I SIMPOSIO

sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021)

Las Palmas de Gran Canaria

1-3 diciembre de 2021



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

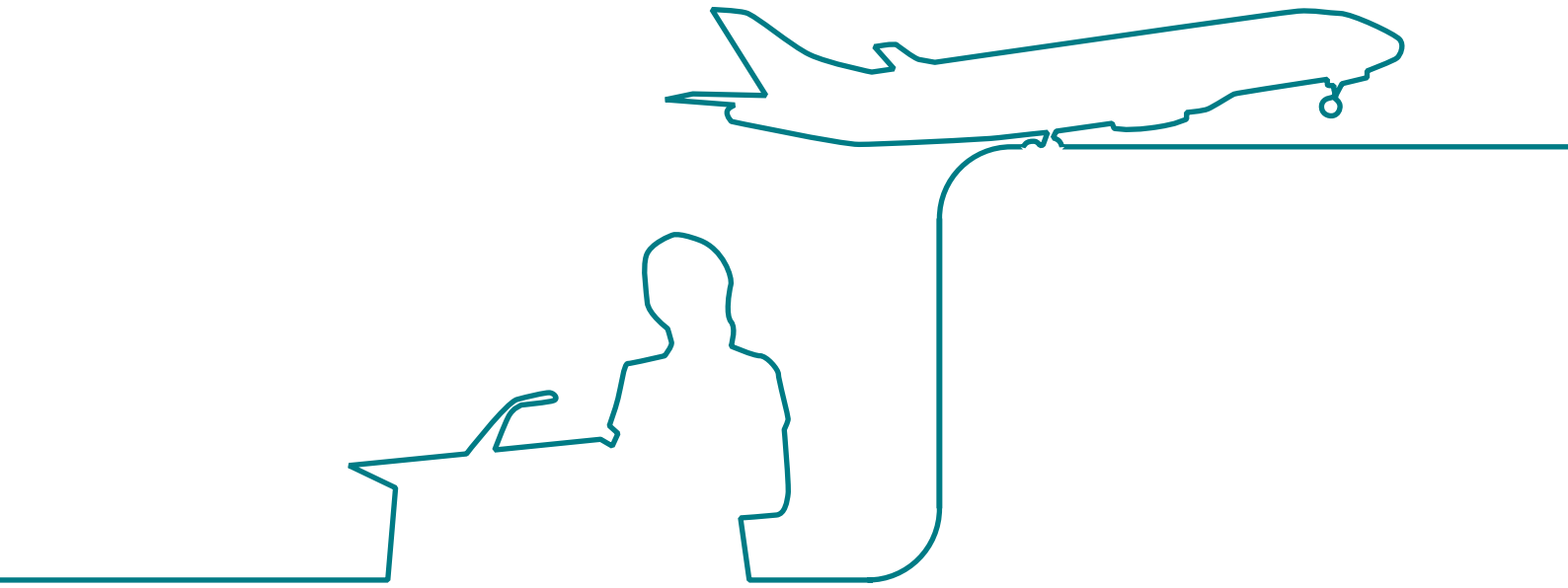
ICAO

I SIMPOSIO

sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021)

Las Palmas de Gran Canaria

1–3 diciembre de 2021



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

ICAO

Introducción

Del 1 al 3 de diciembre de 2021 se celebró en Las Palmas de Gran Canaria, España, el *Simposio sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares* (AAAVF 2021) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), acogido por el Gobierno de España y organizado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (en la fecha del evento, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), en colaboración con el Gobierno de Canarias y la Fundación ENAIRE.

El Simposio, que contó con la inestimable contribución de más de 50 ponentes de alto nivel, se estructuró en 6 bloques, en los que se abordaron las experiencias recientes en materia de atención a víctimas y sus familiares; las lecciones aprendidas por los medios de comunicación a la hora de transmitir información sensible sobre un accidente; las lecciones aprendidas por las autoridades de investigación de accidentes; buenas prácticas en materia de seguros; políticas a corto, medio y largo plazo; y, finalmente, los próximos pasos a seguir en estas materias.

Además de suponer una ocasión única para compartir experiencias y conocimiento, se propusieron 30 recomendaciones, fruto del diálogo y del consenso durante las jornadas, que se elevaron posteriormente al Consejo de la OACI en febrero de 2022. Dichas recomendaciones fueron adoptadas por la 41ª Asamblea General de la Organización en septiembre de ese mismo año.

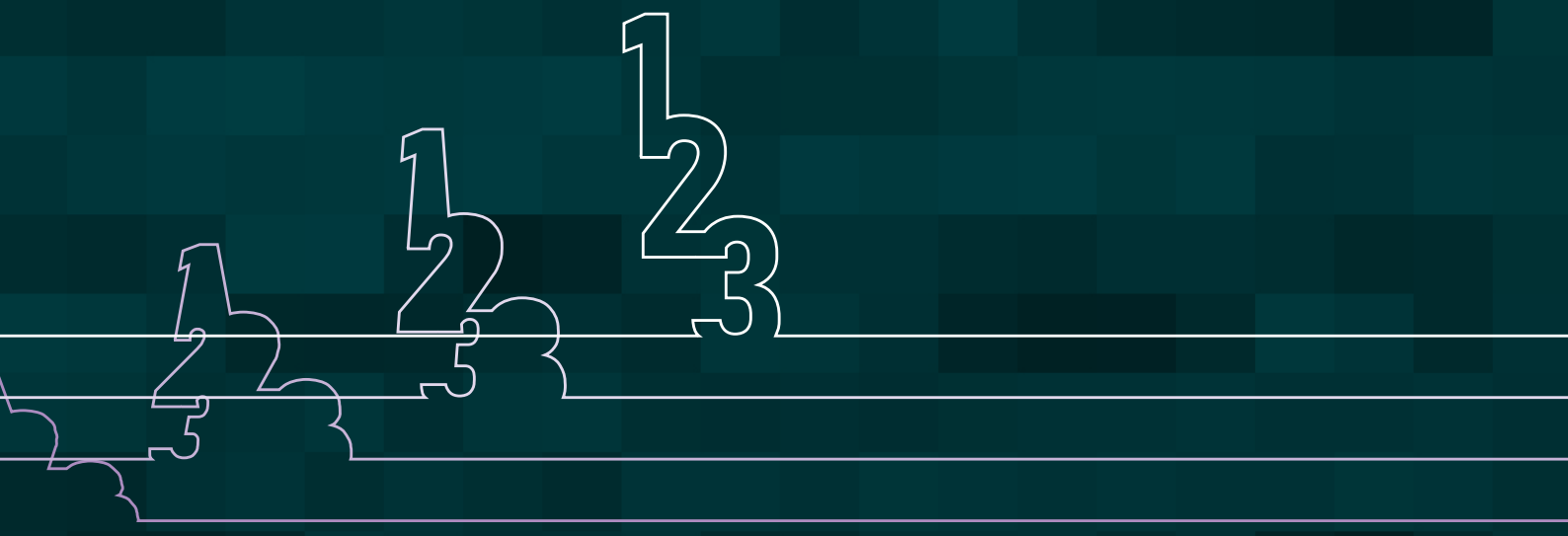
El presente documento sintetiza los elementos esenciales del Simposio sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares, recogiendo los ponentes que participaron en el evento; las 30 recomendaciones que fueron propuestas y posteriormente adoptadas por la OACI; una traducción de cortesía del Informe oficial publicado por la OACI; y, por último, algunas imágenes tomadas durante las jornadas.

