



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas

DERECHOS DE LOS PASAJEROS

(Nota presentada por el Reino de Bahrein)

RESUMEN

En esta nota de estudio se da una idea sobre algunos problemas relacionados con la multiplicidad de sistemas normativos que rigen los derechos de los pasajeros y la importancia de que la OACI establezca textos de orientación jurídica de forma que se reduzca el número de sistemas normativos relativos a los derechos de los pasajeros.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- encargar al Consejo de la OACI que elabore textos de orientación jurídica para que los Estados los utilicen para unificar los sistemas de protección de los viajeros;
- invitar a los Estados miembros a adoptar sistemas unificados para la protección de los derechos de los pasajeros; y
- alentar a los Estados miembros a implantar sistemas interactivos de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI) de conformidad con las normas reconocidas internacionalmente con el objetivo de reducir el número de pasajeros a quienes se les impide embarcar.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota se relaciona con los Objetivos estratégicos: C — <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i> ; y D — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	<i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587)</i> A39-WP/4 Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal de 1999) Postura de la IATA

¹ La versión en árabe ha sido proporcionada por el Reino de Bahrein.

1. **INTRODUCTION**

1.1 La protección de los derechos de los pasajeros indudablemente ha pasado a ocupar un lugar primordial en la lista de las prioridades de los Estados, especialmente después de la expansión de las políticas de liberalización del transporte aéreo y de haberle dado a las líneas aéreas la posibilidad de operar sin restricciones, y de la no interferencia del Estado en el establecimiento del número de vuelos, asientos y precios ofrecidos, así como otras cuestiones operacionales. Por lo tanto, la función del Estado se limita a reglamentar la industria del transporte aéreo a fin de crear un equilibrio entre los distintos participantes de la industria, trátase de aeropuertos, líneas aéreas u otros usuarios, a fin de generar un beneficio colectivo para la economía nacional. Así pues, los derechos de los pasajeros constituyen una parte importante de este sistema que todas las partes interesadas buscan mantener.

2. **ANÁLISIS**

2.1 En años recientes, la adopción de reglamentos y leyes que definen los derechos y obligaciones de los pasajeros y las líneas aéreas por los Estados se ha expandido ampliamente. Esta variedad de sistemas ha ascendido a uno sesenta sistemas y este número ha causado ansiedad entre las líneas aéreas. Las reglas para la compensación y la protección de los derechos de los pasajeros en Europa son diferentes a las de los Estados Unidos, Asia y África. El Convenio de Montreal de 1999 no especificó en detalle los derechos especificados por estos distintos sistemas, como el alojamiento en hoteles en casos de retrasos que sobrepasen un determinado tiempo, así como el reembolso del valor del boleto y la forma de solucionar asuntos reorganizando los vuelos de un pasajero que haya llegado tarde o cuyo viaje haya sido cancelado o al que se le haya impedido embarcar en un vuelo. Por consiguiente, se hicieron varias solicitudes a la IATA de unificar esta reglamentación a fin de reducir la complejidad para las líneas aéreas, resultante de la falta de claridad y las hipótesis subsiguientes de las líneas aéreas acerca de los costos financieros elevados.

2.2 También está la cuestión sumamente importante de los derechos de un segmento de pasajeros, es decir, los pasajeros inadmisibles por muchas razones, incluidos aquellos transportados por líneas aéreas basadas en documentos y procedimientos sensatos. Se les impide la entrada y se les demora por largos períodos. Las líneas aéreas están obligadas a transportarlos de vuelta al sitio de donde vinieron. En ciertos casos, las líneas aéreas mantienen un viaje a la semana a ese destino y el pasajero se ve obligado a quedarse en el aeropuerto durante una semana sin ninguna atención ni medios de subsistencia que respeten su dignidad. Los pasajeros se encuentran en situación de desprotección legal. Además, hay muchas violaciones que confunden a los viajeros y se les proporciona información incompleta, especialmente en cuanto a vuelos de compartición de códigos.

3. **FUNCIÓN DE LA OACI**

3.1 Los Estados miembros de la OACI han mantenido a la OACI como su base jurídica de la industria del transporte aéreo, Esto se avaló en la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo celebrada en 2013. El Grupo de expertos sobre la reglamentación del transporte aéreo (ATRP) ha hecho propuestas relativas a los principios de protección del consumidor. Los Estados esperan que dichos esfuerzos culminen en la adopción de por la Asamblea, de la Resolución 39 en la que prevean recomendaciones claras con respecto a la protección de los pasajeros y la protección de las líneas aéreas a fin de garantizar un equilibrio de los intereses por las autoridades de aviación civil de los Estados miembros.

4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) encargar al Consejo de la OACI que elabore textos de orientación jurídica para que los Estados los utilicen para unificar los sistemas de protección de los viajeros;
- b) invitar a los Estados miembros a adoptar sistemas unificados para la protección de los derechos de los pasajeros; y
- c) alentar a los Estados miembros a implantar sistemas interactivos de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI) de conformidad con las normas reconocidas internacionalmente con el objetivo de reducir el número de pasajeros a quienes se les impide embarcar.

— FIN —