



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN JURÍDICA**

**Cuestión 47: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica**

**PROMOCIÓN DEL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (CONVENIO DE MONTREAL DE 1999)**

[Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos, el Grupo de familiares de víctimas de accidentes de aviación (ACVFG) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

**RESUMEN**

El Convenio de Montreal de 1999 (MC99) estableció un régimen moderno, equitativo y eficaz para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales. Si bien el MC99 se consideraba como el régimen universal de responsabilidad civil para el transporte internacional por vía aérea, actualmente sólo 103 Estados miembros de la OACI (54%) son Partes en el mismo. El Convenio de Varsovia de 1929 y sus diversos instrumentos de enmienda siguen en vigor.

Esto constituye un conjunto complejo de regímenes de responsabilidad parciales potencialmente aplicables. Por consiguiente, según el itinerario, aun los pasajeros y los envíos de carga que parten de Estados que ya son Partes en el MC99 pueden quedar sujetos a las disposiciones de regímenes anteriores.

En septiembre de 2010, en la Resolución A37-24 la Asamblea de la OACI instó a los demás Estados a ratificar el Convenio de Montreal de 1999. Lamentablemente, desde entonces sólo siete Estados más han ratificado el Convenio o se han adherido al mismo. Una de las recomendaciones de la sexta Conferencia de transporte aéreo (ATConf/6), en marzo de 2013, fue instar a los Estados a ratificar el MC99.

Debido a los beneficios que pueden obtenerse de la aceptación universal del Convenio, se debería instar una vez más a los Estados miembros a ratificar el MC99 o adherirse al mismo.

**Decisión de la Asamblea:** A la luz de la Resolución A37-24 de la Asamblea y los beneficios de lograr un régimen universal para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales, los cosignatarios invitan a la Asamblea a instar a todos los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a ser Partes en el MC99 lo antes posible.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con la Estrategia de implantación básica – Apoyo al Programa – Servicios jurídicos y relaciones exteriores.
--------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
-----------------------------------	---------------

<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010), (Doc 9958) Recomendación de la ATConf/6-WP/104 Informe sobre la cuestión 1.1 del orden del día (1.1.4)
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio de Montreal de 1999 (MC99) entró en vigor el 4 de noviembre de 2003 y estableció un régimen de responsabilidad civil moderno respecto al transporte internacional por vía aérea.

1.2 Si bien el MC99 se consideraba como el régimen universal de responsabilidad civil, casi una década más tarde sólo 103 Estados miembros (54%) son Partes en el mismo<sup>1</sup> (aunque la mayor parte del total del tráfico aéreo regular la cubren esos Estados). Varios Estados importantes en la aviación permanecen fuera del régimen. Ni el Convenio de Varsovia de 1929 original ni sus instrumentos de enmienda lograron jamás aceptación universal:

Tratado	Entrada en vigor	Número de Partes
Convenio de Chicago de 1944	1947	191
Convenio de Varsovia de 1929	1933	152
Protocolo de La Haya de 1955	1963	137
Protocolo de Guadalajara de 1961	1964	86
Protocolo adicional núm. 1 de Montreal, 1975	1996	50
Protocolo adicional núm. 2 de Montreal, 1975	1996	51
Protocolo adicional núm. 3 de Montreal, 1975	No está en vigor	21
Protocolo adicional núm. 4 de Montreal, 1975	1998	58

1.3 En realidad, los instrumentos anteriores, el Convenio de Varsovia de 1929, el Protocolo de La Haya de 1955, el Convenio de Guadalajara de 1961 y algunos de los Protocolos adicionales de Montreal de 1975 permanecen en vigor, creando un conjunto complejo de regímenes de responsabilidad civil parciales potencialmente aplicables.<sup>2</sup>

1.4 Esto significa que en muchos casos los pasajeros, los expedidores y las líneas aéreas aún no gozan de los importantes beneficios que ofrece el MC99.

<sup>1</sup> Véase el Apéndice.

<sup>2</sup> Del hecho que sólo algunos Estados ratificaron el Convenio de Varsovia de 1929 original sin sus instrumentos de enmienda resulta una confusión particular, mientras que otros Estados pasaron a ser Parte de uno o más de los instrumentos de enmienda sin ratificar el Convenio original. Los tribunales han sostenido que la adhesión a un Protocolo de enmienda por un Estado que no es Parte en el Convenio no hace que ese Estado sea Parte del Convenio no enmendado: véase Chubb contra Asiana Airlines 214 F 3<sup>rd</sup> 301, 308 2<sup>nd</sup> Cir 2000 (Docket 99-7617) – EUA.

## 2. ANTECEDENTES

2.1 La adopción universal del MC99 proporcionará beneficios importantes para todas las Partes:

i) *Para los pasajeros* – el MC99 reemplaza los límites de responsabilidad de las líneas aéreas arbitrariamente bajos, de tan poco como 12 000 USD (véase la Tabla 1) por muerte o lesiones en el marco de los regímenes de responsabilidad civil anteriores, el Convenio de Varsovia y el de Varsovia/La Haya. De conformidad con el MC99, los pasajeros tienen derecho a reclamar por daños hasta 113 110 derechos especiales de giro (aproximadamente 170 000 USD en abril de 2013) sin prueba de negligencia o culpa. Si los daños reclamados exceden de dicha suma, corresponde a la línea aérea la carga de la prueba para demostrar que no hubo negligencia. El MC99 también contiene otras disposiciones favorables para el consumidor como, por ejemplo, las reclamaciones de los pasajeros pueden presentarse opcionalmente en diversas jurisdicciones y las líneas aéreas hacen a las víctimas pagos adelantados por indemnizaciones futuras. Finalmente, la OACI revisa los límites de responsabilidad cada cinco años asegurando así que el MC99 siga el ritmo de los acontecimientos y la inflación.

