

INDEFINICIONES CONCEPTUALES: CONTRATOS SOBRE LA UTILIZACIÓN DE AERONAVES

Yaruma Vásquez Carrillo

Retos para el Derecho Aeronáutico

El derecho aeronáutico se encuentra dentro de un marco de acelerado desarrollo, esto en virtud de la vasta gama de negociaciones y actividades que en la actualidad requieren de la implementación de operaciones aeronáuticas para poder llevarse a cabo.

En primera instancia podríamos suponer que dada tendencia internacional de las actividades aeronáuticas existe cierta homogeneidad terminológica en cuanto a las negociaciones y contrataciones en las se basa tales actividades, sin embargo el camino hacia tal homogeneidad no ha sido ni corto, ni tampoco pacífico.

Si bien es cierto Costa Rica no cuenta con una flota de aviones de pueda considerarse trascendental en la realidad aeronáutica mundial, ello no obsta para que en la medida de lo posible, al menos tratemos de emparejar en poco terreno, de manera que en la medida de lo posible se manifiesten la menor cantidad de vacíos o barreras leales para el desarrollo de esta actividad.

Esto sin dejar de lado la indefensión en la cual pueden quedar tanto los usuarios como las pequeñas empresas aeronáuticas si la determinación del contenido básico de los principales contratos aeronáuticos así como el régimen de responsabilidades derivados de los mismos queda al libre albedrío de las partes, siendo que para nadie es un secreto que “libertad de la voluntad” en una situación de desigualdad de poder ha terminado por

convertirse en el derecho mercantil como en muchas otras ramas, en un abuso del derecho traducido en cláusulas abusivas insertas en los contratos de adhesión que tanto terreno han ganado en campos de gran envergadura y de innegable trascendencia tanto comercial como social, desde la perspectiva del desarrollo de los Estados, como lo es el aeronáutico.

Sobre la necesidad de establecer un denominador conceptual común.

En la práctica aeronáutica, en razón de la consecuente internacionalización de sus actividades se ha hecho ya latente la necesidad de facilitar la comunicación legal y fiscal entre los Estados, en aras de eliminar las barreras al desarrollo de esta actividad.

Pueden señalarse particularmente algunas zonas que han despertado mayor debate con ocasión de la contratación aeronáutica. Procuraremos ir llevando la línea de esta breve exposición hasta tales puntos “conflictivos.”

El acelerado crecimiento de la actividad aeronáutica ha llevado en la práctica a implementar sistemas e institutos jurídicos, combinar algunos de ellos y modificar a su conveniencia, en nombre de la libertad de la voluntad otros.

Algunas contrataciones usuales en el campo aeronáutico que han demostrado ser de gran utilidad son el arrendamiento, en sus diversas versiones, el leasing (que como veremos desde

algunas perspectivas ha sido considerado un arrendamiento especial -financiero- o como un concepto autónomo, sui generis o como producto de la mezcla de varios tipos contractuales), el fletamento y el intercambio.

A nivel latinoamericano, desde las últimas Reuniones del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebradas a finales de la década anterior y hasta la fecha, surge como iniciativa de las líneas aéreas la necesidad de buscar la organización generalizada de la noción del arrendamiento de aeronaves, en aras de que esta práctica tan ampliamente utilizada no se viera sujeta a tantos obstáculos e impedimentos como los que tenían que enfrentarse.

Se desarrolla entonces en el seno de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) un debate sobre el fletamento, arrendamiento e intercambio de aeronaves, a lo largo del cual lo primero que salta a la vista es la gran confusión o al menos variedad conceptual que existe al respecto a nivel internacional.

Igualmente, a nivel mundial esta temática resulta de gran interés, considerando que para el año 2003 en la Conferencia Mundial de Transporte Aéreo se manejaban cifras que demostraban que desde año 1999 hasta ese momento la utilización de la figura de arrendamiento de aeronaves iba en aumento. Así, se consideraba que la cantidad de líneas aéreas que utilizaban esta figura contractual había aumentado al menos un 20 por ciento. Igualmente la cantidad de aeronaves arrendadas a otras líneas aéreas entre los años 1986 y 2001 aumentó en un 33 por ciento, a empresas arrendatarias un 43 por ciento y a otras entidades en un 44 por ciento.

“En 2001, el 84% de las 532 líneas aéreas regulares internacionales en funcionamiento a nivel mundial utilizaron aeronaves arrendadas y más del 45% de todas las aeronaves de la categoría de servicio con dichas líneas aéreas eran arrendadas.” (CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN. Montreal, 2003).

Asimismo, la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) en un estudio prestado en el año 1999 señala al menos seis razones que se puede entender han favorecido al aumento de la utilización de la figura del arrendamiento en el ámbito de la aviación internacional (OACI. Estudio sobre el Arrendamiento de Aeronaves. 1999):

El elevado costo de las aeronaves ha provocado que tanto los transportistas aéreos de pequeña envergadura como los que están iniciando funciones opten por el arrendamiento para reducir el costo de las operaciones.

Los transportistas aéreos ya consolidados optan por la utilización de esta figura como mecanismo para abaratar costos y obtener beneficios tributarios.

Se ha utilizado la venta y subsiguiente arrendamiento de aeronaves como mecanismo para reducir el nivel de deudas. *(Al respecto analizaremos brevemente la figura del lease-back más adelante.)*

Ha resultado de gran utilidad para permitir el cumplimiento de las demandas adicionales que pueden presentarse en una determinada temporada sin que ello implique una cuantiosa inversión para la aerolínea.

En los países en vía de desarrollo el arrendamiento de aeronaves puede llevar a la explotación de derechos de tráfico de los que en términos regulares no se hace uso.

Permite una maximización de la utilización de los equipos, tanto de las aeronaves propiamente dichas como de la tripulación de éstas, de manera que se reduce el tiempo ocioso de los mismos.

Se abre la posibilidad de explotar rutas para las que tal vez la línea aérea no cuente con el equipo indicado.

A pesar de las ventajas que la implementación del arrendamiento de aeronaves puede representar, las Autoridades Aeronáuticas han mostrado cierta reticencia para permitir su explotación, sobre todo con respecto al wet-lease, arrendamiento con tripulación o fletamento como se ha llamado indistintamente, en virtud del margen de responsabilidades que surgen para el estado de matrícula¹ como para el estado del explotador².

