

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/A18-NE/16  
09/10/08

### XVIII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Santiago de Chile, Chile, 27 al 30 de octubre de 2008)

#### Cuestión 16 del Orden del Día:

#### Otros asuntos.

- El Convenio de Montreal de 1999: La Necesidad de su Ratificación

(Nota de estudio presentada por IATA)

#### INTRODUCCIÓN

1. El 28 de Mayo de 1999 la Conferencia Diplomática de Plenipotenciarios convocada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó el *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional* (Convenio de Montreal).<sup>1</sup>

2. Como su nombre lo indica, el Convenio de Montreal armoniza ciertas reglas que regulan la responsabilidad contractual del transportista aéreo con respecto al pasajero y al expedidor de carga. Entró en vigencia el 4 de Noviembre de 2003 y a la fecha cuenta con 86 Estados Partes.<sup>2</sup> En nuestra región, trece de los veintidós miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ya lo han ratificado. Sin embargo, Argentina, Bolivia, Chile, Costa Rica, Guatemala Honduras, Jamaica, Nicaragua y Venezuela todavía no lo han ratificado.

<sup>1</sup> Ver OACI Doc. 9740, *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional*, hecho en Montreal el 28 de Mayo de 1999 (Convenio de Montreal).

<sup>2</sup> La lista de todos los Estados Partes del Convenio de Montreal puede ser consultada en la siguiente página web: <http://www.icao.int/cgi/airlaw.pl>.

## CARACTERÍSTICAS SALIENTES DEL CONVENIO DE MONTREAL

### El Elemento de Conexión

3. El Convenio de Montreal se aplica al transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en aeronave, cuando el punto de partida y el punto de destino, haya o no interrupción en el transporte o en el trasbordo, estén situados en el territorio de dos Estados Partes o bien en el territorio de un solo Estado Parte, si se ha previsto una escala en cualquier otro Estado Parte.<sup>3</sup>

4. En virtud del juego armónico de los elementos mencionados, constitutivos del carácter “internacional” del transporte a los fines del Convenio, las disposiciones de éste pueden resultar aplicables a un transportista aún cuando el Estado donde aquél tenga el asiento principal de sus negocios (domicilio comercial) no lo haya ratificado. Por ejemplo, un transportista chileno (Chile no es un Estado Parte) estaría sujeto a las disposiciones del Convenio de Montreal para itinerarios de ida y vuelta (*round-trip*) que se inicien en algún punto del Brasil (Estado Parte). En este contexto, un itinerario SAO-SCL-SAO estaría sujeto a los términos del Convenio de Montreal, pero no así un itinerario SCL-SAO-SCL. Éste último se regiría, sin embargo, por las reglas del Convenio de Varsovia de 1929, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de La Haya de 1955.<sup>4</sup> Por ende, aún cuando un Estado haya optado por no ratificar el Convenio de Montreal, los transportistas designados para usufructuar los derechos de tráfico de dicho Estado pueden quedar sujetos a la aplicación de sus normas, si es que los mismos prestan servicios aéreos desde y hacia Estados que sí lo hayan ratificado.

5. En el ejemplo indicado más arriba, el pasajero que haya iniciado su itinerario en el Brasil tendrá derecho a un esquema de compensaciones superior (Convenio de Montreal) a aquel que lo haya hecho en Chile (Convenio de Varsovia modificado por La Haya). Por ende, y como se verá más adelante, la decisión de un Estado de no ratificar el Convenio de Montreal en la práctica solamente produce el efecto de privar a sus ciudadanos de la posibilidad de acceder a un esquema consolidado y armonizado de compensaciones más significativas que aquellas contenidas en el antiguo Sistema de Varsovia.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Ver Convenio de Montreal, *supra* nota 1, Art. 1.

<sup>4</sup> Chile ha ratificado el Convenio de Varsovia de 1929 y el Protocolo de la Haya de 1955.