Mediante esta publicación, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible destaca la importancia de la atención a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares y trata de difundir entre los Estados hispanohablantes los debates que tuvieron lugar en el Simposio, así como las recomendaciones que emanaron de estos debates y el trabajo posterior realizado por los Estados y la OACI sobre esta importante materia.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible desea también reconocer la labor de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, con sede oficial en España, como impulsora de que la OACI incluyera en su calendario oficial eventos un Simposio dedicado a su Política de asistencia a víctimas y sus familias, y por proponer que se celebrara en nuestro país.

00

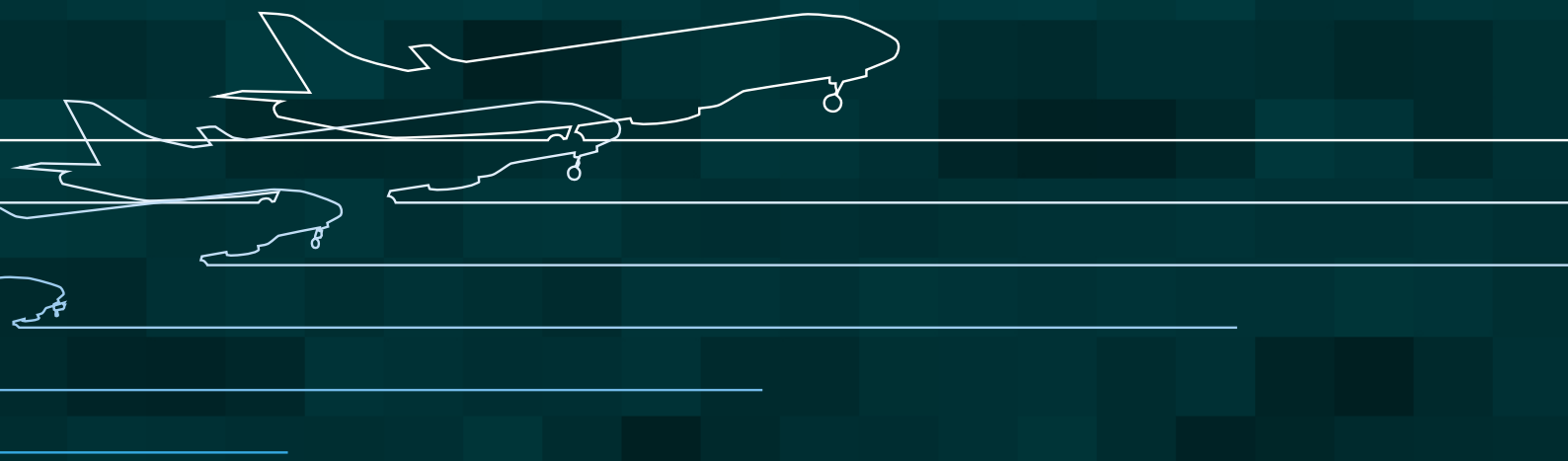
ÍNDICE



Índice

01	PREÁMBULOS	6
02	LISTADO DE PONENTES DEL AAAVF 2021	12
03	LISTA DE LAS 30 RECOMENDACIONES DEL AAAVF 2021	16
04	INFORME	22
05	FOTOGRAFÍAS DEL EVENTO	76

01 PREÁMBULOS





David Benito Astudillo,
Director General de Aviación Civil de España

El transporte aéreo comercial es, en la actualidad, el medio de transporte estadísticamente más seguro. La evolución de los estándares de seguridad hasta alcanzar las cotas más altas ha sido fruto del esfuerzo conjunto de la industria, los reguladores y supervisores y del resto de intervinientes en el sector, así como de la implementación de las recomendaciones derivadas de la investigación de accidentes de aviación, cuyo objetivo no es otro que el de la prevención de futuros accidentes e incidentes.

Tras la celebración de la 40ª Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en septiembre de 2019, España ofreció a la OACI ser el país anfitrión del I Simposio sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021), dado el interés mostrado tanto por la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 y la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, como por el Gobierno de Canarias y el propio Gobierno de España. La OACI aceptó este ofrecimiento y el simposio tuvo lugar en diciembre de 2021 en Las Palmas de Gran Canaria. En el evento se dieron cita expertos de todo el mundo y se obtuvieron importantes conclusiones, resultados de una enorme utilidad para avanzar en la defensa de los derechos de las víctimas y sus familiares y en la homogenización de los procesos de asistencia a las víctimas en todo el mundo.

Este Simposio no se celebró en España sin motivo. Desde que el 20 de agosto de 2008 tuviera lugar el trágico accidente del vuelo JK5022 de la compañía Spanair en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en el que fallecieron 154 personas y otras 18 resultaron heridas, las autoridades españolas de aviación civil se volcaron en mejorar la normativa y los procedimientos de asistencia para que la respuesta ante una catástrofe aérea, en caso de que desgraciadamente se hubiera de repetir, estuviera a la altura de lo que merecen tanto las víctimas como sus familiares en momentos tan dolorosos.

De esta forma, en 2013 se aprobó el Real Decreto 632/2013, piedra angular del sistema de asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familiares en España.

Elaborada por el entonces Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), dicha norma amplió e incorporó a nuestro ordenamiento jurídico las disposiciones de los documentos de la OACI sobre Política de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, así como el Manual de desarrollo (documentos 9998 y 9973 de la OACI, respectivamente).

Posteriormente, se desarrolló ese mismo Real Decreto a través de la Resolución de la Subsecretaría del Ministerio del Interior, de 14 de mayo de 2014, por la que se aprobó el Protocolo de Coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares, conformándose así un sistema robusto para garantizar en España una adecuada asistencia a las víctimas y sus familiares.

Este sistema, inmerso en un proceso de mejora continua, permitió a España ser el primer Estado en superar en 2021 la auditoría de la OACI en materia de asistencia a víctimas.

No obstante, debido a la naturaleza internacional de la aviación, nuestra labor nunca estará completa si no se consiguen unos estándares homogéneos a nivel mundial. Por esta razón, tanto España como la región Europea, vienen trabajando y presentando iniciativas en las sucesivas Asambleas de la OACI y en las reuniones técnicas sobre la materia, así como ofreciendo toda la colaboración y asistencia para que el resto de Estados puedan implantar sistemas adecuados de asistencia.

Esta labor de colaboración y defensa de la Política de asistencia a víctimas de la OACI fue la que posibilitó y nos condujo al I Simposio sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares, en el que se propusieron 30 recomendaciones, que posteriormente fueron adoptadas en la 41ª Asamblea de 2022, algunas de las cuales puede ya se han implantado o están en vías avanzadas de hacerlo. La Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF - ACVFFI), a la que estamos profundamente agradecidos, tuvo un papel decisivo en el desarrollo de los contenidos y del propio evento, por lo que la publicación de los resultados del evento sirve también como reconocimiento de la incansable labor de esta Federación y de su presidenta, Dª Pilar Vera.