Con ocasión a la situación en la que se encuentran las líneas aéreas latinoamericanas la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (AITAL) presentó un estudio que fue discutido en el seno de la CLAC en la Décimo Tercera reunión del GEPELTA.

AITAL hace una reflexión con respecto a la fragmentación que se vive en la industria aérea latinoamericana, lo cual lleva a una sub-utilización de los equipos en virtud de los itinerarios de las líneas aéreas, llevando

necesariamente a que las aeronaves no presten su óptimo rendimiento. Pensemos por ejemplo en las horas “perdidas” que puede pasar una costosa aeronave estacionada en un aeropuerto esperando a que lleguen las conexiones o vuelos con los que debe coordinarse, tiempo que podría aprovecharse tal vez por otra empresa, para hacer vuelos cortos en la zona en alguna de sus rutas.

Ante tal situación, concluye AITAL “es necesario que las aerolíneas latinoamericanas cooperen entre sí intercambiando aeronaves para obtener un resultado económico más favorable”. (AITAL. Consideraciones de AITAL respecto al tema de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves. 2004.)

Por otro lado, la actitud renuente de los Gobiernos no carece de toda razón de ser, ni resulta exclusiva de las Autoridades Aeronáuticas latinoamericanas. Recordemos que desde el año 1977 la Conferencia Europea de la Aviación Civil (CEAC) había planteado la necesidad de que los acuerdos de arrendamiento entre líneas aéreas de diversos Estados deberán contar con la autorización previa de las autoridades competentes de cada Estado. (CLAC. Decimotercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo. GEPEJTA/13. 2004)

Algunas de las principales razones por las cuales el arrendamiento de aeronaves ha despertado recelo en los Estados, pueden sintetizarse de la siguiente manera:

1 Estado donde está matriculada la nave.

2 Estado en el cual se encuentra ubicada ya sea la oficina principal o en su defecto la residencia permanente del explotador.

Se ha utilizado la figura del arrendamiento o del leasing para obviar barreras tributarias.

El margen de responsabilidad de que se cumplan con las normas internacionales de aviación puede cambiar de Estado, y no corresponderle necesariamente al Estado de matrícula.

El arrendamiento o fletamento puede usarse para explotar rutas que no pertenecen al arrendador/ propietario de la nave.

El arrendamiento con tripulación podría eventualmente provocar desplazamiento de la mano de obra nacional.

El arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves entre líneas aéreas de diversos Estados puede utilizarse para evadir leyes nacionales o acuerdos internacionales relacionados con la actividad aeronáutica.

Cuando se presente un arrendamiento con tripulación el estado del explotador debe poder garantizarse de la adecuación de las normas de seguridad del Estado de matrícula al cual pertenece la tripulación.

Contratos de utilización de aeronaves

Como puede desprenderse de la denominación misma de este campo contractual, la primera delimitación que debemos hacer radica en el objeto al cual se refieren estos contratos, a saber, las aeronaves.

EDUARDO GAGGERO señala que “son contratos de utilización de aeronaves, los que tienen por finalidad el aprovechamiento de las mismas, mediante su empleo en una actividad específicamente aeronáutica y dan lugar a que una de las partes, a cambio de una contraprestación, adquiera del derecho al uso y goce de una aeronave o al cumplimiento por la otra parte de una determinada actividad aeronáutica a realizar en su beneficio con una aeronave.” (GAGGERO, Eduardo. Contratos de Utilización de Aeronaves. 1979. Pág. 9.)

Este autor clasifica los posibles contratos de utilización de aeronaves en arrendamiento, fletamento e intercambio, los cuales define claro está desde la perspectiva del derecho positivo uruguayo vigente al momento de su investigación, sin embargar continúan siendo las nociones alrededor de las cuales se centra la discusión en materia de derecho aeronáutico, de manera que si algo debemos por comenzar por despejar un poco los límites de cada una de estas nociones.

Arrendamiento de aeronaves

El mencionado autor GAGGERO define el contrato de arrendamiento de aeronaves como aquel “por el que dos partes se obligan recíprocamente, la una a conceder el uso o goce de una aeronave, y la otra, a pagar por este uso o goce, un precio.” (GAGGERO, Eduardo. Pág. 13) Considera este autor que para que podamos afirmar que nos encontramos ante

un contrato de arrendamiento, la conducción y dirección de la aeronave deben encontrarse a cargo del arrendatario.³ Este autor sin embargo señala como característica del arrendamiento de aeronaves el carácter intuitu personae⁴ de mismo, lo cual excluiría la posibilidad del subarrendamiento, figura igualmente utilizada y aceptada en las prácticas internacionales, de manera que para nuestros efectos la noción de intuitu personae podría acercarse más bien, eventualmente, al fletamento, no así el arrendamiento, sin embargo la OACI igualmente ha reconocido la validez de los subfletamentos, como también lo ha hecho la CLAC (OACI. Estudio acerca del arrendamiento de aeronaves. 1999; CLAC. GEPEJTA/11. 2003).

Se ha relacionado la noción de arrendamiento o locación con *lease*, esto en el sentido amplio del verbo, siendo que como veremos más adelante la noción de leasing que surge en el seno de las prácticas anglosajonas no deben confundirse con la noción de arrendamiento que contemplan los sistemas legales de origen romano.

En este sentido, la noción legal de lease, puede entenderse como un acuerdo escrito en el cual el propietario de un bien mueble o inmueble permite que otro sujeto use tal bien por determinada cantidad de tiempo y a cambio de pagos periódicos y del cumplimiento de una

serie de términos y condiciones acordadas por las partes⁵.

Si bien pareciera no existir mayor dificultad para determinar esta figura contractual, sí lo hay desde una noción internacional. Así, la CLAC concluye tomando como base un estudio realizado por la OACI con respecto al arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, que no puede determinarse una noción de arrendamiento ante la diversidad que se vislumbra en las diversas legislaciones.

