



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS PASAJEROS EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

(Nota presentada por la República Dominicana y apoyada
por 17 Estados miembros² de la CLAC)

RESUMEN

La inexistencia de un instrumento internacional uniforme sobre los derechos del pasajero crea un vacío legal que afecta la confianza y equidad del sistema mundial de transporte aéreo. Aunque la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha promovido principios básicos, su carácter no vinculante ha permitido sistemas desiguales.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

Retomar y fortalecer la discusión sobre la protección de los derechos del pasajero, con el propósito de fomentar la cooperación internacional y avanzar de manera coordinada hacia la adopción de estándares comunes que aseguren una protección efectiva.

*Objetivos
estratégicos:*

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.*

*Repercusiones
financieras:*

Las acciones propuestas podrían desarrollarse dentro del marco del presupuesto ordinario o mediante recursos extrapresupuestarios asignados a iniciativas de protección de derechos humanos y seguridad operacional.

Referencias:

Convenio sobre Aviación Civil Internacional (1944) (Convenio de Chicago)
OACI (2012). *Informe de la Decimoprimera Reunión del Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP/11)*, Montreal
OACI (2013). *Informe de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6)*, Montreal.
OACI (2015). *Principios Básicos sobre la Protección del Consumidor en el Transporte Aéreo*, Montreal
Unión Europea (2004). Reglamento (CE) No. 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de febrero de 2004

¹ La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana

² Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Dentro del sistema internacional de aviación civil, los pasajeros se enfrentan a una notable desigualdad en la protección de sus derechos. Mientras algunos Estados han desarrollado marcos normativos robustos como el Reglamento (CE) No. 261/2004 de la Unión Europea, otros carecen de disposiciones específicas o presentan enfoques fragmentarios. Se han generado situaciones en las que el nivel de protección del pasajero varía según el país desde donde parte o llega y esto trae como resultado la incompatibilidad de los principios de equidad, previsibilidad y seguridad que deben regir el transporte aéreo internacional.

1.2 La tarea de asegurar que todos los pasajeros gocen de los mismos derechos y de la misma protección no es sencilla y por eso, este tema se ha traído a colación en diversos foros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La inexistencia de un instrumento internacional que regule de manera uniforme los derechos del pasajero crea un vacío que afecta la confianza del usuario y la equidad del sistema mundial de transporte aéreo. Como consecuencia, los Estados que no cuentan con los recursos ni con una estructura institucional en la materia se ven en desventaja, ya que no disponen de una guía práctica para actuar, dejando en estado de vulnerabilidad a los pasajeros, quedando estos sin garantías claras sobre sus derechos y esto se evidencia en situaciones cotidianas como cancelaciones, retrasos y denegaciones de embarque, lo que subraya la importancia de reactivar el diálogo para avanzar hacia un marco uniforme que garantice derechos a nivel mundial.

1.3 La OACI ha promovido buenas prácticas mediante los *Principios Básicos sobre la Protección del Consumidor* (2015), pero su naturaleza no vinculante limita su adopción real. Por otra parte, el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) (1944) señala como uno de sus principales objetivos: “lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo”, donde la protección al pasajero es fundamental para la seguridad, legitimidad y equidad del sistema.

1.4 La carencia de un instrumento perjudica en especial a los Estados de escasos recursos, que luchan por diseñar marcos legales adecuados y siguen siendo víctimas de desigualdades en el acceso a la justicia (ATConf/6, 2013).

1.5 Por ello, los países presentes han coincidido en que la actual fragmentación de normas deja vacíos legales y superposiciones que obstaculizan la aplicación efectiva de los derechos del pasajero. Para abordar el problema, se ha sugerido que la OACI asuma un papel más activo elaborando pautas jurídicas y directrices armonizadas que sirvan de punto de referencia común para los Estados y todos los actores del sector (OACI, 2013).

2. ANÁLISIS

2.1 Se considera necesario fortalecer la cooperación internacional y la armonización de estándares a través de mecanismos multilaterales que permitan compartir mejores prácticas, fomentar la capacitación técnica y generar consensos progresivos en materia de protección al pasajero. Este enfoque gradual contribuiría a sentar las bases para futuras acciones más contundentes y coordinadas.

2.2 En virtud de lo expuesto, la República Dominicana propone que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) reanude y fortalezca las conversaciones relativas a la protección de los derechos del pasajero, con miras a identificar vías para mejorar la armonización y la efectividad de los marcos normativos nacionales e internacionales.

2.3 Se sugiere que se priorice la creación de foros técnicos especializados para consolidar directrices existentes y operacionales que puedan servir de guía para los Estados, que impulse la cooperación técnica y el intercambio de experiencias entre los Estados miembros, con el fin de fomentar un enfoque progresivo y coordinado que fortalezca la protección del pasajero.

2.4 Este esfuerzo permitirá avanzar hacia un mayor grado de previsibilidad, equidad y confianza en el transporte aéreo internacional, alineándose con los objetivos del Convenio de Chicago y con el mandato de la OACI de promover un desarrollo seguro, ordenado y equitativo de la aviación civil internacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La reanudación y el fortalecimiento de las discusiones técnicas y políticas en el marco de la OACI representan un paso estratégico esencial para garantizar la equidad, la previsibilidad y la legitimidad del sistema mundial de transporte aéreo. Aunque las recomendaciones existentes han sido valiosas, la profundización de los debates multilaterales permitirá cerrar brechas estructurales y crear una base más sólida para futuras iniciativas de protección al pasajero.

3.2 Aún queda un camino por recorrer en el tema de la protección de los derechos del pasajero, tomando en consideración que no se cuenta con un instrumento internacional que contenga disposiciones estandarizadas de compensación y asistencia. Por lo tanto, se solicita a la Asamblea que retome y fortalezca la discusión sobre este tema como prioritario, con el objetivo de fomentar la cooperación y avanzar de manera coordinada hacia estándares comunes que aseguren la protección efectiva de todos los usuarios del transporte aéreo internacional.