Con esta publicación, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible apoya esas recomendaciones y reafirma su compromiso a la hora de continuar promoviendo el trabajo de la OACI, sus oficinas regionales, y sus Estados miembros.



Pilar Vera Palmés,

Presidenta de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF-ACVFFI)

La tragedia del vuelo JK5022 ocurrida el 20 de agosto de 2008 en el aeropuerto de Madrid-Barajas en la que fallecieron 154 personas y sobrevivieron 18 está en el origen de la larga y dolorosa marcha que emprendí entonces por intentar comprender sus causas.

Soy de Gran Canaria, distante casi 2000 kilómetros de Madrid. Para los canarios el avión es esencial en nuestras vidas para la movilidad, no solo con la península sino entre islas. Al vuelo JK5022 se subieron más de 80 personas de origen/residencia canaria; no podía —aunque lo intenté— seguir mi vida y dejar en el camino las incógnitas que me atormentaban desde aquella aciaga y dramática noche del 20 de agosto viendo cómo se sucedían los acontecimientos en la gestión de la emergencia.

Elegí lo que menos me convenía: dejar en el camino el rencor y la venganza para trabajar duramente desde la generosidad y que nadie más volviera a sufrir adicionalmente a la tragedia decisiones que se tomaron por quienes no supieron cómo enfrentar una catástrofe de semejante magnitud.

Primero en Europa, donde se debatía en el Parlamento Europeo el Reglamento 996/2010, logramos introducir tres cuestiones principales: lista de pasajeros dos horas después de producido el siniestro, que todos los Estados miembros de la UE tuvieran un plan de asistencia a víctimas y que la información oficial se diera a las familias antes de hacerla pública. En paralelo, con España, donde conseguimos que se aprobara el Real Decreto 632/2013 con el Plan de Asistencia a Víctimas y Familias de Accidentes Aéreos, un protocolo de coordinación de Protección Civil, folleto explicativo… además de otras normativas.

Llegué a la OACI en 2010 para tratar de que se actualizara la Circular 285 de la Secretaria General de la OACI, publicada en 2001, que no se siguió en la gestión de la tragedia del Vuelo JK5022.

Comenzó un camino que dura ya 15 años, en el que se han conseguido objetivos impensables en 2008: 10 notas de estudio presentadas en las Asambleas de 2016, 2019 y 2022 aprobadas,

abordando cuestiones como independencia en las autoridades de investigación; que el Documento 9998, aprobado en la Asamblea de 2013, pasara de recomendación a norma estándar; incluir en los planes de emergencia de los aeropuertos un plan específico a víctimas y familias; que los informes oficiales se tradujeran al idioma de los pasajeros; que la OACI incluyera en su calendario de eventos trienales un simposio dedicado a la asistencia a víctimas y familias (incluido para el periodo 2019-2021); dedicar un Dia Internacional a recordar la cara amarga de las tragedias aéreas: las víctimas; el reconocimiento de la primera y única voz unificada de las víctimas y familias como es la Federación Internacional de Victimas y Familias de Accidentes Aéreos, etcétera.

En todos esos años, siempre que se producía una conferencia de alto nivel, pedíamos incluir una jornada paralela dedicada a la asistencia a víctimas, porque nunca antes la OACI había dedicado un evento completo a tratar la asistencia a víctimas con todos los agentes implicados en la aviación: operadores, Estados, compañías aéreas, industria, aseguradores, fabricantes, etc…

Y así nace el I Simposio Internacional de la OACI sobre Asistencia a Víctimas y Familias, en la 40ª Asamblea de 2019 en Montreal, a la que asiste el entonces ministro de Fomento, al que le pido que sea España la organizadora, al tener la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias la sede en Madrid, y en atención al largo recorrido de más de nueve años en la OACI. Al mismo tiempo le pedí también al presidente y al consejero de Transportes del Gobierno de Canarias que apoyaran el que pudiera celebrarse en Las Palmas de Gran Canaria, como así sucedería dos años más tarde. A tener en cuenta que ni siquiera el COVID-19 frenó el impulso ni su organización.

Este I Simposio fue el primer evento híbrido que organizaba la OACI y resultó —a pesar de la pandemia— todo un éxito tanto presencial como virtualmente. Por primera vez, durante tres días, los afectados, víctimas-supervivientes y familias, conocieron las exposiciones de los representantes de los Estados, organizaciones internacionales, operadores aéreos, industria, aseguradoras… Y en justa reciprocidad también ellos conocieron qué conduce a las personas afectadas por una tragedia aérea a entrar con el objetivo de permanecer en el difícil y especializado mundo de la aviación civil internacional, derribando las barreras de prejuicios que existen alrededor de las víctimas, donde el *escudo* hasta entonces era creer que la muerte de nuestros seres queridos eran *olvidables* mediante el pago de las indemnizaciones.

No fue mi caso personal, porque no soy heredera económica, y eso me hizo libre para despejar un camino lleno de dificultades, incomprensiones, prejuicios y derribar barreras: que pierdas a un ser querido en un siniestro aéreo te marca de por vida, pero no te quita ni la razón ni la inteligencia para creer que los sistemas son mejorables y que la seguridad debe prevalecer por encima de cualquier otra condición.

El Seminario concluyó con 30 recomendaciones —una de ellas hacer este libro en papel y digital, que de alguna manera sustituirá a su antecesor, la reunión de Tallin en 2001 de la que salió la Circular 285— de significada importancia, no solo para las víctimas sino para el propio sistema de la aviación civil internacional. Las catástrofes aéreas son la base de cambios profundos por algunos Estados en sus sistemas de seguridad, que aprenden de las tragedias para la seguridad de sus ciudadanos y, aunque no todos reconocen que es la oportunidad para mejorarlos, confío que esa fiebre se vaya extendiendo por todo el mundo. Esa es una de las razones de la existencia de la Federación Internacional de Victimas: promover con nuestros testimonios, en todos los foros posibles, las lecciones aprendidas a partir de nuestra propia y trágica experiencia vital.

Este libro recoge resumidamente el trabajo hecho con más voluntad que recursos, si su contenido promueve tu reflexión y empatía, seguramente habremos conseguido otro objetivo que no está entre las 30 recomendaciones del I Simposio de la OACI: sembrar la semilla para que la asistencia a víctimas y sus familias de tragedias aéreas se vea como algo natural, prevenible y probable, para lo que debemos estar convenientemente preparados. Y eso depende de todos los agentes implicados en la aviación civil internacional para lo que cuentan con la colaboración de ACVFFI.