En un intento de aproximación conceptual, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú define al contrato de arrendamiento de aeronaves como “cualquier acuerdo que celebre una persona (el arrendador) para conceder una aeronave a otra persona (arrendatario) que será utilizada para propósitos de compensación o alquiler. Esto no incluye un acuerdo por concepto de la venta de una aeronave o un contrato de venta condicional.” (MTC. Evaluación de Acuerdo de Arrendamiento, Fletamento o Intercambio de Aeronaves. F-DGAC-A-036. 2003).

En primera instancia debe acotarse que lo que se negocia en estos casos no es la aeronave propiamente dicha, sino su utilización, luego la finalidad del contrato radica en la explotación de operaciones aeronáuticas

3 Resulta imperioso advertir al lector que la utilización de conceptos de la terminología aeronáutica suele ser una actividad capciosa, facilitando la producción de confusiones que pueden llegar a la incorrecta aplicación de la normativa nacional referida a los contratos típicos, siendo que, por ejemplo, mientras que GAGGERO define al fletamento frente al arrendamiento, percibiendo como la principal diferencia entre ambos conceptos la titularidad de la conducción técnica y la dirección de la aeronave, la cual recae sobre el arrendatario y sobre el fletante, mientras que en los términos expuestos por la CLAC el fletamento es en realidad una modalidad de arrendamiento, caracterizada por ser con tripulación, contrato conocido en las prácticas aeronáuticas como wet-lease.

4 Esta noción en virtud de lo previsto por el artículo 132 del Código Aeronáutico uruguayo, según el cual para subarrendar se requiere de la autorización del arrendador, y será viable siempre y cuando el sub-arrendatario reúna también en su persona las características necesarias para ser arrendatario. GAGGERO, Eduardo. Op. Cit. Pág. 16.

5 Noción tomada para fines didácticos de Diccionarios Legales y Económicos, versión en línea, y traducida libremente. Al respecto ver: <http://dictionary.law.com/default2.asp?selected=1122&bold=||||>, y <http://www.investorwords.com/>.

que en virtud del contrato realice el arrendatario, no necesariamente circunscritas a la compensación ni al alquiler. Finalmente, pareciera que la última línea de la definición transcrita pretende excluir de esta noción la de arrendamiento financiero, acuerdo en el cual se suele incluir una cláusula final de oferta de venta, como veremos en el apartado correspondiente a la figura del leasing.

La OACI igualmente haciendo la salvedad de que existe en efecto cierta dificultad de establecer una definición general o básica de arrendamiento, siendo que la regulación que se la da el mismo en las legislaciones nacionales es tan variada, señala algunos rasgos particulares de esta figura, los cuales, debemos advertir al lector nuevamente, tampoco se han adoptado de manera general, prevaleciendo siempre criterios contrapuestos.

Así, OACI se aproxima a la noción de arrendamiento señalando que a diferencia del fletamento, el arrendamiento de una aeronave puede ser total o parcial. Así, por ejemplo un existe lo que podríamos denominar -de manera antojadiza- un *arrendamiento parcial* cuando una aerolínea arrienda parte de la capacidad de una aeronave que realiza servicios aéreos regulares de forma continua, poniendo de ejemplo el caso de que una aerolínea reserve por así decirlo determinada cantidad de asientos de un vuelo que pertenezca a otra empresa, por un plazo o temporada determinada. (OACI. Estudio Acerca

del Arrendamiento de Aeronaves. 1999. Pág 4.) Sin embargo, en términos generales, el arrendamiento de una aeronave constituye un contrato mercantil, real, bilateral, oneroso, no traslativo de dominio que en virtud de garantizar la seguridad en una sana práctica jurídica deben presentarse en forma escrita y ser inscritos en el registro pertinente.

A nivel de prácticas empresariales, el arrendamiento aeronáutico o air leasing se percibe en los siguientes términos: el arrendamiento de una aeronave contratado por un periodo de tiempo determinado, que puede involucrar el arrendamiento de otros aspectos relacionados como por ejemplo, la tripulación, el mantenimiento y el equipamiento de la aeronave.

Asimismo, las responsabilidades del arrendador se circunscriben a la entrega de la aeronave en el tiempo y forma convenidos, y velar por el adecuado mantenimiento de la misma.

Arrendamiento a casco desnudo –dry lease–

Cuando se habla de arrendamiento a casco desnudo o seco o dry lease, se hace referencia a un contrato de arrendamiento de aeronave sin tripulación. Característica esta última que ha implicado que esta modalidad de contratación presente menos objeciones de las Autoridades Aeronáuticas de los Estados en el tráfico internacional.

En estos términos la CEAC entiendo por arrendamiento sin tripulación “aquel por el cual una aeronave es explotada en virtud del AOC⁶ del arrendatario (...) explotada bajo control comercial y utilizando el código de designador de línea aérea y los derechos de tráfico del arrendatario.” (CEAC. Recomendación 21-1. 1999).

Uno de los aspectos que despierta mayor interés es el referido al ámbito de responsabilidades con respecto a las obligaciones en el cumplimiento de las responsabilidades aeronáuticas que regularmente corresponden a los Estados de matrícula.

Sin embargo, en 1997 se implementa el artículo 83 bis⁷ del Convenio sobre Aviación Civil, a raíz del cual se abre la posibilidad de que el Estado de matrícula transfiera determinadas responsabilidades que establece dicho Convenio al Estado del explotador –arrendatario–.

Innovación que en sí misma no pone término a los conflictos con respecto a la interpretación, cumplimiento y patología de los contratos de utilización de aeronaves, siendo que los acuerdos concertados entre miembros de la CLAC al menos con ocasión

al mencionado artículo 83 bis se circunscriben a arrendamientos sin tripulación, de manera que resulta aún conflictiva la situación de los arrendamientos con tripulación.

Al respecto la OACI señala que “los arrendamientos sin tripulación de vuelo de aeronaves matriculadas en el Estado que designa o autoriza al explotador arrendatario para explotar servicios comerciales internacionales, presentan esencialmente la misma situación, desde la perspectiva de la seguridad operacional, que si el explotador utiliza sus propias naves.” (OACI. Estudio acerca del arrendamiento de aeronaves. 1999.)

