



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN JURÍDICA

## Cuestión 47: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica

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

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

**RESUMEN**

En el Convenio de Montreal de 1999 (MC99) se establece un régimen moderno, justo y eficaz para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales. Reconociendo los beneficios significativos que MC99 representa para pasajeros, expedidores y líneas aéreas, el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38) adoptó la Resolución A38-20. En la misma se insta a los Estados restantes a que ratifiquen MC99 y se hace un llamamiento a aquéllos que ya lo hayan hecho a promover los beneficios de la ratificación.

La IATA apoya MC99 firmemente y ha estado preconizándolo directamente con los Estados para demostrar los beneficios prácticos que aporta a todas las partes interesadas y fomentando su urgente ratificación. Se han logrado buenos resultados, con 17 nuevos Estados que han pasado a ser partes en MC99 posteriormente al 38º período de sesiones de la Asamblea (2013).

No obstante, a pesar de que se considere como un régimen único y universal de responsabilidad civil para el transporte aéreo internacional, sólo lo han ratificado 120 Estados contratantes de la OACI (63%). El Convenio de Varsovia de 1929 y sus diversos instrumentos de enmienda siguen en vigor, resultando en una compleja amalgama de regímenes de responsabilidad civil aplicables. Diversos accidentes e incidentes aéreos recientes demuestran la injusticia y complejidad que resultan de ello.

Dados los beneficios que se obtienen de la aceptación universal de MC99, debería instarse nuevamente a los Estados miembros a que concedan prioridad a la urgente ratificación de MC99.

**Decisión de la Asamblea:** A la luz de la Resolución A38-20 y los beneficios reconocidos del logro de un régimen universal para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales, la IATA invita a la Asamblea a:

- tomar nota de los esfuerzos de la IATA para apoyar a la OACI mediante la promoción de la ratificación de MC99; y
- instar a todos los Estados que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen MC99 lo antes posible.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Resolución A38-20 del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio de Montreal de 1999 (MC99) entró en vigor el 4 de noviembre de 2003 y estableció un régimen moderno de responsabilidad civil respecto al transporte aéreo internacional. Rige la responsabilidad de las líneas aéreas en caso de muerte, lesiones o demora para los pasajeros o de retraso, daños o pérdida de equipaje y carga.

1.2 MC99 se había previsto como el régimen universal de responsabilidad civil por excelencia. Hoy, casi 13 años después de su entrada en vigor, sólo lo han ratificado 120 de los 191 Estados contratantes de la OACI<sup>2</sup> (cabe señalar que corresponde a dichos Estados la gran mayoría del tráfico aéreo regular total). Sin embargo, cierto número de Estados, cuyo sector de aviación está creciendo rápidamente, particularmente en Asia, aún no ha ratificado MC99 (véase el Apéndice A).

1.3 Por consiguiente, siguen vigentes el Convenio de Varsovia de 1929, el Protocolo de La Haya de 1955, el Convenio de Guadalajara de 1961 y los Protocolos adicionales de Montreal de 1975, creando una compleja amalgama de regímenes de responsabilidad civil posiblemente aplicables.

1.4 La trágica pérdida del vuelo 9268 de Metrojet sobre la península del Sinaí (octubre de 2015) y la del vuelo 8501 de Air Asia sobre el mar de Java (diciembre de 2014), sin sobrevivientes, constituyen dos ejemplos recientes de incidentes en que la mayoría de los pasajeros fallecidos estaba sometida a límites de cobertura muy inferiores respecto a la responsabilidad civil en virtud del antiguo régimen del Convenio de Varsovia (véase la Tabla 1). La ratificación universal de MC99 pondrá fin a dicha injusticia, ofreciendo mayor protección y certidumbre a pasajeros, expedidores y líneas aéreas.

1.5 La IATA ha estado preconizando la ratificación de MC99 por los Estados, mediante actividades a nivel nacional, regional y mundial. En colaboración con líneas aéreas afiliadas y organizaciones asociadas a la IATA, se han organizado reuniones y seminarios con gobiernos y otras partes interesadas para explicar los beneficios. A nivel regional, la IATA se ha comunicado con diversas comisiones regionales de aviación civil y presentado notas de información en reuniones apropiadas. Asimismo, ha colaborado con miembros del Consejo de la OACI y aprovechado diversos discursos y reuniones, con la participación del Director General, para promover la ratificación de este importante instrumento.

## 2. ANTECEDENTES

2.1 La adopción universal de MC99 aportará beneficios importantes a todas las partes:

2.1.1 *Pasajeros* – MC99 reemplaza los límites, arbitrariamente bajos, de responsabilidad civil de las líneas aéreas, de apenas 12 000 USD (véase la Tabla 1) en caso de muerte o lesiones en virtud de los regímenes de responsabilidad del Convenio de Varsovia y de Varsovia/La Haya. En virtud de MC99, los pasajeros tienen derecho a reclamar una indemnización que puede ascender a 113 110 *derechos especiales de giro* (unos \$160 000 USD en junio de 2016) sin prueba de negligencia o falta. Si la reclamación es superior, la carga de la prueba incumbe a la línea aérea, que debe demostrar que no había sido negligente. MC99 ofrece también otras disposiciones favorables para los consumidores, tales como la posibilidad de presentar las reclamaciones de los pasajeros en un mayor número de jurisdicciones o el pago adelantado, por las líneas aéreas, de compensación a las víctimas. Por último, la OACI revisa los límites de responsabilidad civil cada cinco años para garantizar que MC99 está al día teniendo en cuenta las novedades y la inflación.