POR ELLOS,

QUE ESTÁN EN ALGÚN LUGAR…

SIEMPRE EN NUESTROS CORAZONES

02

LISTADO DE PONENTES DEL AAAVF 2021



Sesión de apertura

Víctor M. Aguado
Representante Permanente de España en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

María José Rallo
Secretaria General de Transportes y Movilidad, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)

Salvatore Sciacchitano
Presidente del Consejo, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Augusto Hidalgo Macario
Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria

Antonio Morales Méndez
Presidente del Cabildo de Gran Canaria

Ángel Víctor Torres
Presidente del Gobierno de Canarias

Raúl Medina Caballero
Director General de Aviación Civil de España

Juan Carlos Salazar
Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Rafael Vidal Rodríguez
Superviviente del accidente del JK5022, ingeniero, miembro de la Asociación JK5022

Bloque 1: Situación actual. Experiencias recientes

Mohamed Khalifa Rahma
Director de la Oficina de Transporte Aéreo, OACI

Denis Guindon
Director en funciones, Seguimiento y Vigilancia, Oficina de Navegación Aérea, OACI

Giovanna Laschena
Directora General Adjunta, ENAC, Italia

Elias Kontanis
Jefe de la División de Asistencia por Desastres en el Transporte, NTSB, Estados Unidos

Rubén Eladio López Martínez
Jefe de la Unidad de Emergencias y Gestión de Crisis, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, España

Fernando Moreno
Jefe de la Oficina de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos (OAV), Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, España

John Velho,
Director del Programa de Protección de Pasajeros y Operaciones Objetivo, Transport Canada

Tristan Landry
Jefe del Grupo de Trabajo de Familias PS752, Asuntos Internacionales, Canadá

Bloque 2: Gestión de la información. Lecciones aprendidas

Gill Sparrow
Responsable de Planificación de la Respuesta ante Emergencias, aerolínea Emirates

Rita Domínguez Monzón
Persona de Contacto, Jefa de la Unidad de Protección Civil, Gobierno de las Islas Canarias, España

Ernesto Robayna Fernández
División de Servicios aeroportuarios, Responsable de Asistencia a Víctimas en Aeropuertos (RAAV) AENA, España

Gonzalo Delgado Nordmann
Departamento de Gestión de Terminales, Responsable Suplente de Asistencia a Víctimas en Aeropuertos (RAAV) AENA, España

Monica Maccaferri
Miembro de ACVFFI JD-Fondazione 8 Ottobre, Italia

Junaid Hamid
Secretario de ACVFFI y Presidente de ACAA, Pakistán

Pilar Vera Palmés
Presidenta de la ACVFFI y de la AVJK5022, España

Francisco Moreno García
Vicepresidente, Academia de las Ciencias y las Artes de Televisión de España

Tim Hepher
Especialista en aviación, Thomson-Reuter

José Vicente García Santamaría
Profesor del departamento de Comunicaciones, Universidad Carlos III, España

Otibho Agbareh
Directora de Servicios Humanitarios, Servicios de Emergencias de Kenyon International

Alexandra Kaufman
Directora de Comunicación, Autoridad de Aviación Civil, Reino Unido

Teresa Cárdenes
Periodista

Thomas Romig
Vicepresidente Senior de Operaciones de Seguridad y Protección, Airports Council International (ACI) World

Bloque 3: Autoridades responsables de la investigación de accidentes. Lecciones aprendidas

Stephen P. Creamer
Director de Navegación Aérea, OACI

Graham Braithwaite
Profesor y Director del Centro de Investigación de Seguridad y Accidentes, Universidad de Cranfield, Reino Unido

Jennifer Homendy
Presidenta de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) Estados Unidos

Rémi Jouty
Presidente de la Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil (ENCASIA)

Mohd Fuad Sharuji
Ex Director de Crisis MH370 & MH17, aerolínea Malaysia Airlines

Pamela Suárez
Ex Presidenta del Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos de América Latina (ARCM)

Khanza Al Mentheri
Investigaciones de accidentes aéreos, Administración de Aviación Civil de Emiratos Árabes Unidos

Bloque 4: Buenas prácticas en materia de seguros

Michael Gill,
Director de la Oficina de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, (OACI)

Sara García González-Herrero
Responsable de Riesgos y Seguros, Iberia Líneas Aéreas España

Tan Siew Huay
Directora de Asuntos Legales de la Autoridad de Aviación Civil (CAAS), Singapur

Robert Lawson
QC, Socio de Casos de Pérdidas en Aviación. Aerolíneas y Aseguradoras, Clyde & Co LLP

Sarah Stewart
Socia de práctica privada en representación de víctimas y familias, Stewarts Law

Pablo Mendes de Leon
Profesor de Derecho aéreo y del espacio, La Haya, Países Bajos

Francisco Vasques-Tenreiro
Abogado de práctica privada en representación de víctimas y familias

Bloque 5: Identificando las políticas a corto, medio y largo plazo

Nancy Graham
Presidenta de Graham Aerospace International LLC

Tan Siew Huay
Directora de Asuntos Legales de la Autoridad de Aviación Civil (CAAS), Singapur

Gilberto López-Meyer
Vicepresidente Senior de Seguridad Corporativa, Seguridad y Cumplimiento, aerolínea Korean Air

Narjess Abdennebi
Jefa de la Sección de Facilitación (OACI)

Thomas Romig
Vicepresidente Senior de Operaciones de Seguridad y Protección, Airports Council International (ACI) World

Ángeles Pozo
Subdirectora para Europa, EUR-Regional de Aeropuertos, Pasajeros, Carga y Seguridad, Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)

Soledad Fattori Pedrana
Coordinadora de Información, Víctimas de Accidentes y sus Familias de la JST, Argentina

Bloque 6: Próximos pasos para la asistencia a víctimas

Víctor M. Aguado
Representante Permanente de España en el Consejo de la OACI, España

Michael Gill
Director de la Oficina Legal de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Stephen P. Creamer
Director de la Oficina de Navegación Aérea, OACI

Pilar Vera Palmés
Presidenta de la ACVFFI
y de la AVJK5022, España

Nancy Graham
Presidenta de Graham Aerospace International LLC

Francisco Moreno García
Vicepresidente de la Academia de las Ciencias y las Artes de Televisión de España

Sesión de clausura

Denis Guindon
Director en funciones, Oficina Regional para Europa y el Atlántico Norte, OACI

Sebastián Franquis Vera
Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, Gobierno de Canarias, España

Isabel Pardo de Vera Posada
Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA, España

03

LISTA DE LAS 30 RECOMENDACIONES DEL AAAVF 2021



A continuación se enumeran las 30 recomendaciones finales del AAAVF 2021, tal como se presentaron en el A41-WP/21, y que fueron acogidas por la 41ª Asamblea General de la OACI de 2022 en su Resolución A41-14. Se incluyen en las notas al pie los avances en algunas de ellas.

1. La OACI tendría que alentar a los Estados a implementar el método recomendado 8.46 del Anexo 9, así como el Documento 9998 y el Documento 9937 de la Organización. Las personas participantes sugirieron que la OACI envíe una comunicación a los Estados, a la que adjunte el informe final del Simposio AAAVF, en el proceso para solicitar la aplicación de las conclusiones y recomendaciones del informe.

2. Se sugirió también que la OACI revise y actualice el Documento 9998 y el Documento 9973 basándose en experiencias recientes.

3. La OACI debería seguir vigilando el cumplimiento de los SARPS relacionados con el AAAVF por medio de su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), mientras que la recopilación de información adicional se hace a través del mecanismo de notificación electrónica de diferencias EFOD.