Arrendamiento con tripulación –wet lease- / Fletamento

A partir de la discusión que se realiza en la GEPEJTA en la Décimo Tercera reunión ante la inquietud que hubieran planteado las líneas aéreas de la región con respecto a la imperiosa necesidad de regularizar en la zona el tratamiento a los contratos de arrendamiento con tripulación, el Comité nombrado al efecto parte en primera instancia de que un arrendamiento con tripulación se refiere a un fletamento, es decir, considera análogos ambos conceptos.

6 Se entiende por AOC el certificado de explorador de servicios aéreos en virtud del cual una aeronave es explotada.

7 Artículo 83 bis. Transferencia de ciertas funciones y obligaciones.. // a) No obstante lo dispuesto en los artículos 12, 30, 31 y 32.a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los artículos 12, 30, 31 y 32.a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas. // b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el artículo 83 o de que un Estado Parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados. // c) Las disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el artículo 77.»

En este orden de ideas, se parte de la siguiente noción como base para la discusión sobre el fletamento: “la figura jurídica del fletamento se encuentra tipificada en el derecho aéreo y consiste en un contrato en virtud del cual el fletante cede a otra empresa aérea (el fletador) el uso total de una aeronave, básicamente con tripulación de comando.” (CLAC. Decimotercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos de Transporte A).

En el caso del fletamento, entendido este como arrendamiento con tripulación, el fletante conserva la calidad de explotador, noción que comparte también GAGGERO. Sin embargo este autor no considera al fletamento una modalidad de arrendamiento, sino que lo define como un contrato separado y autónomo de aquel.

Así, en criterio de GAGGERO señala que mientras que en el arrendamiento una parte del contrato concede el uso y goce de la aeronave a otra parte que a su vez paga un precio por ese uso y goce, mientras que el fletamento por su parte es un contrato en virtud del cual una parte se obliga a realizar uno o más viajes

(operaciones aéreas) a cambio de un flete, entendido este como el precio. Igualmente, si bien en el fletamento resulta de importancia la determinación de ciertas características de la aeronave (*el tipo de aeronave*), para el autor la individualización específica de la misma no es indispensable, a pesar de que sí lo es en el caso del arrendamiento.

De acuerdo con una acercamiento conceptual realizado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú, en el contrato de fletamento a diferencia del arrendamiento el fletante -propietario- no cede la explotación de la nave, sino que se compromete a realizar uno o más operaciones aeronáuticas en beneficio del fletador, noción análoga a la expuesta por Gaggero. (MTC. Evaluación de Acuerdo de Arrendamiento, Fletamento o Intercambio de Aeronaves. F-DGAC-A-036. 2003.)

Ahora, la modalidad de contratación puede ser por uno o varios vuelos, o por un tiempo determinado. GAGGERO utiliza los conceptos de voyage-charter y time-charter, sin embargo por algunas variaciones que podría implicar la traducción de la noción de “charter”⁸, no utilizaremos estas denominaciones.

8 En la terminología sajona se utiliza la noción de lease entendiendo por ello lo que hasta ahora hemos denominado arrendamiento, incluyendo la noción de arrendamiento con tripulación o wet-lease al cual relacionamos por fines prácticos el concepto de fletamento (sin considerar por ello que con esta decisión acabamos la discusión al respecto), por otro lado se hace uso de la noción de charter, para referirse a contrataciones aparentemente más puntuales, en las cuales el objeto de la contratación es uno o más viajes. Por su parte en la práctica aeronáutica se utilizan, entre otros, tres modalidades de charter, a saber: 1. AD HOC AIR CHARTER: alquiler de un avión por una persona o empresa, de acuerdo con condiciones estipuladas por las partes con ocasión a esa contratación, con un itinerario previsto, en lugar de alquilar asientos individuales de un avión, o una opción más prolongada como en el caso del arrendamiento. 2. FREQUENT CHARTER MEMBERSHIP: Contratación utilizada cuando el usuario requiere de una mayor ocupación y con disponibilidad a menor plazo en el aviso a la aerolínea. 3. FULL (PUBLIC) CHARTER: Se refiere a un alquiler de todo un avión, que usualmente se ha tomado por una agencia de turismo, que requiere de una aeronave en algunas temporadas pero no cuentan con la infraestructura necesaria para tener su propia aeronave. (Nos referimos a estas tres modalidades para no adentrarnos en algunas otras denominaciones que se usan en la práctica que podrían confundir aún más la línea que tratamos de llevar en la medida de lo posible.) Al respecto ver: <http://www.globalplanesearch.com>

Igualmente, existe el término *damp-lease*, que se refiere a un arrendamiento con tripulación, pero sin la tripulación de la cabina.

Por otro lado, si bien como mencionamos anteriormente GAGGERO señala como una de las características diferenciadores del arrendamiento y del fletamento el hecho de que mientras que este último puede pactarse total o parcial, en cuanto se refiera a toda la aeronave o solamente a parte de ella, mientras que el arrendamiento solo podrá entenderse total (GAGGERO, Eduardo. 1979. Pp. 28-29).

Mientras que en ámbito internacional, tanto la CLAC como la OACI parten de la noción de que el fletamento se refiere al alquiler de la totalidad de la capacidad de la aeronave.

La CEAC por su parte, utiliza el concepto de arrendamiento con tripulación, y lo define como aquel contrato en virtud del cual se utiliza una aeronave con el AOC del arrendador y los derechos de tráfico del arrendatario. (CEAC. Recomendación 21-1. 2003).

Por otro lado, debe tomarse en cuenta que cuando una aeronave se arrienda con tripulación, y dicha aeronave no se encuentra matriculada en el Estado de explotación la aptitud e idoneidad de los miembros de la tripulación deben encontrarse certificadas por el Estado de matrícula, ante lo cual resulta de utilidad la posibilidad prevista por el artículo 83 bis de la Convenio sobre aviación Civil Internacional de trasladar vía acuerdo de partes algunas de tales responsabilidades al Estado explotador.⁹

Por su parte la Ley General de Aviación Civil define al contrato de fletamento en su artículo 218 como un contrato mediante el cual se cede el uso total o parcial de una aeronave para uno o más viajes, por un tiempo determinado o para una cantidad preestablecida de kilómetros. Nótese en primera instancia que nuestra legislación nacional a partir de una reforma hecha en el año 2001 prevé la posibilidad de un fletamento parcial o total, mientras que tanto la CLAC como la OACI entienden que la utilización que se cede es total.

