

**SEMINARIO RELATIVO A LAS CUESTIONES
ACTUALES DE DERECHO AERONAUTICO**

**FACULTAD DE DERECHO DE
LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES**

8 DE OCTUBRE DE 2009

**EL CONTRATO DE LEASING DE AERONAVES Y SU
PERSPECTIVA INTERNACIONAL**

Por el Dr. Eduardo T. Cosentino

1.- Significación del contrato de leasing:

Dentro del campo de la industria del transporte aéreo, el leasing de aeronaves constituye un instrumento que ha contribuido de una manera significativa al desarrollo y a la consolidación de la moderna actividad aerocomercial.

El sistema de selección de flota, es una herramienta esencial dentro de la actual gestión empresarial, la que debe adaptarse a la naturaleza y peculiaridades de las distintas rutas aéreas.

La permanente renovación tecnológica, requiere formas contractuales flexibles que se adapten a la realidad económica, y permita afrontar las condiciones competitivas del sistema de servicios aéreos tanto internos como internacionales.

El contrato de leasing, ofrece un sistema que reduce la magnitud de los recursos financieros necesarios para obtener la disponibilidad material y jurídica de las aeronaves, y se adecua a las exigencias de la renovación permanente de flota de las empresas aerocomerciales.

2.- Modalidades sustanciales del contrato:

La práctica aeronáutica, ha despejado dos modalidades sustanciales del contrato: el leasing financiero, y el leasing operativo.

Ciertamente, cabe reconocer, que pese a la multiplicidad de alternativas utilizadas en el plano de la realidad comercial, la operación descansa en un estructura básica constituida con la intervención de tres sujetos de derecho: el proveedor del bien, la compañía de leasing y el usuario.

Bajo tales condiciones, se construye un complejo de relaciones jurídicas por la que el “proveedor de la aeronave”, se obliga bajo un régimen de compra venta a transferir la aeronave a la compañía de leasing, la que otorga su disponibilidad al amparo de la figura del leasing. Ambos contratos están estrechamente relacionados entre si, toda vez que si bien se trata de dos formas contractuales autónomas, persiguen un objeto único consistente en permitir “el uso de la aeronave” mediante un sistema de amplias facilidades financieras.

El leasing operativo, en cambio, ha simplificado el procedimiento de la formación de la relación contractual, fusionando al “dador” con el “proveedor del bien”, de modo de perfeccionar el leasing mediante un vínculo unitario y exclusivo entre el “dador” y el “tomador” de la aeronave.

La construcción de este marco institucional, ha sido ampliamente difundido como un modo de acceder a la disponibilidad de las aeronaves por las empresas aerocomerciales, brindando una relación bilateral que refleja de manera sensiblemente uniforme el intercambio de derechos y obligaciones entre las partes.

3.- Encuadramiento normativo:

El análisis del proceso de construcción normativa del contrato y sus distintas instancias, despejan algunos elementos que descubren su naturaleza en el plano del derecho común.

Los rasgos específicos de la operación han nacido dentro del ámbito del derecho anglosajón, el que bajo el marco de la autonomía de la voluntad, instrumenta la entrega de la aeronave mediante un “contrato de locación” en el que el “locatario” dispone de una “opción de compra” mediante el pago de un valor “residual” (balloon payment), una vez que se hubiere cumplido un tramo sustancial o la totalidad de la ejecución del contrato.

Esta modalidad que se aleja del derecho continental, no permite frente a la teoría de la causa confundir el objeto jurídico de la locación consistente en la entrega del uso y goce de la cosa, con la transferencia de dominio que gobierna a la compra venta.

En la República Argentina, en el año 1956 se sancionó la Ley 12.507 la que produjo una amplia apertura de la actividad aerocomercial y por tanto una mayor demanda de aeronaves de gran porte, de origen británico o de los Estados Unidos de América.

Bajo tales condiciones, se ratificó mediante la Ley 14.467/57 la “Convención de Ginebra de 1948 sobre reconocimiento internacional de derecho sobre aeronaves”, la que consagró “el derecho del tenedor a adquirir su propiedad por compra”.

Sin embargo, el reconocimiento internacional de la figura, debía complementarse con una regulación interna adecuada, la que fue resuelta mediante autorizaciones conferidas para inscribir los contratos provisoriamente en el Registro Nacional de Aeronaves.

Este mecanismo, debía sustituirse mediante un marco institucional orgánico, dentro plano del derecho positivo vigente.