<sup>5</sup> El denominado “Sistema de Varsovia” lo integran el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 (Convenio de Varsovia de 1929), el Protocolo que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 (Protocolo de La Haya de 1955), el Convenio Complementario del Convenio de Varsovia para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional Realizado por quien no sea el Transportista Contractual, firmado en Guadalajara el 18 de Septiembre de 1961 (Convenio de Guadalajara de 1961), el Protocolo que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 Modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de Septiembre de 1955, firmado en la Ciudad de Guatemala el 8 de Marzo de 1971 (Protocolo de Guatemala de 1971), el Protocolo Adicional Número 1 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 1), el Protocolo Adicional Número 2 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 Modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de Septiembre de 1955, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 2), el Protocolo Adicional No. 3 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929 Modificado por los Protocolos Hechos en La Haya el 28 de Septiembre de 1955 y en la Ciudad de Guatemala el 8 de Marzo de 1971, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 3), el Protocolo de Montreal Número 4 que Modifica el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional firmado en Varsovia

## Documentos del Contrato de Transporte

6. El Convenio de Montreal introduce una notable simplificación en los requisitos formales que deben obrar en los documentos que prueban la existencia del contrato de transporte: el billete de pasaje aéreo (*passenger ticket*), el talón de identificación del equipaje (*baggage check*) y la carta de porte aéreo (*guía aérea* o *air waybill*). Las disposiciones del Convenio únicamente exigen que estos documentos identifiquen los puntos de partida y destino, así como la mención de por lo menos una escala, en el caso de que el punto de partida y destino se encuentren dentro de un solo Estado y se hayan previsto una o más escalas en el territorio de otro Estado.<sup>6</sup> En el caso de la carta de porte aéreo, el transportista tiene además la obligación de individualizar el peso del envío.<sup>7</sup>

7. La falta de cumplimiento de estos requisitos no anula la existencia ni la validez del contrato de transporte, quedando éste sujeto a las reglas relativas a los límites de responsabilidad. Esto contrasta diametralmente con el marcado apego formalista implementado por el Convenio de Varsovia de 1929, en el cual la ausencia de los requisitos formales impedía la aplicación de las reglas relativas a los límites de responsabilidad.

8. Este rigorismo innecesario pasó a constituirse en un impedimento para la implementación de iniciativas tendientes a facilitar y fomentar el desarrollo de la aviación comercial. Las reglas del Convenio de Montreal, por otro lado, brindan el marco jurídico adecuado para que las líneas aéreas lleven adelante iniciativas tales como los boletos electrónicos, los talones de equipajes con tarjetas de radio frecuencia (*radio-frequency identification bag tags*) y guías aéreas electrónicas. La primera de las alternativas mencionadas elimina la necesidad de contar con los cupones de boletos tradicionales, lo cual permite una disminución de los costos de distribución del transportista. Al reducirse dichos costos, el transportista se encontrará mejor posicionada para pasar tales eficiencias al pasajero. La segunda permite la utilización de un chip que facilita la ubicación del equipaje del pasajero. Por último, la tercera elimina el interminable número de copias físicas que en la actualidad requiere el formato tradicional de las guías aéreas.

9. Además de facilitar la actividad de los pasajeros y los expedidores, consignatarios y transitarios logísticos de las cargas aéreas, todas estas iniciativas permitirán el ahorro de cuantiosas sumas de dinero, lo que a su vez se verá reflejado en tarifas más bajas y competitivas, permitiendo así que el público consumidor acceda con mayor facilidad a los servicios de transporte aéreo. Finalmente, en la sección 4 de este memorando se analizan de manera específica los beneficios que aporta el Convenio de Montreal para la iniciativa E-Freight.

## La Responsabilidad del Transportista

10. El Convenio de Montreal establece un esquema mixto de responsabilidad del transportista en el caso del daño causado al pasajero por muerte o lesión corporal, por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque.<sup>8</sup>

---

el 12 de Octubre de 1929 Modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de Septiembre de 1955, firmado en Montreal el 25 de Septiembre de 1975 (Protocolo Adicional de Montreal No. 4).

