



CLAC/GEPEJTA/54-NE/11
14/08/23

QUINGUAGÉSIMA CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO

(Lima, Perú, 23 – 25 de agosto de 2023)

Cuestión 4 del

Orden del Día: Capacitación.

**Promover capacitación a miembros de función ejecutiva y judicial:
Propuesta de capacitación en la República Dominicana.**

(Nota presentada por la República Dominicana).

Antecedentes

1. En la Quincuagésima tercera reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/53) celebrada en San Salvador el 27 y 28 de abril de 2023, fue presentada la nota CLAC/GEPEJTA/53-NE/09, donde se adjuntó un programa tentativo sobre capacitación referida a los derechos de los pasajeros aéreos y otras materias relacionadas, indicándose que existe la posibilidad que la primera actividad de este tipo se realice en la República Dominicana.
2. El GEPEJTA/53 concluyó que el punto focal de la Macrotarea trabajaría en conjunto con los Estados y la Secretaría para mejorar el programa tentativo y la agenda del Seminario con el fin de utilizarse en una primera capacitación en la República Dominicana, con participación de la industria y los delegados de los Estados que puedan aportar con sus conocimientos.
3. El punto focal de Macrotarea de Capacitación y la Secretaría realizaron una visita a la Escuela Nacional de la Judicatura (ENJ) de la República Dominicana, con el fin de identificar el interés y acordar realizar una actividad en la República Dominicana durante el año 2023 o primer semestre de 2024.

Desarrollo

4. El programa tentativo ha sido trabajado con la participación de la IATA y la consulta a algunos expertos de los Estados, mediante la coordinación de la Secretaría. La idea central es contar con un programa didáctico, que muestre casos de la región, y que explique también la naturaleza del transporte aéreo. En el **adjunto 1** se proporciona el primer borrador del programa.

5. Adicionalmente, las principales características buscadas en los programas para estas actividades, es que se desarrollen en base a módulos, de tal manera que la entidad solicitante tenga la posibilidad de elegir materias y los expertos de su interés, así como la duración o extensión de la actividad. Además, por razones de pedagogía, se busca que la actividad se desarrolle presencialmente, sin perjuicio que cada institución demandante, la pueda extender virtualmente a otros destinatarios de su país. En el **adjunto 2**, se proporciona una tabla con el fin de recabar información sobre futuros módulos, para ser completado con el aporte de los especialistas del GEPEJTA.

6. La debida impartición del primer seminario o curso y futuras actividades de esta naturaleza, suponen la cooperación de los Estados miembros de la CLAC, para que en primer lugar propongan expertos con capacidad para dictar cursos o charlas en las aéreas que se identifiquen de interés. En segundo lugar, para enviar a dichos expertos en comisión de servicio a las actividades si fuere necesario, o proporcionarles otras facilidades para participar.

7. Por otro lado, la cooperación de los Estados miembros también es necesaria, con el fin de ir enriqueciendo estas actividades, mediante el envío de casos académicos, sentencias judiciales, procesos administrativos y otros similares de los países de la región, que sirvan de soporte a las clases o charlas.

8. Además de los funcionarios de las autoridades aeronáuticas que podrían cooperar en estas actividades, es importante también identificar profesores y expertos de la región con disponibilidad para participar ad honorem.

Conclusión

9. El desarrollo de una primera actividad de capacitación en la República Dominicana con un resultado satisfactorio, permitirá continuar con estas iniciativas en otros Estados miembros de la CLAC. La entrega de información y/o de capacitación que dé cuenta de la naturaleza del transporte aéreo y de los principios del derecho aeronáutico, son necesarias para contar con instituciones, tanto a nivel ejecutivo, como legislativo y judicial, suficientemente preparadas para diseñar y aplicar reglas del juego claras, para todos los actores, especialmente los pasajeros aéreos.

Medidas propuestas

10. Se invita al GEPEJTA a:

- a) Revisar el programa tentativo y sugerir materias o contenidos adicionales.
- b) Proporcionar nombres de expertos para que puedan brindar charlas o clases en eventos sucesivos, en base a los temas indicados.
- c) Enviar a la Secretaría estudios de casos académicos, sentencias judiciales, procesos administrativos y otros, que sirvan de apoyo a los eventos futuros.
- d) Exhortar a los Estados miembros que faciliten la salida de los expertos mediante comisiones de servicios o de otras facilidades como permisos administrativos.

Capacitación/Seminario en temas de Aviación para los miembros de la función ejecutiva y judicial

RESEÑA DEL CURSO

La aviación civil es inherente a la historia y desarrollo del mundo moderno. Para entender la relevancia de la industria y sus particularidades se requiere que los profesionales que de una u otra manera estén relacionados con la aviación, conozcan el régimen jurídico especial que la gobierna.

Es por esto que se propone estudiar la estructura del derecho público aeronáutico, haciendo especial énfasis en el régimen de protección al consumidor aeronáutico de manera general.

OBJETIVO PRINCIPAL

Fomentar el conocimiento sobre protección de los derechos del consumidor aéreo a todos los actores relacionados con la aviación civil comercial.

METODOLOGÍA

El curso contará con un balance entre cátedra, discusión de los participante y revisión de casos prácticos.

PROGRAMA ACADÉMICO

Sesión 1: Origen del derecho aeronáutico.

a. El Convenio de París de 1919

El Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional se firma en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y entró en vigor el 13 de febrero de 1933. Este Convenio establece las condiciones del transporte aéreo internacional con respecto a los documentos utilizados para dicho transporte. y de la responsabilidad del transportista aéreo.

b. El Convenio de Varsovia de 1929

Dentro de los acuerdos de 1929 en Varsovia, se fijaron medidas interesantes para lo poco evolucionado que estaba en aquellos años el transporte aéreo. En concreto:

La obligación de emitir un billete de avión que sirva de justificante del contrato de transporte aéreo celebrado entre la compañía y el usuario viajero.