Desde esta perspectiva, se sancionó el Art. 42 del Código Aeronáutico, el que dispuso para las operaciones internacionales para aeronaves de más de seis toneladas en “los contratos de compra venta, sometidos a condición o a crédito u otros contratos celebrados en el extranjero, el vendedor puede reservarse el dominio de la aeronave hasta el pago total del precio de venta o el cumplimiento de la respectiva condición”.

En suma, se incorporó un sistema por el que la transferencia de la propiedad, puede estar sujeta a la condición suspensiva hasta que se produzca el “cumplimiento de una parte sustancial o del total del precio pactado en el contrato”.

Una situación distinta, presentan las transacciones que se formalizan en el ámbito nacional. Estas operaciones, cabe considerarlas como contrato de compra venta con reserva de dominio, cuyo régimen legal debe considerarse sujeto a la condición resolutoria.

Las figuras aplicables tanto en el plano internacional como en el interno, le otorgan al adquirente de la aeronave un dominio imperfecto, el que constituye un derecho real revocable, que faculta al tomador a formalizar una “matriculación provisoria” sujeta a las restricciones previstas en el “respectivo contrato”.

El régimen instituido, se complementó mediante la sanción de la Ley de Leasing N° 25.248/2000, la que manera particular estableció un régimen pormenorizado relativo a la inmovilización, secuestro y rescisión de la relación contractual.

4.- Rasgos específicos que imponen la naturaleza peculiar de las aeronaves:

Si bien es cierto, que la estructura básica del sistema jurídico del “leasing” se nutre de las fuentes del derecho común, existen algunas peculiaridades que emanan de la naturaleza propia de las aeronaves.

Así es como, el plazo de vigencia del contrato, la regulación propia de la entrega y conservación de la cosa, el proceso de formación del precio, la anotación registral del contrato, sus modos de extinción, descubren aspectos peculiares que inciden sobre las condiciones plasmadas en el acuerdo de voluntades.

4.1.- Plazo de vigencia:

El espíritu que gobierna al “leasing operativo”, modifica el régimen propio del “plazo de validez”, y lo aleja del propósito perseguido por el contrato en el caso que éste revista un carácter financiero. En el “leasing operativo” el plazo de ajusta a las modalidades y límites del aprovechamiento de la aeronave. En el “leasing financiero”, domina el objetivo de preservar la integración del plazo, a fin de mantener el compromiso asumido con los inversores. La suspensión o interrupción de la vigencia del término estipulado, desalienta los capitales y dificulta el financiamiento de la disponibilidad de las aeronaves por las líneas aéreas comerciales.

La extinción del vínculo jurídico concertado, pone de resalto sus rasgos distintivos respecto de la “locación”.

Al vencimiento del contrato, el locatario podrá optar entre entregar la aeronave, acordar un prórroga según sus necesidades aerocomerciales o ejercer la opción de compra de acuerdo a las condiciones pactadas.

Estas alternativas, que ofrece el “instituto del leasing”, pone de relieve el esfuerzo del ordenamiento para impulsar una relación contractual que sustentándose en la autonomía de la voluntad, permita al “tomador” renovar su flota de acuerdo a las necesidades del mercado.

4.2.- La entrega y conservación de la aeronave:

Dentro de esta línea, una instancia de particular relevancia para conferirle vigencia al contrato, es el cumplimiento de una condición suspensiva consistente en la formalización de un documento suscripto por las partes calificado como “suplemento del leasing”.

Este instrumento, está estructurado como un “Anexo”, según formas convencionales que constituyen una suerte de “modelo” ampliamente difundido en la industria del transporte aéreo.

Su objeto esencial, está dirigido a otorgar la “posesión de la aeronave” al locatario, mediante la firma por ambas partes del “suplemento” operándose una “tradición ficta” en la fecha y lugar que se hubiere previsto en el documento.

La entrega comprende, conceptualmente, al fuselaje, los motores, el tren de aterrizaje, y todas las especificaciones que conforman su “universalidad de hechos”, puntualizada en un anexo específico integrado con el contrato de base.

4.2.1.- Desde esta perspectiva, la formalización del “suplemento del leasing”, genera la entrada en vigencia del contrato, y por tanto requiere el cumplimiento de las prestaciones intercambiadas entre las partes.

El “locatario”, deberá comenzar a abonar los cánones establecidos para el uso y goce de la aeronave, los que básicamente se cancelan de forma mensual, sin perjuicio del pago del valor residual previsto para acceder a su adquisición.