<sup>6</sup> Ver Convenio de Montreal, *supra* nota 1, Art. 3.

<sup>7</sup> *Ibid.*, Art. 5.

<sup>8</sup> *Ibid.*, Art. 17.

11. En una primera etapa el transportista asume una responsabilidad objetiva hasta la suma de cien mil Derechos Especiales de Giro (DEG).<sup>9</sup> La única defensa que el transportista podría alegar sería la culpa contributiva de la víctima. En una segunda etapa, en el caso que los daños que sufriera el pasajero excedieran dicho importe, el transportista solamente podrá ampararse en el límite de responsabilidad si prueba en sede judicial que el daño se debió a la culpa concurrente del pasajero o que el daño no se debió a la negligencia u omisión indebida del transportista o sus dependientes o agentes.<sup>10</sup> Ello implicaría que sería el transportista, no el pasajero, quien tenga la carga de la prueba. En esta etapa la responsabilidad del transportista se convierte en ilimitada, demostrándose claramente el marcado interés por la protección de los usuarios del transporte aéreo internacional.

12. Este novedoso esquema de responsabilidad diseñado por el Convenio de Montreal representa un avance digno de ser destacado. En el antiguo Sistema de Varsovia la responsabilidad del transportista se encontraba fuertemente limitada.<sup>11</sup> Ésta solamente podía ser franqueada en el caso que el pasajero demostrara en sede judicial la intención del transportista de causar un daño o bien un actuar temerario o extremadamente negligente de su parte. El pasajero corría, entonces, con una pesada carga probatoria si deseaba hacer valer sus derechos y lograr una reparación integral y justa.

13. En el caso de daños causados por destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado, la responsabilidad del transportista se encuentra limitada a la suma de 1.000 DEG. Esta solución brindada por el Convenio de Montreal resulta mucho más beneficiosa que la instrumentada en el Sistema de Varsovia, en el cual los montos de los límites estaban atados al peso del equipaje.<sup>12</sup>

14. El Convenio de Montreal también reconoce de manera expresa la responsabilidad del transportista por el daño ocasionado por retrasos en el transporte de pasajeros, equipaje o carga. En este sentido, la responsabilidad del transportista se encuentra limitada a 4.150 DEG. Si el daño fuera el resultado de una acción u omisión del transportista, sus dependientes o agentes, llevado a cabo con intención o temeridad, el transportista no podría beneficiarse con los límites de responsabilidad para el retraso de pasajeros o equipaje.

### **La Infranqueabilidad de los Límites de la Carga Aérea**

15. En el Convenio de Montreal la responsabilidad del transportista en caso de destrucción, pérdida, avería o retraso de la carga se encuentra limitada a 17 DEG por kilogramo. Este monto es infranqueable. Aún cuando pudiera parecer un retroceso en materia de responsabilidad, la solución del Convenio de Montreal, con respecto a esta materia, refleja la práctica corriente del sector. Esta solución ya fue introducida en el Protocolo Adicional de Montreal No. 4 en el año 1975.

16. Si el expedidor o el consignatario de carga requiriesen una protección adicional, el Convenio de Montreal les otorga la posibilidad que realizar una declaración especial del valor de la carga, con el correspondiente pago de una suma suplementaria.

---

<sup>9</sup> 1 DEG equivale a aproximadamente 1,6 US\$.

<sup>10</sup> Ver Convenio de Montreal, *supra* nota 1, Art. 21 y 20, respectivamente.

<sup>11</sup> Los límites de responsabilidad del transportista en materia de daños por muerte o de lesión corporal de un pasajero se encontraban fijados en 1250.000 francos Poincaré, en el caso del Convenio de Varsovia de 1929, y 250.000 francos Poincaré, en el caso del Protocolo de La Haya de 1955. Ambos montos resultan sustancialmente inferiores a la cifra de 100.000 DEG consignada en el Convenio de Montreal.