Igualmente, siguiendo el criterio de GAGGERO el mencionado artículo establece que el fletante mantendrá la conducción de la nave y la dirección técnica de la misma, pero no se indica si el uso que se cede contempla o no a la tripulación.

Por su parte el artículo 222 de la referida ley acepta la posibilidad de que las empresas costarricenses que cuenten con un AOC arrienden una aeronave incluso con opción de compra (opción esta última que abre paso a la viabilidad del leasing financiero, figura que se analizará más adelante), pero sin tripulación. No obstante, el artículo 223 in fine sí hace referencia con ocasión a las responsabilidades del arrendante a la posibilidad de que se acuerde un arrendamiento con tripulación.

Igualmente, el referido numeral 223 prevé que cuando el arrendamiento sea sin tripulación la misma se entenderá que opera bajo el mando del arrendatario, y siendo que el artículo 218 indica que en caso del fletamento la dirección de la tripulación corresponde al fletante, pudiera concluirse, si aceptamos que se trata

9 Convenio sobre Aviación Internacional. Chicago, 1944. Artículos 32 y 83 bis.

de un articulado armónico y coherente, que el contrato de fletamento en nuestro sistema es un arrendamiento con tripulación.

ACMI (aircraft, crew, maintenance and insurance)

En la práctica existe también la modalidad de ACMI-lease, que por su naturaleza puede ubicarse como un wet-lease, en los términos que lo hemos venido analizando, en cuanto el arrendamiento de la aeronave incluye además a la tripulación, sin embargo esta modalidad también incluye el mantenimiento de la aeronave y el seguro.

En cuanto a esta modalidad de contratos se refiere (de utilización de aeronaves) debe tenerse precaución de los términos y extremos que cada uno de ellos abarca, siendo que por ejemplo, esta modalidad de ACMI-lease si bien el término a grosso modo incluye el mantenimiento, no incluye la gasolina ni el aceite, igualmente contempla un seguro, éste no incluye el de los pasajeros ni el del equipaje¹⁰, como ocurre con una lista bastante larga de aspectos que no se entenderán cubiertos por el arrendante o fletante.

Sin embargo GAGGERO al referirse al wet-lease expone que el mismo incluye el abastecimiento de gasolina, lo cual constituye una diferencia bastante determinante, de la cual es importante cerciorarse, en vista

de que no existe consenso total en la praxis aeronáutica de aspectos como este.

Leasing Operativo

Las figuras del arrendamiento operativo, financiero, leveraged lease y lease back, suelen ubicarse como tipos de contratos de leasing, noción diversa al contrato de renting -alquiler- o lease, que vendrían a representar los contratos de arrendamiento o locación traducidos a nuestra lengua española, sin embargo la noción de leasing en sí misma, cuando no se acompaña de otro calificativo se refiere a lo que en el apartado siguiente denominados arrendamiento financiero.

En el contrato de leasing operativo aeronáutico una empresa productora de estos equipos acuerda ceder por un tiempo y a cambio de un precio determinados el uso y goce de uno o más aeronaves a otra empresa. Las obligaciones del propietario/arrendante radican en la adecuada entrega del bien y velar por los gastos de mantenimiento de la misma.

Una de las características que lo diferencia de la figura del arrendamiento financiero, en adelante leasing, entre otras cosas en virtud de las partes que lo conforman, siendo que en el arrendamiento operativo es el propio productor del equipo quien se constituye en arrendador del mismo., razón por la cual constituye un contrato bilateral.

10 Información disponible en Global Plane Search: <http://www.globalplanesearch.com>

A este contrato también se le ha referido por los términos, arrendamiento de explotación, renting o arrendamiento industrial (BULGARELLI, F. y LEIVA, M. La realidad jurídica, social y económica de los contratos de leasing financiero en Costa Rica. Pp. 32-33).

Además del sujeto sobre el cual recae la figura del arrendante, este contrato también se caracteriza por la posibilidad de que el arrendatario se encuentre facultado para legítimamente dar por terminado el contrato por motivo de que las condiciones técnicas del equipo no le resultaren satisfactorias, dando previo aviso de ello al arrendante, quien además de recibir el importe periódico cobrado en virtud del contrato, logra por esta vía una opción para colocar sus productos.

Por su parte, la obligación del arrendante de dar mantenimiento al equipo arrendado, incluye la obligación de cubrir los gastos derivados de reparaciones, seguros e impuestos¹¹. Esta autora señala que en este tipo contractual las partes del contrato serán las mismas del contrato de leasing financiero, sin embargo *el propietario del bien no tiene necesariamente que ser una compañía de financiamiento comercial*, (BULGARELLI, F. y LEIVA, M. Op. Cit. Pág. 32), sin embargo para nuestros efectos entenderemos que más allá

de ser una posibilidad, la condición de que el arrendante del bien debe ser la empresa productora constituye un carácter definitorio de estos contratos, siendo precisamente que cuando se involucre una entidad financiera se estará entonces ante una modalidad de leasing financiero, como veremos más adelante.

En este sentido, el Lic. Abraham Stern señala que “en este tipo de operación no interviene una entidad financiera, y las negociaciones se hacen directamente entre el fabricante del equipo y el usuario.” (STERN, Abraham. El contrato de leasing internacional de equipo (cross border equipment lease) y su incorporación en el sistema jurídico costarricense. 1994. Pág. 53)

En otro orden de ideas, el plazo de los contratos de leasing operativo suele ser relativamente corto comparado con la vida económicamente útil del bien arrendado. Particularmente, en el campo aeronáutico los plazos pueden rondar entre los dos y los siete años.¹²

A nivel económico y financiero este contrato presenta varias ventajas, entre ellas el arrendatario podrá utilizar un bien de equipo que necesita sin tener que realizar la inversión de adquirirlo, pudiendo además incluir como gastos operativos las cuotas periódicas que pague por

11 Al respecto ver: STERN, Abraham. El contrato de leasing internacional de equipo (cross border equipment lease) y su incorporación en el sistema jurídico costarricense. 1994. Pp. 53-54; y BULGARELLI, F y LEIVA, M. Op. Cit. Pp. 32-33.