La Ley de Leasing Argentina Nº 25.248, puntualiza que el “tomador” puede usar y gozar el bien conforme a su destino, pero no puede venderlo, gravarlo y pretender derechos que impidan o limiten en modo alguno los derechos del “dador”. (Art. 12).

Esta fórmula, refleja estructura institucional del contrato, el que reposa en los principios esenciales de la “locación de cosa del derecho común”, y ha sido convalidada por el Art. 69 del Código Aeronáutico Argentino.

4.2.2.- El sistema de mantenimiento:

De manera complementaria, un capítulo destinado a la conservación de la aeronave, es el que atañe al régimen de mantenimiento de inexcusable cumplimiento tanto para el acto de entrega como para su devolución a propósito de la extinción del contrato.

La carga esencial de las prestaciones se han atribuido en los convenios más difundidos al locatario, el que asume el cabal cumplimiento de estas obligaciones durante todo el período de vigencia del “leasing”.

Para ello, deberá ejecutar todos los procedimientos de mantenimiento de la aeronave como los componentes tales como su planta de poder (motores), trenes de aterrizaje, unidad de poder auxiliar, etc.

Estos procedimientos, establecen una serie de recaudos técnicos para cada una de las partes que comprenden a la aeronave en su conjunto. De tal modo, se deberá dar cumplimiento a las directivas de aeronavegabilidad emitidas por la autoridad aeronáutica de la matrícula de la aeronave.

Desde esta perspectiva, el locatario está obligado a ajustarse a las revisiones de mantenimiento periódicas, incluidas las estructuras de la aeronave llamadas comúnmente “inspección C”. Por su parte, el locador se encuentra también en la obligación contractual de efectuar la

inspección de mayor carga de horas / hombre denominada “inspección D”, la que configura el mantenimiento mayor.

La autoridad de aplicación, habitualmente asume el control técnico del cumplimiento de estos requisitos de mantenimiento, mediante inspecciones realizadas en la instancia de la entrega de la aeronave y de su devolución, ya que está comprometida la seguridad en el vuelo que garantiza el certificado de aeronavegabilidad en vigencia.

5.- La construcción del precio:

En este orden de ideas, el canon convenido a cargo del locatario, descubre el objetivo perseguido por las partes, el que domina la construcción del precio atribuida a la “locación”.

Su componente esencial constituye el “alquiler básico”, el que refleja el valor del “uso y goce” de la aeronave durante el plazo de vigencia del contrato.

En los convenios más difundidos, se trata del pago de un monto mensual, el que sin mayores variantes deberá cancelarse sistemáticamente hasta la extinción que originariamente hubieren formalizado las partes.

De manera complementaria, el “locatario” está obligado a anticipar el importe de las “reservas de mantenimiento”, destinadas a atender el “chequeo C y D”, los motores, el tren de aterrizaje y el grupo auxiliar de energía (APU).

Tratándose de un pago financiero, el “locador” estará obligado a rembolsar al “locatario” la diferencia entre el importe abonado y el costo de lo efectivamente consumido por el “locatario”.

Ambos conceptos, son precedidos por un depósito de garantía de un monto variable, pero que en los contratos más difundidos alcanza al equivalente de dos meses de “alquiler básico”. La modalidad y contenido de estas prestaciones, ponen de relieve el propósito compensatorio del uso y goce de la aeronave, diferenciándose de manera sustantiva de los “contratos de leasing financiero”, en los que prevalece la idea de mantener la indemnidad del capital aportado por el público inversor.

5.1.- El incumplimiento de las prestaciones del locatario:

Entre las múltiples causales de incumplimiento de las prestaciones convenidas, ocupa el lugar central, la falta de pago del canon pactado (default), por las distintas formas que asume la insolvencia, tales como el concurso de acreedores o la quiebra.

El ordenamiento vigente, ha arbitrado distintas formas de proteger los intereses del “locador”.

Si bien en las relaciones contractuales más arraigadas, se incluye una cláusula de aplicación de la ley extranjera, los procedimientos preventivos y de ejecución de ciertas prestaciones incumplidas, están sometidos a las regulaciones nacionales.

En la República Argentina, la Ley de Leasing N° 25.248, ha previsto un mecanismo por el que el “locador - dador”, puede - inaudita parte - inmovilizar la aeronave, recuperar la posesión y rescindir el contrato. (Art. 21 de la Ley 25.248).