ii) *Para los expedidores de carga* – el MC99 facilita específicamente a las líneas aéreas el uso de registros electrónicos, incluidas las cartas de porte aéreo electrónicas (e-AWB) y otros documentos de transporte. Como resultado, se realizan economías considerables y beneficios para el medio ambiente, al eliminar el papel de la cadena de suministro de la carga aérea. El MC99 es un requisito previo para la iniciativa de transporte electrónico, que procura eliminar los documentos impresos en papel de los suministros de carga aérea. Se calcula que el transporte electrónico producirá beneficios por un total de 4 900 millones USD anuales. Los expedidores, transitarios y encargados de la reglamentación se beneficiarán de la tramitación más rápida y precisa de los documentos, el aumento de la productividad y la seguridad, los envíos en menor tiempo y un mejor cumplimiento de los requisitos de aduana.

iii) *Para las líneas aéreas* – Actualmente, la mayoría de las líneas aéreas explotan grandes redes de rutas que devienen mundiales. Sin embargo, sin la ratificación universal del MC99, el conjunto de regímenes de responsabilidad parciales continúa existiendo. Por ejemplo, un vuelo entre un punto de origen y su destino puede tener pasajeros y envíos de carga que están sujetos a diferentes regímenes de responsabilidad.

Esto crea casos complejos y confusión para determinar qué régimen se aplica a un incidente o accidente determinado. La obtención de cobertura de seguro adecuada y la tramitación de reclamaciones que resultan del transporte internacional por vía aérea son procesos innecesariamente complejos. La aceptación universal del MC99 contribuirá mucho a la eliminación de esos problemas.

2.2 La aceptación universal del MC99 hará que los gobiernos puedan verdaderamente asegurar que se aplicará un régimen de responsabilidad moderno y equitativo a las reclamaciones relativas a los pasajeros y carga, cualquiera sea la ruta o el destino del vuelo. Del mismo modo, puesto que el MC99 facilita el uso de la e-AWB, la aceptación universal significa que los gobiernos pueden estar seguros de que las partes interesadas de sus respectivas industrias pueden contar con la conectividad de la carga aérea para aprovechar tiempos de envío más breves, la posibilidad de hacer el seguimiento de la carga y menores costos a escala mundial.

**Tabla 1 – Límites relacionados con los diferentes regímenes de responsabilidad de las líneas aéreas**

<b>Tipo</b>	<b>Convenio de Varsovia (1929)</b>	<b>Protocolo de La Haya (1955)</b>	<b>Protocolo adicional núm. 2 y Protocolo núm. 4 de Montreal</b>	<b>Convenio de Montreal (1999)</b>
<b>Muerte o lesiones</b>	12 000 USD	24 000 USD	25 000 USD	<b>170 000 USD</b> (primer nivel, pueden recobrase sumas más elevadas)
<b>Carga</b>	20 USD por kg	20 USD por kg	25 USD por kg	<b>28 USD por kg</b>
<b>¿Disposiciones sobre documentación electrónica?</b>	No	No	Sí (Protocolo núm. 4 únicamente)	<b>Sí</b>

*Nota: En la tabla se compara la cifra de conversión de USD al tipo medio de mercado el 4 de abril de 2013, para los diversos límites y niveles. Los Tratados no especifican un valor en USD, estos valores se calcularon en USD para facilitar la referencia y comparación.*

-----

## APÉNDICE

### LISTA DE ESTADOS MIEMBROS DE LA OACI QUE SON PARTES EN EL MC99

Albania	Estados Unidos	Nigeria
Alemania	Estonia	Noruega
Arabia Saudita	Finlandia	Nueva Zelandia
Argentina	Francia	Omán
Armenia	Gambia	Países Bajos
Australia	Georgia	Pakistán
Austria	Grecia	Panamá
Bahrein	Hungría	Paraguay
Barbados	India	Perú
Bélgica	Irlanda	Polonia
Belice	Islandia	Portugal
Benin	Islas Cook	Qatar
Bosnia y Herzegovina	Israel	Reino Unido
Botswana	Italia	República Árabe Siria
Brasil	Jamaica	República Checa
Bulgaria	Japón	República de Corea
Burkina Faso	Jordania	República de Moldova
Cabo Verde	Kenya	República Dominicana
Camerún	Kuwait	República Popular China
Canadá	La ex República Yugoslava de Macedonia	República Unida de Tanzania
Chile	Letonia	Rumania
Chipre	Líbano	San Vicente y las Granadinas
Colombia	Lituania	Serbia
Congo	Luxemburgo	Seychelles
Costa Rica	Madagascar	Singapur
Croacia	Malasia	Sudáfrica
Cuba	Maldivas	Suecia
Dinamarca	Malí	Suiza
Ecuador	Malta	Tonga
Egipto	Marruecos	Turquía
El Salvador	México	Ucrania
Emiratos Árabes Unidos	Mónaco	Uruguay
Eslovaquia	Mongolia	Vanuatu
Eslovenia	Montenegro	
España	Namibia	<b>TOTAL:103 Estados miembros</b>

La Unión Europea también pasó a ser Parte en el MC99 como organización regional de integración económica.