12 Información disponible en Global Plane Search: <http://www.globalplanesearch.com>

motivo del uso y goce del bien, mientras que el propietario además de contar con una vía más para proceder a la colocación de sus equipos puede incluir contablemente la depreciación del bien que está dando en arrendamiento.

Arrendamiento Financiero: Leasing

La figura del leasing surge en el seno de los sistemas anglosajones como un mecanismo de financiación empresarial. Algunos autores han señalado como primera manifestación de esta modalidad contractual en la Segunda Guerra Mundial, cuando Reino Unido, severamente golpeada por los ataques alemanes requería comprar buques de guerra, sin embargo a Estados Unidos en virtud de la legislación nacional vigente en ese momento no le resultaba posible vender equipo de guerra a Estados que se encontraran en conflictos armados. Así, en aras de obviar tal situación se decidió alquilar los buques a Reino Unido incluyendo en el contrato una cláusula de opción de venta al finalizar el plazo del alquiler. (BULGARELLI, F. y LEIVA, M. Op. Cit. Pág. 11)

La Dra. María Sierra Flores señala que puede ubicarse igualmente a las consecuencias generadas a nivel económico en la época de la pos-guerra, en virtud de la necesidad de buscar vías alternas y viables para el financiamiento de las empresas, siendo que incluso los préstamos bancarios en oportunidades no resultaban ya óptimos para la situación de las empresas, y por medio de la financiación externa usualmente había que desembolsar al

menos un 15 o 20 por ciento del monto requerido. (SIERRA, María. El Leasing internacional en el Tratado UNIDROIT. Pág. 2-3).

Luego entre los años 60's y 70's se extiende la implementación de esta figura contractual a Europa, y a partir de ese momento se considera que el mayor impulso lo dan las sociedades financieras. Surgiendo la primera de ellas en Estados Unidos en el año 1952 en San Francisco, con el US Leasing Corporation, luego en España en el año 1965 con la sociedad Alquiber y Alequinsa, en Colombia en 1973 con City Corporation, Leasing de Colombia y Leasing Mazuera.

En nuestro país se incorpora la utilización de esta figura contractual aproximadamente en el año 1995 con los contratos de leasing ofrecidos por la Banca Privada para financiar la compra de vehículos.¹³

Sin embargo, como menciona la Dra. Sierra con el desarrollo de esta figura no tarda en emplearse en el campo de los transportes tanto marítimo como aéreo, espacios en los cuales adquirió rápida importancia. Así, las empresas aeronáuticas, incluyendo las que han tenido sedes o agencias en nuestro país, regularmente utilizan este tipo de contratación para el desarrollo de su actividad comercial.

En razón de la realidad práctica en el campo aeronáutico, los contratos de leasing resultan generalmente de naturaleza internacional,

13 Las Licenciadas Bulgarelli y Leiva hacen un análisis del contrato de leasing, particularmente ubicado en la realidad costarricense contemporánea, criticando al respecto la incorrecta utilización del leasing como contrato de financiación empresarial para adquirir bienes de equipo que gozan con la facultad de autofinanciarse, en cuando el lessor - arrendatario- utilizará el bien dentro de su giro comercial para producir activos, sin embargo al utilizar esta figura para adquirir bienes de consumo, como automóviles para uso doméstico en realidad no se percibe una adecuada implementación de la operación financiera del leasing.

siendo que el productor del bien, la sociedad de financiamiento -lessor- o el usuario -lessee- tienen su sede u oficinas en países diversos.

Para arribar a un punto un poco más claro, podríamos definir al contrato de leasing como aquel por medio del cual un sujeto -usuario- insta a una empresa que se dedique al financiamiento empresarial que adquiera determinado bien para que luego proceda a cederle el uso y goce del mismo. La empresa –entidad financiera- adquiere el bien, celebrando a título personal un contrato de compraventa con la empresa que produzca el bien -vendedor-, la cual a su vez tendrá conocimiento de la posterior cesión del uso del bien que hará la entidad financiera. Una vez celebrada la compraventa, celebra el contrato al que se le asigna la denominación de leasing (a pesar de que en realidad debe tenerse en cuenta que para efectos prácticos e incluso a nivel de responsabilidad contractual la operación de leasing había dado inicio desde el acuerdo entre la entidad financiera y el usuario para que la primera adquiriera un bien en particular).

En la contratación celebrada entre la entidad financiera y el usuario se acuerda la cesión del uso y goce del bien, a cambio de un precio determinado que será pagado periódicamente por el usuario –análogo al precio del alquiler en el contrato de arrendamiento tradicional- , pactándose también una opción de compra que será ejecutable al finalizar el plazo del contrato.

El bien permanecerá a nombre de la entidad financiera, quien será la propietaria del mismo, quien solamente responderá por la entrega, transfiriendo al usuario la acción directa contra el vendedor por los defectos del bien. Igualmente los gastos de mantenimiento y demás correrán por cuenta del usuario.

Por la naturaleza del leasing, y la inexistencia de un término semejante en otras lenguas a la hora de traducirlo y adaptarlo a otros sistemas jurídicos distintos del anglosajón han surgido no pocas confusiones. Así se le ha pretendido considerar una compra venta a plazos, una modalidad de arrendamiento de tipo financiero, un contrato con connotaciones de la comisión, promesa de venta, préstamo, mutuo y comodato básicamente.

Para nuestros efectos consideramos al contrato de leasing una figura autónoma que comparte algunos efectos y caracteres que también se encuentran presentes en los tipos contractuales anteriormente mencionados, sin que ello implique tampoco que se trata de una mezcla de varios contratos.

Por otro lado, a diferencia del leasing operativo este –el financiero– es irrevocable de manera que el usuario no podrá resolver en contrato unilateralmente.

En Costa Rica no se encuentra regulado el leasing propiamente, menos aún en su modalidad de contrato aeronáutico internacional, existiendo normativa solamente referida a cuestiones tributarias (Decreto Ejecutivo 32433-H del año 2005), siendo que precisamente uno de los atractivos del leasing ha sido desde sus inicios las ventajas no solo económicas sino también fiscales que presenta.