El proceso de “inmovilización y secuestro”, requiere la inscripción registral del contrato, y la formal constitución en mora del deudor, quien para el caso que no cancelare el crédito dentro del plazo de cinco días, facultará al “locador” a recurrir al ámbito jurisdiccional para obtener el reintegro de la aeronave.

El secuestro del bien, produce “ministerio legis”, la rescisión del contrato, y abre la participación del “tomador locatario” en el proceso, quien se incorpora a la litis para hacer valer sus derechos.

Bajo tales condiciones, la Ley de Leasing Argentina, ofrece en caso de incumplimiento en el pago del canon un mecanismo ágil de recupero de la aeronave dentro de un marco de control jurisdiccional, ya que las medidas cautelares requieren que medie una decisión del Tribunal que ordene el proceso de inmovilización, secuestro y rescisión del contrato.

6.- La Inscripción registral:

El proceso de la inscripción registral de los contratos internacionales, cumplen una serie de instancias destinadas a conciliar las modalidades propias de las legislaciones internas de los distintos Estados.

Desde esta perspectiva, se pone de manifiesto la heterogeneidad que deriva de la confrontación entre los países fabricantes de aeronaves gobernados por el derecho anglosajón, y aquellos que se nutren del

derecho continental que conforman la amplia lista de los países tomadores mediante contratos de leasing.

De cualquier forma, el circuito administrativo regulado en el campo internacional, se inicia, en la República Argentina con la presentación del contrato ante el Registro Nacional de Aeronaves, requieren de la matriculación y su anotación registral.

En el seno del Registro, se somete el convenio al “control de legalidad”, y en su caso se consiente la cancelación de la matrícula de origen, la que se notifica formalmente por una comunicación del organismo competente, manifestando la caducidad de la inscripción de la aeronave para facilitar su incorporación al país al que perteneciere la línea aérea que se desempeñe como locataria.

Ciertamente, cabe reconocer que en el campo internacional la legislación vigente ha renunciado a imponer reglas destinadas a uniformar el efecto jurídico de la anotación registral.

El convenio de Ginebra de 1948, dispone que: *“Salvo disposición en contrario los efectos de la inscripción de alguno de los derechos enumerados en el inc. 1 del Art. 1 con respecto a terceros, se determinarán conforme a la ley del Estado contratante donde tal derecho está inscripto”*.

Así es como, el Código Aeronáutico Argentino, ha dispuesto que: *“Cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación jurídica de la aeronave, no producirá efectos contra terceros, si no van seguidos de la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves”*.

Este enfoque, hace patente, que a la luz del criterio que inspira el funcionamiento del instituto, el ordenamiento argentino apartándose de cierta legislación que considera que la inscripción tiene alcances constitutivos de derechos, le atribuye al cumplimiento de esta formalidad un carácter “declarativo”, garantizando frente a terceros una clara información de la situación jurídica que afecta a las aeronaves.

7.- Modos de extinción del contrato:

Uno de los rasgos que distinguen de manera más acusada al leasing de la locación, consiste en los diferentes modos alternativos de extinción del complejo de relaciones jurídicas en las que descansa la figura.

El locatario, podrá inclinarse de acuerdo a su mejor conveniencia por optar por la adquisición de la aeronave, requerir una prórroga con la consiguiente reducción del precio de la locación, o reintegrar la unidad locada con la renuncia al reembolso de las sumas abonadas durante la ejecución del contrato.

Naturalmente, el ejercicio de cualquiera de estas fórmulas opcionales tiene un carácter excluyente, y por tanto implica la elección de un camino que conduce a consecuencias jurídicas definitivas, y que no cabe modificarlas, ni retractarse para elegir alguna de las otras alternativas con virtualidad suficiente para extinguir el contrato.

7.1.- La facultad del locatario, de ejercer en determinado tramo de la ejecución del contrato el derecho a adquirir la aeronave, es una atribución ampliamente difundida en estas relaciones contractuales, y se otorga como una posibilidad para acceder a la plenitud del dominio y a su matriculación definitiva.

Tratase de una decisión que se abre a favor del beneficiario del leasing, y que se materializa mediante una manifestación unilateral de la voluntad en la instancia contractual pactada originariamente entre las partes.

7.2.- Desde una perspectiva económica el ejercicio de este derecho implica la cancelación del “valor residual”, cuya determinación involucra una de las facetas más complejas del leasing.

