

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/25-NE/33
30/07/10

**VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/25)**

(Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y política aérea

**Cuestión 1.9 del
Orden del Día:**

Protección de viajeros por quiebra de aerolíneas

(Nota de estudio presentada por IATA)

**PROTECCION A PASAJEROS EN EL EVENTO DE QUE UNA AEROLINEA SE DECLARE
EN BANCARROTA**

1. La Resolución 850F del Manual de Resoluciones de la Conferencia de Pasajeros y Agencias publicado por IATA que establece los términos y condiciones para las aerolíneas participantes en los sistemas mundiales de compensación de IATA incluyendo los BSP (Billing and Settlement Plans), describe las medidas que la IATA esta autorizada a tomar en caso de que una Línea Aérea participante en un BSP cese operaciones, se declare en bancarrota o solicite restructuración financiera.
2. Las circunstancias que llevan a una aerolínea a la declaración de bancarrota o solicitud de restructuración financiera son inherentes a la situación particular de la aerolínea, pero en el caso de una aerolínea que desee sobrevivir durante (y después) de la bancarrota/restructuración, es esencial, una vez ha iniciado la bancarrota/restructuración, que la aerolíneas este en capacidad de continuar participando en el sistema de compensación de IATA cuanto es el principal canal de distribución del producto IATA.
3. Una aerolínea que ha decidido solicitar bancarrota/restructuración financiera, debe planearlo con anticipación. Si la aerolínea quiere permanecer activa en el sistema de compensación de IATA debe contactar previamente a la IATA y sujetarse a las condiciones establecidas por IATA y comunicadas a la aerolínea, que incluyen la firma de un acuerdo confidencial, en el que la aerolínea se compromete a continuar honrando las deudas y compromisos previos a la restructuración, incluyendo (1) los reembolsos del valor de los tiquetes a los pasajeros que han adquirido tiquetes a través de las operaciones del BSP y (2) las ventas de acuerdos interlinea que se procesan a través del IATA Clearing House. Adicionalmente la aerolínea debe constituir una garantía financiera por un monto estipulado por la IATA para asegurar el cumplimiento de estos compromisos.

4. Una vez la aerolínea ha cumplido los requisitos de firma de acuerdo y constitución de garantía IATA instruye a todas las operaciones de BSP para que continúen tratando a la aerolínea en condiciones iguales a si no hubiera solicitado restructuración. IATA también informa la comunidad de agencias y aerolíneas que la aerolínea ha garantizado el cumplimiento de sus compromisos previos y continua habilitada para distribuir sus tiquetes normalmente a través del sistema BSP. Este mensaje es vital pues es un parte de tranquilidad para las agencias de que pueden continuar vendiendo y emitiendo tiquetes de la aerolínea con seguridad.

5. En aquellos casos en que la aerolínea no manifiesta intención de continuar participando en el sistema de compensación de IATA, la Resolución 850F establece la potestad de la IATA, sujeta a la legislación local, de suspender inmediatamente la participación de la aerolínea en el sistema de compensación de IATA, congelar los fondos en las cuentas de IATA recibidos por ventas de tiquetes de la aerolínea e informar a todas las aerolíneas y agencias participantes en cada operación de BSP. Estos fondos quedaran bajo control de IATA para atender los reembolsos del valor de los tiquetes generados en cada operación de BSP. Cualquier remanente podrá ser empleado en el siguiente orden de prioridades:

1. Cubrir reembolsos en otras operaciones de BSP en que la aerolínea participe,
2. Cubrir cualquier deuda pendiente de la aerolínea con cualquier BSP en el que participe
3. Cubrir cualquier otra cantidad adeudada por la aerolínea a la IATA

6. Aunque cada situación tiene características particulares, la IATA tiene como prioridad la protección y atención de los compromisos que la aerolínea ha adquirido con los pasajeros a través de la venta de tiquetes procesados a través de IATA y estadísticamente las aerolíneas miembro de IATA tienden a anticipar situaciones de restructuración y solicitar ayuda de la IATA buscando su permanencia en los sistemas de compensación y minimizando el impacto para el mercado y los pasajeros.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

7. Se invita al GEPEJTA a analizar la información presentada, intercambiar criterios y adoptar las medidas que estime pertinente.