

Rusia desafía al derecho aeronáutico internacional

Por Diego Fargosi

La reciente invasión ordenada por Putin a Ucrania ha generado una situación sin precedentes en el derecho aeronáutico y en especial en la industria del leasing de aeronaves por lo novedoso de la situación y por la cantidad de aeronaves involucradas y su gran valor.

Antes de la caída del comunismo, Rusia supo ser un gran fabricante de aeronaves comerciales de gran porte. Con el mundo dividido en dos ejes, Rusia tenía un mercado cautivo en aquellos países de la órbita soviética, pero, con el colapso de la U.R.S.S, los grandes fabricantes como Tupolev, Ilyushin o Sukhoi se enfrentaron a un panorama poco alentador: un mercado dominado por los fabricantes occidentales, que contaban con el apoyo de bancos y fondos para financiar esos aviones, que superaban operativa y tecnológicamente a los aviones soviéticos. Sumado a esto, Rusia y sus aliados debían ahora ceñirse a estrictas reglamentaciones internacionales si querían hacer uso de sus derechos de vuelo a terceros países.

Frente a la opción de continuar volando con aeronaves de vieja tecnología y poco competitivas, que carecen de soporte post venta, recurrieron al mercado internacional que ofrece aeronaves occidentales modernas a precios competitivos mediante leasings operativos o financieros que les permitió a las líneas aéreas rusas ofrecer el mismo servicio que sus pares occidentales y, lo mas importante, a costos similares.

En la actualidad, gran parte de los aviones que operan las líneas aéreas rusas son de origen occidental y, de estos, un gran porcentaje, es decir más de 500, son propiedad de compañías de leasing que los alquilan a las empresas rusas para que hagan sus vuelos tanto domésticos como internacionales.

Pero, el acceso al mercado de aeronaves provistas por empresas de leasing no fue gratuito y Rusia debió resignar ciertos aspectos de su soberanía aeronáutica al autorizar que aeronaves con matrícula extranjera operen con líneas aéreas rusas, los tripulen rusos y estén basadas en Rusia, un verdadero golpe al ego del otrora gigante mundial.

Nuestro Código Aeronáutico (Ley 17.285) en sus artículos 106 y 107 es claro en cuanto a que las aeronaves afectadas a concesiones otorgadas por la República Argentina deben contar con matrícula nacional y estar tripuladas por argentinos. El mismo criterio de matrícula y tripulación nacional mantienen Brasil, Estados Unidos o Canadá por citar algunos ejemplos.

Dicha cesión de soberanía registral que Rusia aceptó para que sus empresas vuelen por el mundo con aeronaves occidentales, también permitió a las empresas de leasing, que son financiadas por bancos, fondos de inversión y fondos de pensión, poder alquilar aeronaves a empresas rusas ya que el control registral, el control de aeronavegabilidad -que lo da la matrícula- y la seguridad jurídica del país de registro iban a estar en un país considerado de bajo riesgo, eludiendo así la poca confianza en las autoridades y regulaciones rusas, despejando dudas para los inversores que prefieren jurisdicciones seguras.

Ante ese panorama, comenzó la búsqueda de registros de conveniencia que permitieran cumplir con la normativa aeronáutica internacional (Convenio de Chicago) y, reducir la carga impositiva para las empresas rusas ya que registrar un avión en el Reino Unido, España o Japón implica costos impositivos que pueden ser evitados mediante el uso de registros aceptables para los inversores pero que son de baja carga impositiva. Dicho escenario derivó en que previo a la invasión de Ucrania unos 450 aviones que operan para empresas rusas estén matriculados en Bermudas, territorio de ultramar del Reino Unido ya que ese país reunía el atractivo impositivo con la confianza de ser territorio británico.

Como dijimos anteriormente, el país de registro otorga la aeronavegabilidad a las aeronaves. En nuestro país lo hace la ANAC y en los Estados Unidos la FAA. En Rusia lo hace la autoridad de transporte federal, pero solo respecto de las aeronaves matriculadas en Rusia, no de las extranjeras que vuelan en Rusia como las registradas en Bermudas.