La falta de regulación expresa de este contrato puede llevar a la implementación de cláusulas abusivas, siendo que nos encontramos ante contratos que en la práctica se han caracterizado por ser de adhesión, lo que permite a la parte que lo prepara –sociedad financiera– obtener eventuales beneficios en perjuicio del usuario,

independientemente de la posibilidad de alegar con posterioridad la nulidad de tales cláusulas por resultar abusivas.

Igualmente, la Dra. Sierra señala otras problemáticas a las cuales se habrán de enfrentar las partes antes las lagunas legislativas, en vista de que a la hora de resolver conflictos se opta de tratar de estirar el contenido de los contratos típicos que más se acerquen a esta figura. Esta autora indica que "(...) respecto de aquellos ordenamientos que no cuenten con una regulación privada específica para el leasing financiero, los problemas que se planteen y que no puedan resolverse por lo dispuesto en el contrato celebrado por las partes habrán de solucionarse con arreglo a la aplicación analógica de las normas previstas para las figuras anteriormente señaladas -*compraventa, arrendamiento, promesa de venta, comisión, entre otros*-, pero moduladas convenientemente por la mixtura de prestaciones que aparezcan en el contrato en cuestión y teniendo en cuenta la finalidad última de la figura de leasing internacional acogida en el Tratado, que es la de financiar la disponibilidad inmediata del equipo adquirido exclusivamente a tal efecto y a cambio de la devolución gradual por la Empresa usuaria a la sociedad de leasing del importe anticipado a través de la compraventa más los intereses devengados y la remuneración a la actividad de la Sociedad de leasing." Lo escrito entre guiones no pertenece al original. (SIERRA, María. Op. Cit. Pág.23).

Es menester mencionar que incluso a nivel de normas internacionales, en Convenio sobre el Leasing Financiero Internacional de la UNIDROIT, aprobado en Ottawa el 20 de mayo del año 1988, resultado de un largo proceso de estudio y análisis, si bien expone en sus motivos y primer artículo que tiene la intención de con su clausulado asegurar la equidad en las prestaciones de las partes, en realidad esta motivación pareciera no reflejarse en su clausulado.

En este sentido por ejemplo, puede contrastarse el contenido de los artículos 12 y 13, y los artículos 9 y 8.2, lo anterior en cuanto el primer par indicado presenta clara inequidad en cuanto a los amplios términos a partir de los cuales se establece la protección de los derechos de la sociedad de leasing, así como el funcionamiento automático previsto también en su beneficio, mientras que con respecto al usuario se prevén una serie de presupuestos y requisitos para tutelar los derechos de los usuarios.

Igualmente, el segundo par indicado refleja la desigualdad entre el casuismo con el cual se exponen las obligaciones del usuario, mientras que las de la sociedad de leasing se plantean de una manera meramente general indicando que debe asegurar la posesión pacífica del bien arrendado.

Esta modalidad de contrato sin embargo es de gran utilización en el campo aeronáutico, resultando imperioso en este sentido el poder traer más claridad al respecto, sobre todo en

caso de encontrarnos ante situaciones de patología negocial, para poder garantizar el debido respecto de los derechos de todas las partes. En la práctica algunos aspectos que han demostrado ser más problemáticos son por ejemplo lo referido a la repatriación de las cuotas pagadas, la regulación de la opción de compra y la protección de los derechos de propiedad de la sociedad de leasing así como la recuperación del bien por parte de ésta, su legítima propietaria.¹⁴

Dentro de la categoría de los contratos de leasing, además del financiero y el operativo, la praxis ha desarrollado algunas otras modalidades derivadas¹⁵. Así, por ejemplo, el leveraged lease, que ha resultado de utilidad en campo aeronáutico por el elevado precio de las aeronaves y equipo relacionado.

El leveraged lease puede concebirse como un leasing financiero apalancado, de manera que la sociedad de leasing no adquiere la aeronave por su propio peculio, sino que aporta parte del precio, usualmente un monto no muy elevado, alrededor de un 20 o 30 por ciento, o incluso menos, y el resto del precio lo financia una segunda sociedad financiera, a quien le son cedidos los derechos derivados del contrato de leasing.

Intercambio de aeronaves

Dentro del contexto de contratos de utilización de aeronaves GAGGERO afirma que el contrato de intercambio o banalización, constituye *la figura más compleja e indefinida de la categoría*. Este autor define al intercambio aeronáutico como “un contrato complejo en que dos o más explotadores de aeronaves se ceden recíprocamente el derecho de utilizar sus respectivas máquinas en el cumplimiento de las operaciones fijadas de común acuerdo.” (GAGGERO, Eduardo. Op. Cit. Pág. 42) Considerando este autor la viabilidad de estos tanto entre líneas aéreas de un mismo país, como a nivel internacional.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú pareciera compartir el criterio mencionado, siendo que se refiere a este contrato como aquel en el que una empresa explotadora de rutas aéreas cede a otra - también explotadora- el control operacional de una aeronave por un periodo determinado de tiempo. (MTC. EVALUACIÓN DE ACUERDO DE ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO DE AERONAVES. 2003.)

En ambos casos, se parte de que el acuerdo de intercambio opera sin tripulación. Siguiendo esa

14 Al respecto ver: SIERRA, María. Op. Cit. Pp. 7-9.

15 También se ha utilizado la figura del lease-back o leasing de retorno, la cual lejos de ser novedosa se utilizó por primera vez en los Estados Unidos en el año 1936 (BULGARELLI, F. y LEIVA, M. Op. Cit. Pág. 12), y constituye una modalidad en la cual hay dos contratos, un primer contrato de compraventa entre una empresa (vendedora/usuario) y una sociedad de leasing, luego se celebra entre esas dos partes un contrato de leasing, en el cual la empresa vendedora figura como leasor, es decir la empresa vende el bien, transfiriendo su derecho de dominio, y luego le son cedidos los derechos de uso y goce del bien en cuestión. (SIERRA, María. Op. Cit. Pág. 5)

línea de pensamiento la Ley General de Aviación Civil en los numerales 318 y 319 hace referencia al intercambio de aeronaves, estableciendo que *puede* celebrarse como un arrendamiento recíproco (restando determinar de qué otra manera podrá ser acordada una negociación de esta naturaleza), y que operará sin tripulación.