La obligación de emitir un resguardo para el equipaje facturado.

Y la limitación de la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de pérdidas o extravíos de equipajes.

El Convenio de Varsovia fue modificado por el Protocolo de la Haya en 1955, que a su vez se actualizó con el Convenio de Montreal de 1999, que está vigente en la actualidad.

c. El Convenio de Chicago de 1944

En respuesta a la invitación del Gobierno de los Estados Unidos, los representantes de 54 naciones se reúnen en Chicago para "hacer arreglos para el establecimiento inmediato de rutas y servicios aéreos mundiales provisionales" y "establecer un consejo interino para recopilar, registrar y estudiar datos sobre aviación internacional y hacer recomendaciones para su mejora". La Conferencia también está invitada a "discutir los principios y métodos a seguir en la adopción de una nueva convención de aviación".

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (también conocido como Convenio de Chicago), es firmado posteriormente por 52 Estados al final de la Conferencia de Chicago el 7 de diciembre de 1944.

d. El Convenio de Montreal de 1999

En mayo de 1999 los Estados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) negociaron un acuerdo para modernizar el régimen del Convenio de Varsovia y refundirlo en un único instrumento jurídico que ofreciera un nivel de indemnización adecuado en caso de daños a pasajeros durante transportes aéreos internacionales.

Así surgió el Convenio de Montreal, de 1999, que establece un marco jurídico uniforme para regular la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de daños a pasajeros, su equipaje o las mercancías durante viajes internacionales.

Sesión 2: Principios del Derecho Público Aeronáutico

- a. La soberanía: La aplicación de las leyes nacionales
- b. La aplicación de las reglas del aire
- c. Políticas aerocomerciales

Sesión 3: Responsabilidad Civil del Transportista

- a. Definición de transporte doméstico y transporte internacional
- b. Convenio de Montreal de 1999 y normas nacionales
- c. Contrato de transporte aéreo
- d. Pasajeros en el ámbito doméstico e internacional: Reglas de responsabilidad para el transporte doméstico de pasajeros y reglas de responsabilidad para el transporte doméstico de carga y correo

Sesión 4: Derechos de los pasajeros

- a. Responsabilidad del transportista por retraso y derechos de los pasajeros
- b. Generalidades del régimen de protección de la competencia en el sector aéreo
- c. Autoridades encargadas de la protección de la competencia en el sector aéreo
- d. Régimen de protección del consumidor en el sector aéreo

Sesión 5: Temas específicos de derechos de los pasajeros

- a. Retrasos y cancelaciones
- b. Denegaciones de embarque
- c. Transporte de equipaje
- d. Transferencia de tiquetes
- e. Otros

BORRADOR 1: Módulos para actividades de formación en relación con pasajeros aéreos

	Sesión	Materia	Descripción	Profesores(as)	Casos/Jurisprudencia	Lecturas	Duración
Módulo 1: Introducción a la Protección del Consumidor en Transporte Aéreo	1	Introducción general al curso. Conceptos básicos de protección del consumidor en la industria de transporte aéreo.					
	2	Historia y desarrollo de las regulaciones de protección del consumidor.					
	3	Organizaciones y agencias gubernamentales encargadas de la supervisión y aplicación de las regulaciones.					
Módulo 2: Derechos de los Pasajeros de Aerolíneas	1	Derechos de los pasajeros en casos de cancelación, retraso y denegación de embarque.					
	2	Reembolsos y compensaciones en situaciones adversas o circunstancias extraordinarias.					
	3	Derechos de pasajeros con movilidad reducida y necesidades especiales.					
Módulo 3: Transparencia en Tarifas y Prácticas de Publicidad	1	Requisitos de divulgación de tarifas y cargos adicionales.					
	2	Prácticas de publicidad engañosa y sus implicaciones.					
	3	Obligaciones de las aerolíneas en la presentación clara de información al consumidor.					

Módulo 4: Protección de Datos y Privacidad del Pasajero	1	Uso y protección de la información personal de los pasajeros.					
	2	Cumplimiento de regulaciones de privacidad y protección de datos.					
	3	Casos de estudio sobre violaciones de privacidad en la industria aérea.					
Módulo 5: Responsabilidad de las Aerolíneas y Compensación por Daños	1	Responsabilidad por pérdida o daño de equipaje y pertenencias personales.					
	2	Procedimientos para presentar reclamaciones y recibir compensaciones.					
	3	Casos legales relevantes relacionados con la responsabilidad de las aerolíneas.					
Módulo 6: Resolución de Disputas y Recursos para los Consumidores	1	Métodos alternativos de resolución de disputas entre pasajeros y aerolíneas.					
	2	Procedimientos para presentar quejas ante autoridades reguladoras.					
	3	Recursos y opciones legales disponibles para los consumidores insatisfechos.					
Módulo 7: Regulaciones Internacionales y Acuerdos Bilaterales	1	Normativas y acuerdos internacionales que afectan los derechos de los pasajeros.					
	2	Análisis de la Convención de Montreal y su impacto en los casos de daños a pasajeros y equipaje.					
	3	Exploración de acuerdos bilaterales entre países y sus implicaciones en el transporte aéreo.					

Módulo 8: Tendencias Futuras en la Protección del Consumidor Aéreo	1	Avances tecnológicos y su influencia en la experiencia del consumidor.					
	2	Desafíos emergentes en la protección del consumidor, como cambios climáticos y salud pública.					
	3	Posibles reformas legislativas y su impacto en la industria del transporte aéreo.					

BORRADOR 1