<sup>12</sup> En el Convenio de Varsovia la responsabilidad del transportista por el equipaje estaba limitada a 125 francos Poincaré por kilo. Esta cifra fue incrementada a 250 francos Poincaré por el Protocolo de la Haya de 1955.

### **La Quinta Jurisdicción**

17. El demandante tiene la opción de entablar su acción legal ante el tribunal del domicilio del transportista, o ante el tribunal de su oficina principal, o del lugar en el cual el transportista tenga una oficina a través de la cual se haya celebrado el contrato de transporte, o ante el tribunal del destino correspondiente al itinerario del pasajero o de la carga. En el caso de muerte o lesiones al pasajero, el Convenio de Montreal ha introducido como novedad la denominada “Quinta Jurisdicción”, la cual corresponde al lugar donde el pasajero tenga su residencia principal y permanente en el momento del accidente.<sup>13</sup> Esta última opción no se encuentra presente en el Sistema de Varsovia. Ciertamente, nada resulta más justo que otorgar a la víctima la posibilidad de accionar ante los tribunales de su propio domicilio. En todos los casos previstos el tribunal debe estar ubicado en el territorio de un Estado Parte.

### **Métodos Alternativos de Resolución de Disputas**

18. Recogiendo las tendencias modernas en materia de resolución de conflictos, el Convenio de Montreal permite que las partes intervinientes en un contrato de transporte de cargas puedan resolver sus controversias a través de la sumisión de la cuestión a arbitraje.<sup>14</sup>

### **Unidad Monetaria**

19. El Convenio de Montreal ha optado por elegir como unidad monetaria al DEG del Fondo Monetario Internacional.<sup>15</sup> Éste se encuentra actualmente conformado por una canasta de cuatro principales monedas internacionales.<sup>16</sup> Debido a que tanto el Dólar Estadounidense como el valor oro han venido siendo utilizados como reservas de activos, las mismas han devenido inadecuadas para soportar la expansión del comercio mundial y el desarrollo financiero internacional. La opción del DEG como unidad monetaria permite que los límites contemplados bajo el esquema de responsabilidad del Convenio de Montreal estén menos sujetos a una pérdida de sus valores reales debido al debilitamiento de una moneda internacional en particular. Con ello, se evita en cierta manera la depreciación de los valores expresados en los límites fijados.

### **Revisión de los Límites**

20. El Convenio de Montreal establece un mecanismo de revisión de los límites de responsabilidad expresados en DEG. La OACI, como depositaria del convenio, tiene la obligación de revisar dichos límites cada cinco años, a fin de determinar si se han visto alterados por efecto de la inflación. El proceso de revisión debe ponderar las tasas anuales de aumento o de disminución del índice de precios al consumidor de los Estados cuyas monedas comprenden el DEG.<sup>17</sup> Esta solución, que tampoco se encontraba presente en el Convenio de Varsovia de 1929 ni el Protocolo de La Haya de 1955, permite que los límites de responsabilidad del transportista puedan ser modificados sin la necesidad de adoptar un nuevo convenio internacional, lo cual constituye un mecanismo mucho más ágil para luchar contra la depreciación monetaria.

### **Pagos Adelantados**

---

<sup>13</sup> Ver Convenio de Montreal, *supra* nota 1, Art. 33.

<sup>14</sup> *Ibid.*, Art. 34.

<sup>15</sup> *Ibid.*, Art. 23.

<sup>16</sup> El Dólar estadounidense, la Libra esterlina, el Euro y el Yen japonés integran dicha canasta.

<sup>17</sup> *Ibid.*, Art. 24.

