



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN

(Nota presentada por Brasil)

RESUMEN

La evolución del transporte aéreo, combinada con otros fenómenos sociales, tales como mayor sensibilidad de los consumidores, influencia política en la aviación e instantaneidad de las noticias difundidas por toda clase de medios y redes sociales, ha puesto de relieve la cuestión de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. Brasil ha estado constituyendo conocimientos al respecto y considera que las recomendaciones de la OACI son acertadas, pero que la eficacia de estas últimas aumentaría si los Estados compartieran sus experiencias y adoptaran medidas para lograr un mayor nivel de cumplimiento por parte de los explotadores de servicios aéreos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a considerar el establecimiento de un foro oficial para el intercambio de las experiencias de los Estados respecto a los reglamentos sobre asistencia a los familiares a fin de perfeccionar las normas y métodos recomendados de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en la presente nota se llevarán a cabo según los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular 2017-2019 o también mediante contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9973)</i> <i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc 9998)</i> <i>Anexo 9 — Facilitación</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los últimos años del s. XX fueron testigo de una gran evolución de la asistencia proporcionada por las compañías aéreas a los familiares y amigos de las víctimas de accidentes de aviación. Dicha evolución se debió sobre todo a la atención que suscitan los accidentes de gran magnitud y el papel más activo desempeñado por familiares, medios de difusión, legisladores y grupos de defensa.

1.2 La asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares y amigos ha recibido desde entonces consideración pertinente por parte de la OACI mediante diversas medidas y publicaciones: Resolución A32-7 (1998); *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Cir 285) (2001); Anexo 9 — *Facilitación* (se introdujeron en 2005 disposiciones para permitir el rápido ingreso de los miembros de las familias de las víctimas de accidentes de aviación al Estado del suceso); *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) (2013); y *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) (2013).

2. BRASIL Y LA ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS FAMILIARES

2.1 La Conferencia internacional sobre derecho aeronáutico (Montreal, 1999) reconoció explícitamente las trágicas consecuencias de los accidentes de aviación y la necesidad de hacer frente a las necesidades inmediatas y las demandas de los familiares y amigos de las víctimas.

2.2 Brasil siguió dicho ejemplo. La consideración de ese tema evolucionó rápidamente con la publicación y actualización de reglamentos en 2000, 2002 y 2003. La última actualización tuvo lugar en 2005 con la publicación de un reglamento en que se siguen las directrices de la Circular 285-AN/166 de la OACI.

2.3 En el primer decenio del presente siglo, unos accidentes de gran magnitud de aeronaves de compañías aéreas que efectúan operaciones en Brasil (GOL – vuelo 1907, 29/09/2006; TAM – vuelo 3054, 17/07/2007; Air France – vuelo 447, 31/05/2009), obligaron a la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) de Brasil a reforzar el cumplimiento de la reglamentación por parte de las compañías aéreas (IAC 200-1001 de 2005).

3. ANÁLISIS

3.1 Antes de los mencionados accidentes, ANAC realizaba auditorías para verificar la conformidad de los planes de las compañías aéreas relativos a asistencia a los familiares con las recomendaciones de la reglamentación. Cuando se elevó la prioridad de la auditoría de las operaciones de las compañías aéreas, ANAC decidió adoptar un enfoque más práctico para dicha actividad.

3.2 A partir de 2013, como resultado del nuevo enfoque, ANAC ha estado realizando auditorías en el terreno combinando la metodología de simulación y ejercicios teóricos con la ejecución real de muchas de las medidas de respuesta previstas en los planes de asistencia de las compañías aéreas bajo la presión creada por la simulación de un accidente de aviación.

3.3 Normalmente, al planificar un ejercicio teórico se tienen en cuenta diversas variables, tales como el tamaño de la flota de la compañía aérea, el número de pasajeros transportados durante un período dado, el modo de operación (conexión radial u otra cosa), los aeropuertos en los cuales efectúa

operaciones y el país de origen, entre otras cosas. La imagen que se obtiene permite a ANAC establecer una lista de compañías aéreas en orden inverso del riesgo percibido, que el equipo de auditores utiliza luego para seleccionar las primeras compañías aéreas que deben ser objeto de auditoría. El tamaño del equipo, la duración de la operación y el nivel de complejidad aplicado al ejercicio dependen todos del ejercicio de planificación y del equilibrio entre las mencionadas variables.

3.4 El objetivo consiste en evaluar la capacidad de una compañía aérea para responder a un accidente de aviación y la calidad de dicha respuesta, en materia de asistencia a los familiares y amigos de las víctimas, mediante la reproducción más fiel posible de la situación de un accidente real, afectando de forma mínima a las operaciones corrientes diarias de las compañías. Esto ha permitido a ANAC acumular conocimientos suficientes para confirmar que se había adoptado el método acertado.

4. CONCLUSIONES

4.1 Los accidentes de aviación y la asistencia a las víctimas y a sus familiares y amigos exigen, para fines de planificación y respuesta, cooperación entre explotadores de servicios de transporte aéreo, Estado del suceso, organizaciones no gubernamentales y proveedores de servicios especializados.

4.2 La experiencia de Brasil en materia de auditoría de la capacidad de las compañías aéreas para responder a tales situaciones ha demostrado que dicha capacidad puede variar considerablemente según el compromiso de las compañías aéreas al respecto, la capacitación de su personal, la disponibilidad de recursos y la voluntad de asignarlos, la calidad de su plan de asistencia y así por el estilo.

4.3 Brasil considera que sería más ventajoso para el transporte aéreo si los Estados, los explotadores de servicios aéreos, las organizaciones de asistencia, los usuarios y los proveedores privados de servicios especializados fomentaran colectivamente la conciencia de la importancia de estar debidamente preparados para hacer frente a accidentes de aviación con víctimas. Dicha conciencia a escala internacional, como atributo de la industria de transporte aéreo, se logrará más rápidamente si las entidades supranacionales como la OACI unieran sus fuerzas para ello.

4.4 La primera parte de la solución consiste en reglamentos en que se exija que las compañías aéreas apliquen planes de asistencia en caso de accidente. La segunda parte, de igual importancia, consiste en que los organismos de reglamentación de los Estados puedan evaluar la capacidad de las compañías aéreas para aplicar su propio plan y responder efectivamente a diferentes situaciones de accidentes de aviación.