Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ATConf/7-WP/11[1]
7/9/26
(Nota de información)

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

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

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.3: Fortalecer el mecanismo de planificación para emergencias y la protección del público consumidor para lograr un sistema de aviación resiliente

RATIFICACIÓN UNIVERSAL DEL CONVENIO DE MONTREAL DE 1999 Y PAGOS ANTICIPADOS PARA LAS FAMILIAS

[Nota presentada por la Federación Internacional de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos (ACVFFI)]

RESUMEN

Esta nota sostiene que la ratificación universal del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal, 1999) es condición de equidad y de previsibilidad para las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. El Convenio aporta un régimen moderno de responsabilidad del transportista y, en su artículo 28, la base para pagos anticipados que cubran necesidades inmediatas. Con unos 145 partes, persiste un mosaico de regímenes que genera inseguridad jurídica y trato desigual. La Federación Internacional de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos (ACVFFI) pide a la Conferencia que refuerce el llamado a la ratificación y vincule de forma explícita el Convenio con los planes nacionales de asistencia a familiares.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La protección del público consumidor y la planificación para emergencias solo son creíbles si, cuando hay víctimas mortales o heridas graves, el Derecho aplicable permite una respuesta rápida, previsible y equitativa. El Convenio de Montreal de 1999 (MC99) es el instrumento multilateral que moderniza la responsabilidad del transportista aéreo internacional.

1.2 La ACVFFI y las asociaciones que la integran, llevan desde 2010 pidiendo la ratificación universal del Convenio. Ese llamado ha sido reiterado por la Asamblea, por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y por la propia Secretaría, sigue incompleto.

1.3 Esta nota no reproduce el análisis general de la Secretaría sobre protección del consumidor. Se centra en el nexo entre el MC99 (en particular los pagos anticipados del artículo 28) y la asistencia efectiva a las familias.

[1] Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la ACVFII.

2. POR QUÉ EL CONVENIO IMPORTA A LAS FAMILIAS

2.1 El Convenio establece un sistema de dos niveles de responsabilidad por muerte o lesión de las personas pasajeras, con un primer tramo objetivo que evita a las familias la carga de probar la culpa para obtener una compensación inicial. Esa arquitectura es más protectora y previsible que el mosaico del sistema de Varsovia y sus protocolos.

2.2 El artículo 28 dispone que el transportista abone sin demora anticipos a las personas físicas que tengan derecho a ser indemnizadas, para satisfacer necesidades económicas inmediatas. Ese anticipo no es un gesto discrecional de buena voluntad: es parte del régimen jurídico moderno. Sin él, las familias se ven obligadas a costear desplazamientos, alojamiento, trámites y subsistencia en el peor momento de su vida donde son precisamente los proveedores de hogar quienes posiblemente han perdido la vida en una tragedia.

2.3 Cuando el Estado de ocurrencia, el Estado del explotador o el Estado de las familias no es parte en el Convenio, la incertidumbre sobre el foro, el límite y el procedimiento se suma al duelo. El resultado es un trato desigual según el pasaporte y la ruta. Eso es incompatible con el objetivo de un transporte aéreo que sirva a la prosperidad, el trato digno y al bienestar de todos.

3. SITUACIÓN ACTUAL

3.1 A mediados de 2026 el Convenio cuenta con 145 partes (incluidas la Unión Europea como parte en el ámbito de sus competencias). Faltan del orden de cuarenta y nueve Estados miembros de la OACI. La proporción, próxima al 72-75 por ciento, no es suficiente para hablar de universalidad.

3.2 La OACI ha incluido el MC99 entre los tratados clave cuya ratificación se promueve en reuniones de DGAC, seminarios jurídicos y foros regionales. Esa labor debe mantenerse e intensificarse. ACVFFI está dispuesta a contribuir con la voz de las familias ante las autoridades nacionales, foros y otras iniciativas para aquellos que aún no han concluido el proceso interno.

3.3 Ratificar no basta. Los Estados Miembros deben trasladar el artículo 28 a procedimientos operativos en sus planes nacionales: quién paga, en qué plazo, con cargo a qué póliza, cómo se identifica a las personas legitimadas y cómo se coordina ese pago con el Plan Nacional de Asistencia a Familiares. Sin ese puente operativo, el Convenio permanece en el papel.

3.4 La ACVFFI ha pedido también que se examinen las prácticas de las aseguradoras en su relación con las familias. Ese examen no exige, en esta fase, una revisión del Convenio, solo transparencia, equilibrio y participación de quienes representan a las víctimas. Mientras la implementación de la política de asistencia y la ratificación universal no avancen, abrir un debate de enmienda del MC99 se mantiene pendiente.

4. CONCLUSIÓN

4.1 La ratificación universal del Convenio de Montreal de 1999 y la aplicación operativa de los pagos anticipados son medidas de resiliencia y de equidad. Complementan la Norma 8.43 del Anexo 9 y el Doc 9998. No las sustituyen.

4.2 Se insta a la ATConf/7 a reiterar, con la autoridad de un foro económico de alto nivel, que no puede haber un marco moderno de transporte aéreo internacional mientras una parte de las víctimas y sus familias queden fuera del régimen de responsabilidad más protector de que dispone la comunidad internacional.

— FIN —