---

<sup>2</sup> Véase [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf)

2.1.2 *Expedidores* – El 35% del comercio mundial, expresado en valor, se transporta por vía aérea. Esto abarca envíos de elevado valor o urgentes, como suministros médicos, componentes y productos frescos. En virtud del Convenio de Varsovia, una carta de porte aéreo impresa debe acompañar el envío para que las líneas aéreas puedan basarse en los límites de responsabilidad civil. En cambio, MC99 facilita específicamente el uso de registros electrónicos, incluidas las cartas de porte aéreo electrónicas (e-AWB). Se logra así una eficiencia significativa, incluidos beneficios ambientales al eliminar el uso de papel en la cadena de suministro de la carga aérea. Además, el uso de documentos electrónicos facilita el comercio, dado que los expedidores, transitarios agrupadores de carga y autoridades de reglamentación se benefician de una tramitación más rápida y precisa de los documentos, mayor productividad, seguridad, plazos de expedición acelerados y mejor cumplimiento de los aranceles.

2.1.3 *Líneas aéreas* – Numerosas líneas aéreas internacionales cuentan con redes de rutas cada vez de mayor alcance mundial. Sin embargo, sin la ratificación universal de MC99, seguirá existiendo una amalgama de regímenes de responsabilidad civil. Por ejemplo, un vuelo entre cualquier punto de origen y destino puede contar con pasajeros y cargamentos sujetos a disposiciones de diversos regímenes de responsabilidad civil. Como se explica en 1.4, esto da lugar a una situación compleja y confusa para determinar el régimen que se aplica a un incidente o accidente en particular. El procesamiento de las reclamaciones del sector de transporte aéreo internacional es innecesariamente complejo. La aceptación universal de MC99 eliminará dichos problemas.

**Tabla 1 – Límites asociados con diferentes regímenes de responsabilidad civil de las líneas aéreas**

Tipo	Convenio de Varsovia (1929)	Protocolo de La Haya (1955)	Protocolo adicional 2 y Protocolo de Montreal 4	Convenio de Montreal (1999)
<b>Muerte o lesiones</b>	12 000 USD	24 000 USD	25 000 USD	<b>160 000 USD</b> (primer <i>umbral</i> ; pueden recuperarse sumas más elevadas)
<b>Cargo</b>	20 USD por kg	20 USD por kg	25 USD por kg	<b>28 USD por kg</b>
<b>¿Disposiciones relativas a documentación electrónica?</b>	No	No	Sí (únicamente MP4)	Sí

*Nota: En la tabla se compara la cifra de conversión USD según los tipos medios de mercado del 22 de junio de 2016 para los diversos límites y umbrales. En los Tratados no se especifica un valor USD – éste se ha calculado aquí en USD para facilitar la referencia y la comparación.*

### 3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 A la luz de la Resolución A38-20 y de los arriba mencionados beneficios del logro de un régimen universal que rija la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales, la IATA invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los esfuerzos de la IATA para apoyar a la OACI mediante la promoción de la ratificación de MC99; y
- b) instar a todos los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que otorguen prioridad a la ratificación de MC99.

## APÉNDICE

## LISTA DE ESTADOS CONTRATANTES QUE AÚN NO HAN RATIFICADO MC99

1.	Afganistán	25.	Iraq	49.	San Marino
2.	Andorra	26.	Islas Marshall	50.	Santa Lucía
3.	Angola	27.	Islas Salomón	51.	Santo Tomé y Príncipe
4.	Antigua y Barbuda	28.	Kirguistán	52.	Senegal
5.	Argelia	29.	Kiribati	53.	Somalia
6.	Bahamas	30.	Lesotho	54.	Sri Lanka
7.	Bangladesh	31.	Liberia	55.	Sudán
8.	Belarús	32.	Libia	56.	Sudán del Sur
9.	Bhután	33.	Malawi	57.	Surinam
10.	Brunei Darussalam	34.	Mauricio	58.	Swazilandia
11.	Burundi	35.	Mauritania	59.	Tailandia
12.	Camboya	36.	Micronesia	60.	Tayikistán
13.	Chad	37.	Myanmar	61.	Timor-Leste
14.	Comoras	38.	Nauru	62.	Togo
15.	Djibouti	39.	Nepal	63.	Trinidad y Tabago
16.	Eritrea	40.	Nicaragua	64.	Túnez
17.	Federación de Rusia	41.	Níger	65.	Turkmenistán
18.	Ghana	42.	Palau	66.	Uganda
19.	Granada	43.	Papua Nueva Guinea	67.	Uzbekistán
20.	Guinea	44.	República Centroafricana	68.	Venezuela
21.	Guinea-Bissau	45.	República de Corea	69.	Viet Nam
22.	Haití	46.	República Democrática Popular Lao	70.	Yemen
23.	Indonesia	47.	Saint Kitts y Nevis	71.	Zambia
24.	Irán	48.	Samoa	72.	Zimbabwe