La fórmula aplicada para su cuantificación, está ampliamente condicionada a las circunstancias particulares de cada caso específico. Así median significativas diferencias de acuerdo al uso o destino que se le asigne a la aeronave, o si es destinada a países de un alto desarrollo tecnológico, u otros de menor desarrollo relativo. Una aeronave afectada a transporte aéreo internacional, tiene un “valor residual” sustancialmente diferente a aquella que se aplica para la ejecución de un trabajo aéreo.

7.3.- En ocasiones, el “tomador / arrendatario” , puede decidir, una vez vencido el período “irrevocable” del contrato, prorrogar su plazo de validez, determinación que, habitualmente, involucra una reducción significativa del precio de la “locación”.

Claro está, que cuando la amortización del leasing comprende servicios financiados por el arrendador, tales como reparación de la aeronave, mantenimiento, provisión de partes o repuestos, asistencia técnica,

seguros y otros, las compensaciones al cubrir estos costos serán sustancialmente más elevados.

De cualquier modo, es frecuente que para evitar controversias con un contenido litigioso, se fije por anticipado el valor del arrendamiento para el período de prórroga, el que en definitiva no constituye sino otra cosa que un “refinanciamiento” del “valor residual”.

7.4.- Aun cuando la devolución del bien al vencimiento del contrato ofrece escaso interés en el “leasing industrial o inmobiliario”, una situación distinta es la que se presenta en el ámbito de las transacciones con aeronaves.

La permanente y acelerada renovación tecnológica, el contenido altamente competitivo de los fabricantes, han reducido los períodos de cambio de los prestatarios de servicios aéreos, y por tanto el reintegro de la aeronave ofrece una alternativa que les permite ajustarse a las constantes exigencias del mercado.

Para ello, deberán cancelar la matrícula provisoria del Estado al que pertenece el “arrendatario”, para que el “arrendador” recupere en plenitud su dominio y por tanto su disponibilidad.

8.- Regulación internacional:

Las diferentes instancias, que deben cumplirse para constituir el “contrato de leasing”, requieren, en líneas de principio, una perspectiva internacional teniendo en cuenta los distintos agentes económicos intervinientes.

Bajo tales condiciones, es que cae dentro del ámbito de la Convención de Ginebra de 1948, la que ha escogido una técnica de derecho internacional, destinada a conciliar el sistema anglosajón con el derecho continental, consagrando un régimen de “colisión de leyes”, por el que se reconocen los derechos constituidos conforme la legislación vigente en el Estado de matrícula de la aeronave.

De tal modo, se legitimaron distintas figuras contractuales y derechos de garantía, con la sola circunstancia de que se trate de transacciones que se ajusten a la normativa de uno de los Estados signatarios en el cual “la aeronave estuviese matriculada al tiempo de su constitución y se inscriba en el Registro Público” al cual esté destinada para desarrollar su actividad aerocomercial. (Art. 1.1.de1.2).

En la descripción típica de la figura, el “convenio” se ajusta al esquema de la “locación venta”, lo que pone de manifiesto que sus rasgos

específicos se sustentan en una base de carácter locativo, con una opción a adquirir la aeronave mediante una manifestación formal de compra para acceder a la plenitud del dominio. (Art. 1.1, inc. b del Convenio).

La flexibilidad que inspira el texto y el espíritu del “Convenio de Ginebra”, ha permitido el reconocimiento registral internacional de las múltiples y variadas figuras del “leasing”, confiriéndole una seguridad jurídica que respaldó el desarrollo de la renovación de las aeronaves en la industria del transporte aéreo.

9.- El protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, de Cape Town, de Noviembre de 2001:

Este tratado multilateral, si bien cumplió funciones de singular relevancia para las transacciones, adquisiciones, y disponibilidad de las aeronaves para el cuadro diverso de líneas aéreas internas e internacionales, requirió una renovación que fue abordada por el UNIDROIT a partir de 1988, formando un grupo de Estados con el propósito de obtener una regulación moderna sobre el régimen de derechos de garantía (security interest) sobre los equipos móviles.

Jeffrey Gould, experto del UNIDROIT en cuestiones de financiamiento de aeronaves, creó el grupo de trabajo de aviación (aviation working group - AWG), el que se asoció con la IATA, dirigida en esta aérea por el consejero jurídico general Lorne Clark.

El convenio fue producto de la síntesis de los trabajos del UNIDROIT y de la OACI, interviniente como auspiciantes la IATA y el AWG.