4. El Consejo de la OACI tendría que elevar el método recomendado 8.46 de la OACI a la categoría de norma internacional y, por tanto, de conformidad con el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), crear la obligación de que los Estados cumplan esa disposición si no se notifica una diferencia. La norma debe auditarse en el marco del USOAP[1].

5. Debe realizarse una evaluación tomando en consideración la cuestión general del apoyo a las víctimas y a sus familiares en todos los Anexos, detectando cualquier posible deficiencia y formulando nuevas recomendaciones en caso necesario.

6. La OACI debería promover una combinación de reglamentación, instrucción y cooperación entre autoridades, proveedores de servicios y líneas aéreas, e incluir a la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF) y sus asociaciones con el fin de mejorar la implementación del Documento 9998 de la OACI por parte de los Estados, explotadores de aeronaves y aeropuertos.

1 *La Norma 8.47 se incluyó en la Enmienda 29 del Anexo 9, que entró en vigor en noviembre de 2022.*

7. La OACI debería promover la implementación del Documento 9998 de la OACI, la ratificación del Convenio de Montreal de 1999 (MC99) y el complimiento de los SARPS del Anexo 9. Asimismo, debería organizar talleres regionales en Estados/Regiones con necesidades especiales, que dependan del apoyo de la FIVAAF y sus asociaciones, según corresponda.

8. Las oficinas regionales de la OACI deberían desempeñar un papel activo en la promoción de las políticas mencionadas anteriormente y la organización de talleres que dependan del apoyo de la FIVAAF y sus asociaciones, según corresponda[2].

9. La función de la AAAVF en la Secretaría de la OACI debería ser concreta y contar con el apoyo de un grupo responsable establecido.

10. Se necesitan grandes esfuerzos para apelar a la responsabilidad de las agencias y medios de comunicación a fin de que traten la información sobre accidentes respetando la dignidad de las víctimas, familiares e individuos. La experiencia de algunas tragedias recientes acaecidas fuera del entorno de la aviación podría ayudar en ese sentido. La OACI debería preparar una compilación de las mejores prácticas que aplican actualmente los Estados y agentes. Quizás en una evaluación de esas mejores prácticas habría que considerar la formulación de un código de conducta sobre comunicación para compartirlo a escala mundial.

11. Debe alentarse la ratificación del MC99 ya que el tratamiento de las víctimas y sus familiares no goza de uniformidad a escala mundial.

12. Es necesaria una iniciativa específica para normalizar el proceso que han de seguir las familias cuando tiene lugar un accidente, e incluir una orientación adecuada que explique los pasos en un lenguaje sencillo.

13. Los pagos adelantados deben convertirse en una práctica mundial. Se sugiere la celebración de un taller específico para avanzar en este tema y establecer las decisiones que deban tomarse. Asimismo, debe revisarse el nivel total de indemnización obligatoria en proporción a las pólizas de seguros suscritas por los explotadores de aeronaves. La OACI debería organizar foros *ad hoc* específicos para tratar sobre las indemnizaciones y los procedimientos de facilitación destinados a las personas supervivientes y familiares de las víctimas.

2 *En la región EUR/NAT, se organizó conjuntamente entre la Oficina Regional y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) un taller regional sobre asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, que tuvo lugar el 20 de febrero de 2023 en Milán (Italia).*

14. Un grupo de la OACI debería, con el debido asesoramiento jurídico, considerar las mejores prácticas de las compañías de seguros y su relación con las víctimas y familiares, y equilibrar las necesidades de las líneas aéreas y también de víctimas y familiares.

15. Tras el foro específico celebrado para hablar sobre las indemnizaciones, y después de haber analizado las mejores prácticas de las compañías de seguros, la comunidad debería evaluar si es preciso examinar el MC99 y otros tratados conexos.

16. El Grupo Experto en Investigación de Accidentes (AIGP) debería considerar la posibilidad de proponer textos de orientación para que los equipos de investigación de accidentes proporcionen textos informativos específicos que incluyan información sobre "qué, cuándo y cómo" para las familias de las víctimas.

17. El AIGP debería considerar también la posibilidad de proporcionar orientación sobre cómo dirigirse a los medios de comunicación cuando ocurre un accidente y cómo seguir proporcionando información verificada y oportuna para su difusión pública protegiendo a la vez el proceso de investigación.

18. La independencia, el rigor y la capacidad técnica de las autoridades de investigación de accidentes son requisitos previos fundamentales para aportar valor a las constataciones resultantes de las investigaciones de accidentes y también, lo que es más importante, para dar credibilidad a los informes de accidentes. Es esencial que no haya un conflicto de intereses. La promoción de la cooperación regional por parte de la OACI ayudará a mejorar el proceso de investigación al aliviar los casos de escasez de recursos técnicos y/o experiencia en determinados Estados.

19. La OACI tiene que insistir en la independencia clara de la autoridad de investigación de accidentes, cuyo objetivo principal es determinar las causas principales de un accidente y evitar que se repita, y de la investigación judicial, para determinar la posible responsabilidad penal.

20. Los informes finales de la investigación de accidentes deberían ser fácilmente comprensibles para las familias y traducirse a todos los idiomas pertinentes para las familias.

21. Debería potenciarse la transparencia respecto a los informes de investigación de accidentes por medio de una plataforma web de la OACI, en la que se facilite el intercambio de informes y sus recomendaciones entre las autoridades y especialistas de investigación.

22. La OACI debería crear una plataforma web para facilitar el intercambio de información a las autoridades y especialistas de investigación de la seguridad operacional.

23. La OACI debería respaldar las actividades de creación de capacidad de los Estados, entre otras cosas por medio del curso de instrucción de reciente creación, relativo a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y basado en el Documento 9998 y en el Documento 9973, con el fin de ayudar a los Estados a establecer los conocimientos básicos. En la impartición del curso la OACI debería cooperar con la FIVAAF para aportar credibilidad y experiencia fáctica adicional.

24. Se alienta a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) a utilizar el Documento 9998 de la OACI e incorporar la AAAVF a sus planes. La OACI audita el cumplimiento de los SARPS por parte de los Estados y se invita a la IATA a que integre el seguimiento de los planes de las líneas aéreas por medio de su programa de auditoría de la seguridad operacional IOSA.

25. Se invita a la IATA a integrar la asistencia a las víctimas y sus familiares en la labor de su Grupo Experto en Planificación para Casos de Emergencia y a considerar la participación de la FIVAAF en este Grupo.

26. Se invita al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) a que, dada la importancia de los aeropuertos de salida y de llegada y de los aeropuertos situados cerca del lugar del accidente para facilitar los arreglos posteriores a una catástrofe aérea, incluya la auditoría, el seguimiento y la acreditación de los planes de apoyo a las víctimas y familiares en los programas de acreditación de sus miembros.

27. La OACI debería intensificar la cooperación entre la OACI, la IATA, el ACI y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), y otras organizaciones interesadas, entre otras formas mediante la elaboración de documentos de orientación conjuntos.

