



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 60: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

PROMOCIÓN DEL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL HECHO EN MONTREAL EL 28 DE MAYO DE 1999 (CONVENIO DE MONTREAL DE 1999)

(Nota presentada por Canadá, Estados Unidos de América, Singapur y Sudáfrica)

RESUMEN

El Convenio de Montreal de 1999, que establece un régimen para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas con respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales, está en vigor para 97 países. Su adopción universal conllevaría beneficios significativos para el público viajero y los expedidores, así como una mayor certidumbre para la industria de las líneas aéreas en cuanto a las reglas que rigen su responsabilidad civil. En esta nota se pide un mayor esfuerzo a la hora de instar a todos los Estados contratantes a que ratifiquen el Convenio de 1999, si todavía no lo han hecho.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar la resolución que se reproduce en el Apéndice.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico F (Imperio de la ley)
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	Resolución A36-26, Apéndice C

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio de Montreal de 1999 sustituye a los bajos límites máximos de responsabilidad civil de las líneas aéreas de los anteriores regímenes de Varsovia y La Haya, y permite a los individuos que antes no podían hacerlo entablar juicios en su país natal. Prevé el pago automático por daños demostrados en caso de lesión o muerte hasta un máximo de 113 100 derechos especiales de giro (aproximadamente \$171 000 EUA/133 000 euros a mediados de agosto de 2010). Por encima de esa cantidad, la línea aérea debe indemnizar plenamente por daños a menos que demuestre que no tuvo la culpa. El Convenio alienta asimismo a que se hagan pagos anticipados a las víctimas sin demora alguna, cuando la legislación nacional los exige.

1.2 Este Convenio también impide que se hagan indemnizaciones excesivamente elevadas a los pasajeros, al no permitir la aplicación de daños punitivos o ejemplares. Al mismo tiempo, evita que las indemnizaciones se diluyan debido a la inflación, ajustando los límites cada cinco años, para reflejar dicha inflación.

2. ANÁLISIS

2.1 El Convenio de Montreal de 1999 sustituye al conjunto de acuerdos internacionales sobre responsabilidad civil respecto a los pasajeros y expedidores, que se ha ido creando a lo largo de los años. La responsabilidad civil de las líneas aéreas se abordó por primera vez en el Convenio de Varsovia de 1929. Desde entonces se han hecho diversos cambios que ya figuran en algunos acuerdos internacionales. Ninguno de estos cambios ha sido universalmente adoptado, creándose confusión en cuanto a qué acuerdos rigen un determinado suceso. Mediante la aceptación universal del Convenio de Montreal de 1999 se eliminaría este problema.

2.2 Si bien un gran número de países ha ratificado el Convenio de Montreal de 1999 (97 países), quedan aún casi 100 Estados contratantes del Convenio de Chicago que no han tomado las medidas necesarias para que el Convenio de Montreal de 1999 entre en vigor. En el 36º período de sesiones de la Asamblea, se adoptó una resolución (Resolución A36-26, Apéndice C) en la que se insta a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen los instrumentos adoptados bajo los auspicios de la OACI, incluido el Convenio de Montreal de 1999. En vista de los beneficios que pueden obtenerse de la aceptación universal del Convenio, se debería instar nuevamente a los Estados contratantes a que ratifiquen este documento.

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 Se invita a la Asamblea a adoptar la resolución que se reproduce en el Apéndice.

APÉNDICE

A37-xx

Recordando su Resolución A36-26, Apéndice C, relativa a la ratificación de los instrumentos que han sido elaborados y adoptados bajo los auspicios de la Organización;

Reconociendo la importancia de contar con un régimen universal para regir la responsabilidad civil de las líneas aéreas respecto a los pasajeros y expedidores en los vuelos internacionales;

Reconociendo la conveniencia de contar con un sistema equitativo, justo y adecuado que permita una plena indemnización por pérdidas;

La Asamblea:

Insta a todos los Estados a apoyar y alentar la adopción universal del Convenio de Montreal de 1999;

Insta a todos los Estados que aún no lo hayan hecho, a pasar a ser Partes en el Convenio de Montreal de 1999 lo antes posible; y

Pide al Secretario General que preste la asistencia necesaria, en el proceso de ratificación, si así lo solicita un Estado.

— FIN —