperación de activos, la implementación efectiva reduce la pérdida prevista del acreedor y amplía el número de financiadores o propicia condiciones más favorables. Ahora bien, ello no impone a prestamistas o arrendadores obligación jurídica alguna de reducir las tasas de interés, los cánones de arrendamiento, los depósitos u otros cargos. La fijación de precios continúa dependiendo de cada transacción concreta y refleja la solvencia del explotador, del valor de la aeronave, de los riesgos cambiarios y de transferencia, del riesgo soberano y reglamentario, de las condiciones del mercado y de la eficacia demostrada de las medidas locales de aplicación.

2.2.2 El marco de la OCDE ofrece una ventaja más concreta para las transacciones de crédito a la exportación que cumplan los requisitos y cuenten con un respaldo estatal. Las transacciones en las que participe un Estado que figure en la lista de Ciudad del Cabo vigente podrán acogerse a una reducción de hasta el 10 % de la tasa mínima de prima aplicable, siempre que se cumplan los requisitos de la transacción. Se trata de una reducción de la prima de riesgo de los créditos a la exportación; no se trata de una reducción del 10 % en el precio de compra de la aeronave, en el canon de arrendamiento ni en ninguna otra forma de financiación comercial.

2.2.3 Por lo tanto, los Estados y los explotadores necesitan información transparente sobre las ventajas concretas que se ofrecen, las condiciones a las que están sujetas y la manera en que queda plasmada la implementación efectiva en las decisiones de financiación. Se debería alentar a las entidades financieras y a los arrendadores, siempre que esté justificado desde el punto de vista comercial y con sujeción a la confidencialidad contractual, a que tengan en cuenta en sus evaluaciones de riesgo y en sus condiciones las reducciones demostrables del riesgo jurídico y de recuperación.

2.3 Reducir la brecha en la implantación en África

2.3.1 Es necesario llevar a cabo un examen de la implementación a escala continental para determinar, para cada Estado africano, su condición de parte en ambos instrumentos, las declaraciones formuladas, las medidas de implementación nacional, su admisibilidad con arreglo a la Lista de Ciudad del Cabo de la OCDE vigente y la preparación operacional de los tribunales, las autoridades competentes en

insolvencia, las administraciones de aviación civil y los procedimientos IDERA. El punto de partida y de referencia principal debería ser el índice de cumplimiento del Convenio de Ciudad del Cabo (CTC) del Grupo de Trabajo Aeronáutico, que se actualiza periódicamente y es muy detallado, así como las anotaciones propias de cada Estado que figuran en él. A fecha de septiembre de 2026, 33 Estados africanos son partes en el Convenio de Ciudad del Cabo y 31 del Protocolo. Si bien estas cifras indican una participación notable del continente en el sistema de Ciudad del Cabo, persisten diferencias en cuanto al grado de implementación, las declaraciones formuladas, la incorporación al derecho interno y el nivel de preparación de las instituciones para la aplicación efectiva de los instrumentos. Un examen de la implementación contribuiría a detectar lagunas jurídicas y deficiencias operacionales que aún persisten y a compartir buenas prácticas entre los Estados.

2.3.2 La creación de capacidad debería ir más allá de la ratificación de los tratados. Los ministerios, las administraciones de aviación civil, la judicatura, los administradores concursales, las líneas aéreas, las entidades financieras y los arrendadores necesitan orientaciones coordinadas con respecto a las declaraciones, la legislación modelo, las prácticas relativas al registro internacional, las normas de prioridad y de insolvencia, los procedimientos de cancelación de la matrícula y de exportación, así como con respecto al reparto de responsabilidades entre las instituciones nacionales.

2.3.3 La OACI, en colaboración con el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), otras organizaciones regionales y el Grupo de Trabajo Aeronáutico, se encuentra en una posición idónea para prestar apoyo en materia de orientación práctica, instrucción regional, examen de la implementación e intercambio de experiencias entre los Estados.

3. POSICIÓN AFRICANA EN MATERIA DE POLÍTICA

3.1 Los Estados africanos apuestan por que un mayor número de Estados se adhieran al Convenio de Ciudad del Cabo y al Protocolo Aeronáutico y los implementen de manera efectiva, ya que son necesarios para la renovación de la flota aérea, la conectividad aérea y el desarrollo sostenible del transporte aéreo. No obstante, estos instrumentos deberían presentarse como mecanismos para reducir el riesgo jurídico, más que como garantías de precios comerciales más bajos.

3.2 La CAFAC considera que la prioridad no es simplemente adherirse al Convenio y al Protocolo, sino velar por su implementación efectiva y cuantificable. Para ello se requiere la formulación de declaraciones orientadas a reducir los riesgos, la aplicación de leyes nacionales que tengan prevalencia, mecanismos fiables de ejecución, una preparación adecuada de las instituciones, una mayor sensibilización del sector y datos contrastados que permitan determinar si la reducción del riesgo se está traduciendo en un mejor acceso a la financiación por parte de los explotadores africanos.

3.3 Un programa africano estructurado de apoyo a la implementación permitiría a los Estados detectar lagunas jurídicas y deficiencias operacionales, elaborar medidas correctivas, reforzar la capacidad nacional y movilizar a los financiadores a partir de una relación más transparente y fundada en datos contrastados.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la conferencia a:

a) alentar a los Estados que aún no se hayan adherido tanto al Convenio de Ciudad del Cabo como al Protocolo Aeronáutico a que dispongan las medidas necesarias para hacerlo, de conformidad con sus procedimientos jurídicos nacionales;

b) alentar a los Estados contratantes a examinar sus declaraciones, las medidas nacionales de implementación y los procedimientos institucionales con miras a la aplicación efectiva de los instrumentos dentro de plazos definidos;

c) pedir a la OACI que, junto con UNIDROIT, la CAFAC, otras organizaciones regionales y el Grupo de Trabajo Aeronáutico, cree un grupo de trabajo para reforzar la orientación práctica, la asistencia a la implementación y la creación de capacidad de los Estados;

d) alentar a los Estados a que instauren procedimientos judiciales, de insolvencia, de cancelación de la matrícula, de exportación y procedimientos IDERA que sean claros, transparentes y con plazos definidos, de conformidad con los requisitos aplicables en materia de seguridad operacional de la aviación;

e) invitar a los prestamistas, a las agencias de crédito a la exportación y a los arrendadores a aumentar la transparencia sobre la manera en que la implementación efectiva del Convenio de Ciudad del Cabo se tiene en cuenta en la evaluación de los riesgos asociados a transacciones y en las condiciones comerciales; y

f) apoyar la recopilación de datos contrastados sobre el efecto de la implementación en el acceso a la financiación, las primas de crédito a la exportación, las condiciones de arrendamiento, la renovación de la flota y la conectividad, sobre todo en los países en desarrollo.

— FIN —