28. El informe del primer Simposio AAAVF, incluidas sus conclusiones y recomendaciones, debería publicarse en el sitio web de la OACI y también en papel para ampliar las lecciones aprendidas y servir de base para eventos similares en el futuro en otros Estados[3].

29. Se invita a los Estados y asociaciones como la IATA y el ACI, a colaborar con la FIVAAF antes, durante y después de un accidente de aviación, recurriendo a experiencias previas.

30. Se recomienda que le den continuidad al Simposio AAAVF en el futuro con simposios organizados de modo similar, que se celebren cada dos o tres años para que encajen dentro del ciclo de la Asamblea de la OACI. La Organización debería informar a la Asamblea de los resultados de estos eventos[4].

3 *Publicado en la página web de la OACI para el AAAVF2021. Disponible aquí: https://www.icao.int/Meetings/AAAVF2021/Documents/Report/Symposium%20Report%20AAAVF%20V21.pdf*

4 *Comunicación de la Secretaria General de la OACI a los Estados del 8 de febrero de 2023. Ref.: EC 6/3 – 23/8. Asunto: Invitación para ser sede de un simposio sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.*

04 INFORME

Informe publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) del SIMPOSIO SOBRE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES (AAAVF 2021)

Traducción del informe publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional, cortesía del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible del Reino de España



SIMPOSIO SOBRE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES (AAAVF 2021)

04

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, ESPAÑA

Del 1 al 3 de diciembre de 2021

INFORME

INFORME DEL SIMPOSIO SOBRE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES

Las Palmas de Gran Canaria, España, del 1 al 3 de diciembre de 2021

INTRODUCCIÓN

General

1. El Simposio sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) se celebró en Las Palmas de Gran Canaria, España, del 1 al 3 de diciembre de 2021, acogido por el Gobierno de España y organizado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Aviación Civil, en colaboración con el Gobierno de Canarias, a través de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, y la Fundación ENAIRE.

Objetivos

2. Los objetivos del Simposio AAAVF 2021 eran los siguientes:

a) mejorar la cooperación internacional en la aplicación con éxito de medidas prácticas relacionadas con la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares en varios ámbitos;
b) permitir el intercambio de mejores prácticas tanto en la comunicación de información sensible como en la gestión de las indemnizaciones por parte de las compañías de seguros; e
c) identificar las lagunas y formular conclusiones para apoyar el desarrollo de estrategias a corto, medio y largo plazo.

Programa

3. La OACI, en colaboración con el Gobierno de España, determinó el Programa del Simposio, que abordó los siguientes Bloques:

Bloque 1: Situación actual — Experiencias recientes
Bloque 2: Gestión de la información — Lecciones aprendidas
Bloque 3: Autoridades de investigación de accidentes — Lecciones aprendidas
Bloque 4: Mejores prácticas en materia de seguros
Bloque 5: Identificando políticas a corto, medio y largo plazo
Bloque 6: Próximos pasos para la asistencia a las víctimas

Apertura del evento

4. En su papel de moderador del Simposio, el Sr. Víctor M. Aguado, Representante de España en el Consejo de la OACI, inauguró la reunión como se detalla a continuación. La versión inglesa de las observaciones del Sr. Aguado está disponible en el informe publicado en la web de la OACI para el evento.

"Buenos días Sras. y Sres., bienvenidos al primer Simposium de la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI, sobre la asistencia a víctimas de accidentes de aviación y familiares.

Este Simposium de OACI ha sido posible gracias al patrocinio del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España y a la colaboración inestimable del Gobierno de la Autonomía de Canarias y de la Fundación Enaire, a quienes extendemos nuestro agradecimiento.

Quiero expresar públicamente nuestra gratitud a las autoridades que hoy nos acompañan. Del Gobierno de España, del Gobierno autonómico de Canarias, del Cabildo de Gran Canaria y del Ayuntamiento de Las Palmas. También nuestra gratitud al SG de OACI que se ha desplazado hasta la isla, y a los excelentes ponentes de los diferentes bloques temáticos que abordaremos. Agradecemos el interés de todos Uds., participantes aquí presentes en este Auditorio [Alfredo Kraus] y también de todos aquellos que nos están siguiendo vía la TV OACI, pues el Simposium se está retransmitiendo en directo.

Hoy la crisis Covid no está enteramente superada, pero sí al menos nos permite participar de forma presencial y virtual. Este es el primer evento hibrido que OACI celebra fuera de su sede central de Montreal.

Respetando las directrices sanitarias, y con el aforo disponible hemos tenido limitaciones para acomodar todas las peticiones de participación. [Para ello hubo que cerrar el plazo de inscripción el pasado 15 de Octubre.] En los últimos días, el incremento en la incidencia Covid en ciertos países y la aparición de nuevas variantes han impedido la presencia aquí de un buen número de interesados y también de oradores. Confiemos que al menos de forma virtual, unos y otros puedan participar.

Estamos encantados de estar acogidos en la capital de las Islas Canarias, esas islas afortunadas a las que se referían la mitología griega de hace más de 2000 años. Islas afortunadas que se situaban más allá del Mediterráneo, donde todo sería fácil, donde todo sería posible. [La leyenda se refería a] unas islas donde todo crecía por actuación de la propia naturaleza.

Unas islas cuyo día a día, cuya economía, cuyo desarrollo está directamente ligado al turismo y por ende son unas islas en las que el transporte aéreo representa un elemento estratégico de presente y de futuro.

No debe faltar hoy un recuerdo para todos los afectados por el volcán activo en la isla de La Palma, una de las islas de este archipiélago. La naturaleza es bella, pero a veces puede llegar a ser brutal. Esto nos hace reflexionar sobre nuestra pequeñez y cuán frágil es nuestra presencia en este planeta Tierra.

Sabemos muy bien que aquí, en Canarias, se presta una atención especial a los temas que vamos a tratar. Esperamos no defraudarles sabiendo de antemano la sensibilidad que alguno de ellos puede suscitar. Tanto el accidente de Tenerife Norte en el año 1977 [con 583 víctimas y 61 supervivientes,] como ya más recientemente el accidente de Spanair de 2008, vuelo que tenía como destino Las Palmas de Gran Canaria y en el que fallecieron 154 personas con 18 supervivientes. Alguno de ellos se encuentra entre nosotros hoy. Ambos accidentes son zarpazos difíciles de superar, que dejan recuerdos imborrables.

Termino señalando la labor incansable y comprometida de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias. Su Presidenta, Dña. Pilar Vera, que preside asimismo la Asociación de afectados del vuelo JK5022 de Spanair, siguiendo la estela de un pionero que fue Hans Ephraimson en EEUU, y con el apoyo de otras Asociaciones, ha marcado los primeros pasos, los más difíciles, dando visibilidad a la atención a las víctimas y familiares.

Y, por último, sirva este encuentro no solo para contribuir a garantizar la seguridad de la aviación sino, y muy especialmente, sirva el Simposium como homenaje a todos los que han sufrido las

consecuencias de un accidente de aviación, a sus víctimas, a sus supervivientes y también a sus familiares y allegados.

