

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/30-NE/21
28/01/13

**TRIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/30)**

(Lima, Perú, 29 al 31 de enero de 2013)

Cuestión 6 del
Orden del Día: **Otros asuntos**

Cuestión 6.5 del
Orden del Día: **Protección al consumidor**

(Nota de estudio presentada por IATA)

La visión de IATA al apoyar la ratificación universal de la Convención de Montreal de 1999

Antecedentes

1. La Convención de Montreal de 1999 (MC99) entró en vigencia el 4 de noviembre de 2003 y establece un moderno régimen de responsabilidad por muerte, lesiones, retrasos y por la pérdida o daño de equipaje en el transporte aéreo internacional. La MC99 también crea normas simplificadas para carga y permite el uso de registros electrónicos, en lugar de papel, a modo de documentación de transporte.
2. La MC99 tiene en la actualidad 103 estados miembros, lo que equivale aproximadamente al 54% de todos los estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Si bien la mayoría de los estados más importantes para la aviación ya ratificaron la MC99, varios de ellos todavía permanecen al margen de este régimen.
3. A la fecha hay cinco países de CLAC -Bolivia, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Venezuela - que aún no han ratificado la MC99.

Análisis

4. La posición de IATA es que la adopción universal de la MC99 redundará en importantes beneficios para todas las partes involucradas, según se detalla a continuación:

(i) *Pasajeros*

La MC99 reemplaza los límites arbitrariamente bajos para muerte y lesiones aplicables según la Convención de Varsovia y los sistemas de Varsovia/La Haya (USD 12.000 y USD 24.000 respectivamente). Bajo la MC99, en cambio, los pasajeros tienen derecho a reclamar daños por hasta 113.110 Derechos Especiales de Giro (SDR/DEG) (aproximadamente USD 171.000) sin necesidad de probar negligencia o dolo. Aquellos daños que excedan este “primer nivel” son también recuperables, en casos apropiados y sujetos a determinadas limitaciones. La disponibilidad de compensación total por muerte o lesiones constituye, por lo tanto, una característica clave de este régimen. La MC99 también ofrece disposiciones amigables hacia el consumidor, como por ejemplo una opción de jurisdicciones en donde los pasajeros pueden presentar sus demandas, normas de equipaje más acotadas, y la posibilidad de recibir pagos anticipados para enfrentar necesidades económicas inmediatas. Los umbrales y límites son indexados periódicamente por ICAO, lo cual asegura que la MC99 seguirá vigente como un instrumento de responsabilidad moderno y relevante en el futuro.

(ii) *Embarcadores y otros*

Según la Convención de Varsovia y los regímenes de Varsovia/La Haya, no emitir una guía aérea para el transporte de carga significaba que los límites de responsabilidad no serían aplicados. La MC99 soluciona este problema y facilita el uso de registros electrónicos por las aerolíneas, incluyendo guías aéreas electrónicas (e-AWB) y otros documentos de transporte aéreo.

La IATA estima que la carga aérea, al eliminar documentación en base a papel, reportará beneficios totales equivalentes a USD \$4,9 billones (i.e. miles de millones) anuales a la economía mundial. Cargadores, promotores y reguladores (incluyendo las autoridades aduaneras) se beneficiarán de un procesamiento de documentos más rápido y preciso, a la vez que de una mayor productividad y seguridad, tiempos de embarque acelerados y un mejor cumplimiento aduanero. La carga medioambiental del sector de transporte aéreo de carga también se ve reducida. Se estima que si el sistema de carga aérea electrónica (*e-freight*) fuera completamente implementado, sacaría de los cielos el equivalente a 80 aviones Boeing 747 cada año, cada uno de ellos totalmente cargado de papel. Pero, la MC99 es un requisito previo para las iniciativas de la industria en esta área.

(iii) *Aerolíneas*

La mayoría de las líneas aéreas internacionales de hoy operan redes de rutas globales cada vez más complejas y grandes. Hasta que la MC99 logre su ratificación universal, seguirá existiendo un mosaico de distintos regímenes de responsabilidad. Por ejemplo, un vuelo individual entre un origen y un destino dados, inevitablemente tendrá pasajeros y carga aérea que quedarán sujetos a regímenes de responsabilidad diferentes. Esto genera complejidad y confusión cuando ocurre un incidente. Como resultado de lo anterior, los temas relativos a los seguros y a la tramitación de reclamos y litigios son todos innecesariamente complicados. La adopción universal de la MC99 probará ser decisiva en la eliminación de tales complejidades.

Conclusión

5. La ratificación universal de la MC99 garantiza la aplicación de un régimen de responsabilidad moderno y justo a todos los reclamos de pasajeros y de carga, sin importar la ruta ni el destino en cuestión. Dado que la MC99 facilita la documentación electrónica, esto significa también

que los gobiernos pueden confiar que sus respectivos sectores de carga aérea se beneficiarán con embarques más expeditos, una mayor productividad y menores costos.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

6. En vista de los beneficios asociados a la MC99, según lo descrito precedentemente, IATA invita a que el GEPEJTA:

- a) Urja a todos los estados a apoyar y promover la adopción universal de la MC99;
- b) Urja a todos los estados que aún no lo han hecho, especialmente -Bolivia, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Venezuela - que aún no han ratificado la MC99a que se hagan signatarios de la MC99 tan pronto sea posible; y
- c) Solicite a CLAC y a OACI que proporcionen asistencia -de ser ésta solicitada por los estados- en aras de obtener la referida ratificación, según sea apropiado.