21. Con el objeto de proteger a las víctimas de accidentes de aviación a través del otorgamiento de compensaciones rápidas y efectivas por parte del transportista, siguiendo el modelo de la legislación Comunitaria Europea, el Convenio de Montreal contempla la posibilidad de que el transportista deba proveer –bajo ciertas condiciones-, pagos adelantados sin demora a las personas con derecho a reclamar indemnización, a fin de satisfacer sus necesidades económicas inmediatas.<sup>18</sup>

### **Transportista de Hecho – Transportista Contractual**

22. El Convenio de Montreal dedica un capítulo entero al transporte aéreo efectuado por una persona distinta al transportista contractual<sup>19</sup>, incorporando íntegramente las disposiciones del Convenio de Guadalajara de 1961. Aunque de manera indirecta, el capítulo facilita y clarifica la práctica del código compartido (*code-sharing*), mediante el cual un trayecto del transporte aéreo es llevado a cabo por un transportista que no es parte en la relación contractual original con el pasajero. Éste tendrá ahora un curso de acción legal tanto contra el transportista de hecho como contra el transportista contractual.

23. La importancia de este capítulo en el Convenio de Montreal no debe ser menospreciada. A pesar que la mayoría de sus disposiciones ya se encontraban presentes en el Convenio de Guadalajara de 1961, éste solamente fue ratificado por 85 Estados Partes, número significativamente inferior a los 152 Estados que conforman el Convenio de Varsovia de 1929 y los 137 Estados Partes del Protocolo de La Haya de 1955. Ello quiere decir que bien podría suceder que a un itinerario determinado se le apliquen las disposiciones del Convenio de Varsovia de 1929 pero no las del Convenio de Guadalajara de 1961. En la práctica esto priva al pasajero de la opción de ejercer un curso de acción legal contra el transportista de hecho. El esfuerzo unificador del Convenio de Montreal pretende justamente eliminar tal injusticia.

### **El Requisito del Seguro Aeronáutico**

24. Como gran novedad, el Convenio de Montreal impone la obligación de que los transportistas mantengan un seguro aeronáutico adecuado para cubrir su eventual responsabilidad. Esta disposición, que no se encontraba presente en el Convenio de Varsovia, facilita el rol de supervisión de los Estados en materia de seguros, particularmente en aquellas jurisdicciones donde los límites de responsabilidad del transportista son inferiores a los consagrados por el Convenio de Montreal.

### **El Idioma**

25. El idioma oficial del antiguo Convenio de Varsovia de 1929 es el francés. Ello quiere decir que cada vez que un tribunal precisaba determinar el alcance de una palabra en particular, debía necesariamente recurrir a la versión redactada en ese idioma. Esto generaba innumerables inconvenientes, dada las diversas traducciones que se fueron realizando en los otros idiomas. En el Convenio de Montreal, se ha optado en cambio por incorporar los seis idiomas oficiales de la OACI, siendo uno de ellos el español. Esto facilitará futuras interpretaciones judiciales.

### **El Depositario**

26. A diferencia del Sistema de Varsovia donde existían múltiples depositarios de los instrumentos firmados (Polonia, México, OACI), el Convenio de Montreal consagra como su único depositario a la OACI. Esto facilita cualquier trámite diplomático en el cual los Estados pudieran estar interesados.

---

<sup>18</sup> Ibid., Art. 28.

<sup>19</sup> Ibid., Art. 39.

## E-FREIGHT Y SU RELACIÓN CON EL CONVENIO DE MONTREAL

27. Como parte de su campaña “Simplificando el Negocio” (*Simplifying the Business*), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”) hace algunos años ha lanzado la iniciativa E-Freight, o cargas electrónicas. Ésta representa un proyecto que pretende eliminar el uso del papel en la cadena logística de las cargas aéreas, a fin de implementar procesos simplificados, particularmente en lo que respecta a la utilización de la mensajería electrónica en el intercambio de datos. El contenido de las tradicionales guías aéreas, expresadas en interminables copias físicas de papel, sería así reemplazado por el envío electrónico de mensajes.