Sirvan nuestros debates, conclusiones y recomendaciones para, cuando un accidente sucede, disminuir la desazón, la frustración y el sufrimiento innecesario de todos aquellos que se ven afectados.

Gracias por su atención."

5. Las palabras de bienvenida fueron pronunciadas por Dña. María José Rallo, Secretaria General de Transportes y Movilidad, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), D. Salvatore Sciacchitano, Presidente del Consejo de la OACI, D. Augusto Hidalgo Macario, Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, D. Antonio Morales Méndez, Presidente del Cabildo de Gran Canaria y D. Ángel Víctor Torres, Presidente del Gobierno de Canarias.

6. Los discursos de apertura fueron pronunciados por D. Raúl Medina Caballero, Director General de Aviación Civil, España y D. Juan Carlos Salazar, Secretario General de la OACI. El AAAVF 2021 contó con un ponente principal, D. Rafael Vidal Rodríguez, superviviente del accidente de Spanair de 2008. El Sr. Vidal describió cómo los supervivientes y las familias de las víctimas sufren drásticos reveses en términos de pérdida de vida social, pérdida económica y pérdida de desarrollo profesional (enlace a la presentación). Explicó asimismo que la recuperación psicológica y física está estrechamente vinculada a la comprensión de la causa raíz del accidente.

7. Las palabras de bienvenida y los discursos de apertura se encuentran en el **Apéndice A**.

Asistencia

8. Un total de 144 participantes presenciales de 40 Estados miembros, nueve organizaciones internacionales y diversos miembros de la industria, bufetes de abogados, asociaciones de víctimas y del mundo académico asistieron al AAAVF 2021. El simposio se retransmitió en directo por ICAO TV con 448 participantes virtuales. Además de la retransmisión en directo del evento, las actas completas del simposio están disponibles para su visualización en cualquier momento en ICAO TV y han sido vistas por 897 personas hasta la fecha.

Mesa directiva y Secretaría

9. Dr. Narjess Abdennebi (Jefe de la Sección de Facilitación), acompañado por el Sr. Ken Knitter (Jefe de la Unidad de Gestión de Productos), la Sra. Garleen Tomney-McGann (Asociada del Programa FAL), la Sra. Adriana Bonilla (Asociada Senior del Programa, Planificadora Técnica del Evento ANB) y el Sr. Christopher Hornek (Anexo 9 – Experto en Facilitación).

Idiomas

10. Se proporcionaron servicios de interpretación en inglés, francés y español.

– – – – – – – –

Bloque 1: Situación actual — Experiencias recientes

1.1 Presentaciones

1.1.1 Actualización y experiencia de la OACI

1.1.1.1 La OACI presentó una visión general de sus iniciativas pasadas y presentes en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, incluidas las Resoluciones de la Asamblea, así como la evolución del Anexo 9 y del Anexo 13, *Investigación de accidentes e* incidentes de aviación (enlace a la presentación). Destacó el desarrollo de dos documentos importantes, a saber, la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares* (Doc 9998) y el *Manual sobre asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares* (Doc 9973). En esta parte de la sesión también se hizo hincapié en la importancia que la OACI concede a la seguridad de la aviación, reforzada por la aplicación del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional - Enfoque de Observación Continua (USOAP-CMA), apoyado por el sistema del Sistema de Notificación de Diferencias Electrónicas de OACI (EFOD), en el que los Estados pueden proporcionar de forma proactiva información relacionada con la aplicación en la Lista de Verificación del Cumplimiento (enlace a la presentación). Se señaló que el USOAP fue aprobado por la 32ª Sesión de la Asamblea en 1998 y en más de 20 años ha pasado de abarcar inicialmente tres Anexos a abarcar actualmente 18 Anexos.

1.1.2 Actualización y experiencia de los Reguladores estatales

1.1.2.1 Los Estados señalaron la importancia de la reglamentación, la formación y la cooperación a la hora de prestar asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familias (ponencias de Canadá, España, EAU y EE.UU.). Los participantes señalaron que los marcos jurídicos deberían sentar las bases para una asistencia adecuada a las víctimas y sus familias, así como establecer el papel y las responsabilidades de todas las partes interesadas. Las medidas de formación deben garantizar la concienciación y la profesionalidad de todas las partes implicadas en la asistencia, de forma que todos los actores sepan perfectamente cuál es su papel en caso de un accidente aéreo. Se consideró muy importante mantener una estrecha colaboración con la Federación Internacional de Familiares de Víctimas de Accidentes Aéreos (ACVFFI), una voz única reconocida por la OACI, y con sus asociaciones de víctimas de accidentes aéreos y sus familiares en cada Estado.

1.1.2.2 Algunos Estados compartieron ejemplos de cómo sus autoridades tomaron medidas para apoyar a las familias de las víctimas. Algunos países, incluidos Canadá e Italia, señalaron la utilidad de establecer días nacionales de conmemoración para recordar a todos los afectados por accidentes aéreos.

1.1.2.3 Se recordó que en los últimos accidentes se han visto involucradas aeronaves que han sido derribadas mientras sobrevolaban zonas de conflicto, y varios oradores pidieron esfuerzos internacionales para mejorar la seguridad de los viajes aéreos en todo el mundo reforzando la gestión del espacio aéreo en las zonas de conflicto y realizando evaluaciones periódicas de los riesgos antes de volar atravesando zonas de conflicto o cercanas a ellas. A modo de ejemplo, Canadá creó la iniciativa "Safer Skies" (Cielos más seguros), cuyo principal objetivo es mejorar la seguridad de los viajes aéreos en todo el mundo subsanando las deficiencias en la forma en que el sector de la aviación civil se ocupa de las zonas de conflicto y mejorando la coordinación entre civiles y militares.

1.1.3 Experiencia de los aeropuertos y aerolíneas

1.1.3.1 Los operadores aéreos y aeroportuarios describieron las múltiples formas de gestión de la información en la respuesta a un accidente aéreo, concretamente las múltiples y diversas partes

interesadas a las que hay que proporcionar información y de las que se debe recibir y comprender (presentaciones del aeropuerto de Gran Canaria).

1.1.3.2 Tras un accidente, los operadores aeroportuarios y de aeronaves deben superar la desorganización informativa y organizativa, que se traduce en una falta de empatía hacia las familias de las víctimas. Se sugirió que la OACI, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) creasen una plataforma conjunta para fomentar la aplicación de materiales de orientación en todos los Estados y por parte de los operadores aéreos y aeroportuarios, contando con el apoyo ofrecido por la ACVFFI.

1.1.3.3 Asimismo, se señaló que la asistencia a los familiares en los aeropuertos debe ser profesional, digna, respetuosa y, ante todo, humana. Los familiares necesitan recibir información oportuna y validada antes de que la información sea difundida a los medios de comunicación y por estos mismos.