Sin embargo, se indica también que se celebrará entre “empresas costarricenses” limitante cuya justificación desconocemos.

Hasta aquí no encontramos mayor problema, sin embargo en resoluciones de la CLAC se hace referencia al “intercambio o fletamento” despertando la duda de si es que ambas nociones se están considerando sinónimos, cuando hasta aquí ambas nociones implican un distintivo básico y es que la primera opera sin tripulación y la segunda con ella.

Sin embargo, igualmente se hace referencia en varios textos a las figuras de arrendamiento, fletamento e intercambio, pareciendo en tales términos que son consideradas tres figuras diversas, cuando luego se refiere al fletamento como wet-lease o arrendamiento con tripulación. Solamente para luego, definir aeronave arrendada, fletamento, subfletamento y subarrendar, de donde podríamos concluir que sí se percibe alguna diferencia conceptual entre las tres figuras, no obstante no es más que una simple conjetura antojadiza. (CLAC: GEPEJTA 11-2003 Y 13-2004).

Por otro lado, en un informe que presenta la AITAL a la CLAC para la Décimo Tercera reunión de la GEPEJTA se indica que siguiendo la tesis de Federico Videla, puede concluirse que el intercambio se refiere a un acuerdo de realizar fletamentos -no así arrendamientos- recíprocos, criterio opuesto

al expresado hasta ahora, pero que goza del reconocimiento de importantes instancias en material aeronáutica (AITAL y CLAC).

En dicho Informe se considera además que la banalización no resulta otra denominación de la misma figura, sino que se refiere a esta modalidad de contratación, pero cuando se acuerda de manera permanente.

Algunas reflexiones finales

Las prácticas mercantiles han demostrado innovar con rapidez contratos, operaciones negociales, formas de pago, y otros institutos que el Derecho paulatinamente trata de traducir en su propio lenguaje, procurando dar respuesta precisamente al contexto a partir del cual surgen.

En este sentido en el campo aeronáutico además del elemento mercantil, generados de cambios imparables desde sus inicios, debemos ubicar la innegable internacionalidad de los contratos de utilización de aeronaves. Elemento este último que implica la problemática de tener que realizar una sumatoria de todas las lagunas, indefiniciones conceptuales, y antagonismos de los sistemas legales Estatales, lo cual no representa sino obstáculos al desarrollo de la actividad aeronáutica.

Ante esta situación resulta de gran importancia la unificación de criterios, expresada luego a nivel legislativo, pero creada en el seno del contexto que le dio origen: la praxis aeronáutica, no la teoría legal, a la cual le queda la tarea de adecuar tales nociones prácticas ya redondeadas y coherentes entre sí, y crear un sistema organizado, en la medida de lo posible justo, y procurando garantizar la equidad en las prestaciones de las partes involucradas.

BIBLIOGRAFÍA

Libros y Trabajos Finales de Graduación

BULGARELLI, F. y LEIVA, M. La realidad jurídica, social y económica de los contratos de leasing financiero en Costa Rica. <http://www.uned.ac.cr/sep/recursos/investigaciones/documents/RealidadJuridica.pdf>

FLORES DOÑA, María de la Sierra. El Leasing Financiero Internacional en el Tratado UNIDROIT. Universidad Complutense de Madrid. 2006. <http://www.ucm.es/eprints/1533>

STERN, Abraham. El contrato de leasing internacional de equipo (cross border equipment lease) y su incorporación en el sistema jurídico costarricense. 1994.

GAGGERO, Eduardo. Contratos de Utilización de Aeronaves. Fundación de Cultura Universitaria. Uruguay. 1979.

Documentos electrónicos

Evaluación de Acuerdo de Arrendamiento, Fletamento o Intercambio de Aeronaves. Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Perú. http://www.mts.go.pe/portal/transportes/aereo/guias_man/mia/data/apendice_a/procedimiento_f_dgac_a_036_mia_rev5.pdf

Arrendamiento de Aeronaves en el transporte aéreo internacional. Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y Oportunidades de la

Liberalización. ATConf/-WP/9. Montreal. 24 a 29 de marzo del año 2003. http://www.icao.int/incao/en/atb/atconf5/docs/atconf5_wp009_sp.pdf
Estudio del problema de fletamento o intercambio de aeronaves en la región. Undécima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA). Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Febrero 25-27 del año 2003. <http://clacsec.lima.incao.int/reuniones/2003/gepjta11/ne/11gene-05.pdf>

Estudio acerca del Arrendamiento de Aeronaves. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). 1999 <http://clacsec.lima.incao.int/reuniones/2003/gepjta11/ne/11gene-05.pdf>

Recomendación sobre Arrendamiento de Aeronaves. Conferencia Europea de Aviación Civil. (CEAC) 21-1 <http://clacsec.lima.incao.int/reuniones/2003/gepjta11/ne/11gene-05.pdf>.

Estudio del problema de fletamento o intercambio de aeronaves en la región. Décimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA). Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. Santiago, Chile. Marzo 9-11 del año 2004. <http://clacsec.lima.incao.int/reuniones/2004/gepjta13/ne/13gene16.pdf>.

Aircraft Lease. Global Plane Search. <http://www.globalplanesearch.com/aircraft/nis/definition.htm>

Air Leasing. Aerospace.
<http://www.aerospace-technology.com/glossary/air-leasing.html>

Aircraft for Charter. Global Plane Search.
<http://www.globalplanesearch.com/aircraft/charter/aircraft-charter.htm>

Legislación

UNIDROIT Convention on International Financial Leasing <http://www.jus.uio.no/lm/unidroit.financial.leasing.convention.1988/doc>

Código Aeronáutico. Uruguay. <http://www.parlamento.gub.uy/leyes/ley14305.htm>

Ley General de Aviación Civil y sus Reformas. Nº 5150. Costa Rica. <http://www.pgr.go.cr>

Diccionarios legales y económicos

<http://www.investorwords.com>

<http://www.specialinvestor.com/terms/2004.html>

<http://www.geocities.com/WallStreet/Exchange/8413/leverage.htm>

<http://dictionary.law.com/default2.asp?selectd=1122&bold=|||>