28. La iniciativa en sí constituye todo un desafío para la industria, ya que en el contexto de las cargas la implementación de la iniciativa de E-Freight cumpliría las funciones del ticket de pasaje electrónico y del pasaporte electrónico para un objeto del servicio (la carga) que de hecho no habla ni camina solo. Toda la hoja de vida de dicha carga sería transmitida a la entera cadena logística por medios electrónicos.<sup>20</sup> Esta cadena puede involucrar al embarcador, el agente en origen, las autoridades aduaneras en origen, el transportista, las autoridades aduaneras en destino, el agente en destino, y finalmente el consignatario. El E-Freight pretende lograr que toda la cadena logística trabaje conjuntamente para cambiar su *modus operandi*.

29. Esta iniciativa permitiría eliminar el costo del manejo y procesamiento del papel, además de reducir los tiempos de espera de las cargas aéreas. El intercambio de mensajes electrónicos facilitaría además su rastreo y seguimiento. Esto contribuiría también a elevar los estándares de calidad del servicio. Además, el E-Freight aportaría su contribución al medio ambiente, mediante la reducción en el consumo de papel.

30. Uno de los requisitos *sine qua non* para la implementación de esta iniciativa es que el marco jurídico aplicable consagre la posibilidad de que el documento que prueba el contrato de transporte en materia de cargas (guía aérea) pueda registrarse por medios electrónicos. Debido la visión formalista que adoptara en cuanto a documentos del contrato de transporte se refiere, tal posibilidad no se encuentra presente en el Convenio de Varsovia de 1929. El único instrumento del Sistema de Varsovia en el cual se incluye dicha posibilidad es el Protocolo de Montreal No. 4. Sin embargo, éste solamente ha sido ratificado por 56 Estados Partes, de los cuales 7 son miembros de la CLAC.<sup>21</sup>

31. El Convenio de Montreal, que ya cuenta con 86 Estados Partes, surge así como la alternativa más viable y práctica para proveer las herramientas legales necesarias para que la industria pueda implementar las iniciativas que permitan simplificar complejos aspectos de la aviación aerocomercial. Uno de estos ejemplos es la iniciativa E-Freight.

---

<sup>20</sup> Es interesante recordar que en el proceso de envío de una carga aérea al menos intervienen los siguientes documentos: factura, lista de embalaje, certificado de origen, guía aérea master, *house waybill*, *house manifest*, declaración de bienes de exportación, liberación de aduana de exportación, manifiesto de vuelo, declaración de carga de exportación, declaración de carga de importación, declaración de bienes de importación y liberación de aduana de importación.

<sup>21</sup> A la fecha solamente Argentina, Brasil, Colombia, Barbados, Ecuador, Guatemala y Honduras se han adherido al Protocolo Adicional de Montreal No. 4.

## **LA POSICIÓN DE LA ASAMBLEA DE LA OACI**

32. La Asamblea de la OACI, a través de la Resolución A36-26, *Declaración Refundida de los Criterios Permanentes de la OACI en la Esfera Jurídica*, urge a sus Estados miembros la ratificación del Convenio de Montreal.<sup>22</sup>

## **LA POSICIÓN DE LA IATA**

33. La IATA considera que el Convenio de Montreal - además de representar una magnífica oportunidad para modernizar y consolidar en un solo instrumento internacional las reglas del antiguo Sistema de Varsovia que se encuentran dispersas en 8 diferentes instrumentos internacionales - constituye un vehículo legal mucho más favorable al consumidor. Además, permite que la industria implemente numerosas iniciativas orientadas a simplificar el negocio y, justamente, a brindar mejores servicios al público.

## **MEDIDAS PROPUESTAS A LA ASAMBLEA**

34. La IATA invita a tomar nota del contenido de esta nota de estudio y augura que los Estados miembros de la CLAC que todavía no han ratificado el Convenio de Montreal lo hagan en la brevedad posible, en pos del beneficio y desarrollo de la aviación civil internacional.

---

<sup>22</sup> Ver OACI Doc. 9902, Resoluciones Vigentes de la Asamblea (al 28 de Septiembre de 2007).