Hace unos días, con fecha 14 de marzo de 2022, la Bermuda Civil Aviation Authority (BCAA), emitió la Notificación GEN-01-2022 en la que suspende los certificados de aeronavegabilidad de todas las aeronaves registradas en Bermudas y afectadas a empresas rusas (estamos hablando de más de 450 aviones fabricados por Boeing y Airbus principalmente).

Irlanda, otro de los países utilizados para registrar aeronaves que operan en países como Rusia, hizo lo mismo que Bermudas unos días después y revocó los certificados de aeronavegabilidad de los aviones registrados allí.

De esa manera, las aeronaves alcanzadas por esa norma deben dejar de prestar servicios aerocomerciales por carecer de certificados de aeronavegabilidad del país de registro. De continuar operando, estarían incumpliendo con el art. 33 de Chicago que establece el reconocimiento de terceros países de los certificados de aeronavegabilidad emitidos por países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En respuesta a ello, la autoridad rusa emitió una directiva para registrar en su matrícula a los aviones con registro de Bermudas, una medida a todas luces contraria a lo dispuesto en el art. 18 de la Convenio de Chicago que establece la prohibición de la doble matriculación de una aeronave. Nótese que Bermudas no dio de baja las matrículas, sino que suspendió los

certificados de aeronavegabilidad. Por ello, al anotarlas en su registro, el gobierno ruso incumple el art. 18 del Convenio de Chicago que prohíbe la doble matriculación y el 19, que establece que para una nueva matrícula debe darse de baja la anterior de conformidad con las leyes de ese país, tal como lo reconoce la Convención. Además, busca otorgar aeronavegabilidad para lo que, en una maniobra totalmente alejada de los estándares de seguridad operacional, difirió la validez de los certificados habilitantes.

La BCAA fue bien clara en que únicamente desregistrará aeronaves a pedido de su propietario (ej. compañías de leasing) y en cumplimiento de la normativa OACI y del Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 en cuanto a los instrumentos de desregulación establecidos en dicho Convenio.

A modo de conclusión, me parece interesante evaluar y confrontar la visión desde el derecho y desde la realidad económica. La actitud rusa genera indignación ya que habilita a las empresas de su país a una abierta violación e incumplimiento de tratados internacionales vigentes y válidos, de los que Rusia es parte.

Además, perjudica a compañías de leasing muchas de las cuales, por ejemplo, están financiadas por fondos de pensión de maestros de los Estados Unidos. Rusia seguramente será sancionada y los efectos en su posición en el mercado aerocomercial durarán décadas.

Rusia ha puesto en duda uno de los principios rectores de la OACI, el cual es una aviación segura y eficiente.

Pero, como la realidad es en gran parte económica, seguramente se llegue en algún momento a un acuerdo apelando a la sensatez, ya no del gobierno de Putin sino de las empresas que tampoco pueden, ni quieren, ver el valor de sus activos desplomarse sin más.

Por otra parte, los rusos no pueden soportar económica ni operacionalmente centenares de aviones si no pueden volarlos internacionalmente, y cuando lo hagan seguro sean embargados ya que, más allá de la matrícula rusa que pueden colocarle con el aval del gobierno de su país, los aviones son de registro de Bermuda que se mantiene hasta que el propietario lo de baja.

Las empresas deben pensar en el día después, y ya hay negociaciones para la devolución de las aeronaves con algún grado de orden, pues las empresas de leasing no quieren que sus activos se conviertan en carentes de valor por no tener registro ni ser aeronavegables y, las líneas aéreas rusas saben que va a haber un día después y deberán volver a acceder al mercado internacional y abreviar en la misma fuente a la cual están perjudicando.

Lo que si es seguro es que la actitud del gobierno ruso no será gratuita, y dejar esto atrás va a llevar décadas en las que primarán la desconfianza y limitaciones para las empresas de su país.