El texto elaborado por estos organismos fue examinado en sucesivas reuniones en Roma, Febrero de 1999, Montreal en Septiembre de 1999 y Roma en Marzo del año 2000, bajo la dirección del Profesor Ronald C. C. Cuming, de la Universidad de Saskatchewan.

Este proyecto fue difundido en la reunión del Comité Jurídico de la OACI de Agosto - Septiembre de 2000, y sometida a la consideración de la Conferencia Diplomática de Octubre / Noviembre de 2001 a la que concurrieron 68 Estados y 14 Organizaciones Internacionales.

9.1.- En opinión del Profesor Sir Roy Goode, de la Universidad de Oxford, se trata de la renovación de un régimen multilateral, fruto de las modernas necesidades de financiamiento de las aeronaves.

De tal modo, incorporó un sistema flexible, en el que al amparo de la autonomía de la voluntad, las partes pueden apartarse del convenio por consideraciones económicas, o por incompatibilidades con la cultura jurídica de los Estados signatarios. (Convention on international interest in mobile equipment and Protocol _____ on matters specific to aircraft equipment, official commentary by Professor Sir Roy Goode, CBE, KC, pág. 5).

Dentro del núcleo sustancial de las relaciones jurídicas comprendidas, se encuentra una figura análoga a la del contrato de leasing, formulada sobre la base de un esquema de derecho continental ya que hace referencia a los “contratos de compra venta con reserve de dominio” (puede ser venta presente o futura).

Su objeto jurídico comprende a los “objetos aeronáuticos” que abarcan el fuselaje, los motores y los helicópteros pertenecientes a una aeronave inscrita o matriculada en el Registro de un Estado contratante.

En caso de incumplimiento, en un contrato de compra venta con reserva de dominio o en un contrato de arrendamiento, el vendedor condicional o el arrendador podrá dar por terminado el contrato y tomar posesión o el control del objeto, o pedir al Tribunal una decisión que autorice u ordene alguno de tales actos.

Uno de los aspectos de mayor relevancia, y sustancialmente novedoso, es la incorporación de un Registro Internacional constituido en el convenio de base de los “equipos móviles”.

Por la Resolución Nº 2 de la Conferencia Diplomática se invitó a la OACI a asumir el rol de “autoridad supervisora”, designándose un comité de expertos de 15 miembros, destinado a asistir a la OACI bajo supervisión del Consejo.

La regulación normativa del procedimiento de anotación registral, descansa en el convenio madre, e incluye los recaudos formales convencionales, cuyo cumplimiento puede concretarse por correo electrónico, mantiene su validez hasta su extensión por vencimiento de su período de vigencia, le otorga efectos contra terceros desde la fecha de su inscripción, y le asigna un carácter público al permitir “una consulta libre” a los interesados.

Dentro de esta línea, un principio novedoso, declara la responsabilidad del registrador, quien debe otorgar una compensación indemnizatoria en

caso que algún sujeto de derecho sufra un perjuicio como consecuencia de un error del registrador.

El protocolo culmina poniendo de manifiesto la relación con otros convenios, señalando que reemplaza al Convenio de Ginebra de 1948 respecto de las aeronaves y a los objetos aeronáuticos, excepto la relación de derechos y garantías no previstos ni afectados en el convenio.

Del análisis del conjunto de normas incorporadas en este tratado multilateral, hace patente un propósito constructivo dirigido a adaptar el marco institucional a las figuras variadas del financiamiento.

Sin embargo, en los países de derecho continental hay aspectos que atacan principios constitucionales, tales como la toma de medidas unilaterales sin intervención jurisdiccional. Por su parte, las relaciones contractuales y los derechos de garantía se alejan de una definición de las notas que configuran sus rasgos típicos, haciendo mención de una serie de figuras que no alcanzan a constituir un marco institucional que logre unificar los elementos específicos del contrato de leasing y sus regulaciones análogas.

El registro internacional levanta graves dudas en su relacionamiento con las jurisdicciones nacionales. Los derechos inscritos en extraña jurisdicción, no pueden ser sometidos a un control de legalidad por los Tribunales locales.

Estos cuestionamientos han producido una unánime actitud reticente en los países de Europa y solo ha merecido las ratificaciones de Panamá, Colombia y recientemente de México en América Latina, habiendo entrado en vigencia a partir del 1 de Abril de 2004, y solo ha merecido 28 ratificaciones.

Ciertamente, solo un razonable consenso en la comunidad aeronáutica mundial le permitirá al convenio erigirse en un eficaz instrumento de derechos y garantías para la aeronavegación comercial.