1.1.4 Experiencia de las asociaciones (presentada por miembros de la ACVFFI)

1.1.4.1 Los representantes de la ACVFFI hablaron de la falta de información, de organización y de empatía a la que se enfrentaron al verse confrontados a tales tragedias, mencionando especialmente el caos que sufrieron en estas trágicas circunstancias. La presidenta de la ACVFFI solicitó la implementación de Planes de Emergencia en el Aeropuerto basados en los documentos 9998 y 9973 de la OACI, complementados con talleres y seminarios para mejorar la cultura de la seguridad aérea y el conocimiento de la asistencia a los familiares. En 2016, la ACVFFI fue oficialmente incluida en la lista de Observadores de la OACI. Fue un paso importante, ya que reconoció sus actividades y las sustanciales contribuciones a la labor de la OACI y condujo, principalmente, a la elaboración y publicación de los Doc 9998 y Doc 9973, que sustituyeron a la Circular 285.

1.1.4.2 Esta sesión también se centró en la necesidad de emplear como base las lecciones aprendidas de los accidentes, concretamente para aplicar las recomendaciones de los informes de investigación de seguridad. Los oradores señalaron la necesidad de un sistema de investigación independiente y técnicamente competente y observaron que la publicación del informe del accidente se suele retrasar. También se mencionó que los informes utilizan a veces una redacción que no es fácilmente comprensible y que no se traducen automáticamente a los idiomas de los pasajeros afectados y de sus familias.

1.1.4.3 En esta sesión se planteó la necesidad de que los 193 Estados ratificasen el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (Convenio de Montreal de 1999 (MC99)) y que aplicasen sus disposiciones a nivel nacional.

1.2 Debate

1.2.1 Los participantes intercambiaron sus opiniones sobre la cuestión de que la autoridad encargada de la investigación de los accidentes aéreos sea responsable de la asistencia a las familias. El aspecto más crítico fue la comunicación inicial y posterior con las familias de las víctimas. Se aconsejaba que la autoridad encargada de la investigación iniciase la comunicación con los familiares, a más tardar, al comenzar la investigación.

1.2.2 Los participantes apoyaron la mejora del Método recomendado 8.46 del Anexo 9 de OACI a la categoría de Norma, tal y como se incluye en la Enmienda 29 a dicho Anexo, y sugirieron que la aplicación de esta Norma estuviese sujeta en el futuro a la auditoría CMA del USOAP.

1.2.3 Se señaló que la IATA está restableciendo el Grupo de Trabajo sobre Planificación de Emergencias, lo que puede facilitar el flujo de información. En este contexto, la industria de la aviación

destacó la importancia de poseer información de contacto válida de los familiares afectados. La recopilación de información de contacto precisa de los pasajeros y/o familiares es un reto de facilitación continuo, y la comunicación con los familiares sólo es posible si se conoce la correcta información de contacto de los familiares.

1.2.4 La ACVFFI señaló que, en numerosos casos, la primera interacción de los familiares con las autoridades estatales y los representantes de las compañías aéreas y/o los aeropuertos fue inhumana, despiadada y un tanto irrespetuosa respecto a las tradiciones culturales y religiosas. Para poder recopilar pruebas para la identificación de las víctimas, se pide a los familiares que faciliten la misma información varias veces, debido a una falta de coordinación entre las distintas partes implicadas en el proceso. Asimismo, la notificación a las familias de las víctimas afectadas se realiza de forma pública, sin tener ninguna consideración de privacidad. Aunque el manifiesto de pasajeros suele ser fundamental a la hora de identificar a las víctimas, el Doc 9973 de la OACI reconoce el conflicto para los operadores aéreos entre la necesidad de precisión y la necesidad de puntualidad en la elaboración del manifiesto, donde se prefiere la precisión en lugar de la puntualidad. El Reglamento (UE) No. 996/2010 exige a todos los Estados miembros de la UE que, a más tardar en las dos horas siguientes a la notificación del accidente de la aeronave, la compañía aérea operadora elabore una lista validada de todas las personas a bordo.

1.2.5 Durante el debate, también se mencionó que todos los familiares afectados deberían tener derecho al mismo nivel de asistencia en cualquier parte del mundo, independientemente de su nacionalidad, y según la política y las orientaciones de la OACI, definidas en los Doc 9998 y Doc 9973, respectivamente.

1.3 Conclusiones

1.3.1 Se observó que los Estados miembros de la OACI tienen un bajo índice de aplicación de las normas y métodos recomendados (SARP) del Anexo 9 en lo referente a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. Concretamente, los Estados no siempre disponen de legislación, reglamentos y/o políticas sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

1.3.2 Se señaló que, tras un accidente de aviación, el sector de la aviación todavía no tiene lo suficientemente en cuenta a las víctimas, supervivientes y sus familiares.

1.3.3 Muchos oradores consideraron que la OACI desempeña un papel fundamental a la hora de ayudar a los Estados a dar una respuesta sistemáticamente más firme a este tipo de sucesos, de acuerdo con el Doc 9998 y el Doc 9973, y a proporcionarles una capacitación efectiva.

1.3.4 Tras un accidente de aviación, es esencial dar una respuesta rápida, al igual que el compromiso proactivo con los familiares de las víctimas.

1.3.5 Como la preparación es fundamental, los Estados deben mantener, revisar y actualizar sus planes de acción para garantizar que se puedan aplicar inmediatamente cuando ocurra un accidente. Evaluar los planes de emergencia existentes de las aerolíneas y los aeropuertos mediante ejercicios de simulacro y revisiones específicas por parte de los Estados es una herramienta esencial para lograr este objetivo.

1.3.6 Independientemente de dónde ocurran, los accidentes aéreos deben tratarse con requisitos similares. Se deben evitar la ambigüedad en las responsabilidades de las autoridades, la indiferencia de las compañías aéreas y la falta de respuesta general de la industria aérea y las compañías de seguros.

1.3.7 En algunos Estados, las instituciones carecen de la formación suficiente para asistir a los familiares de las víctimas en situaciones de crisis, lo que genera grandes deficiencias que se deben corregir.

1.3.8 Se espera que la Enmienda al Anexo 9 (en caso de ser adoptada por el Consejo) introduzca dos cambios que requerirán una mayor orientación y ayuda para su aplicación, a saber:

a) la reconversión del Método recomendado 8.46 del Anexo 9 de la OACI en Norma internacional creará la obligación para los Estados de establecer legislación, reglamentos y/o políticas; y
b) la introducción de un nuevo Método recomendado fomentaría el desarrollo de planes de asistencia a las familias por parte de los operadores aéreos y aeropuertos.

1.3.9 Existen cuatro cuestiones preocupantes esenciales a tener en cuenta cuando los Estados desarrollan programas integrales de asistencia a las familias:

a) la notificación inicial de la implicación (a todas las partes interesadas);

b) el recuento de víctimas y la identificación de los cadáveres;

c) el acceso de las partes afectadas a información y recursos que deben garantizar los Estados, los operadores aéreos y aeroportuarios, etc.; y

d) la gestión de los efectos personales de las víctimas y su devolución a las familias.

1.3.10 En los últimos años, la OACI ha avanzado en la defensa de los intereses de las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, en estrecha colaboración con la ACVFFI. Los diferentes documentos de trabajo presentados por la ACVFFI en los 38º, 39º y 40º períodos de sesiones de las Asambleas de la OACI, así como en la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional (HLSC), contribuyeron a la consecución de los siguientes resultados:

a) múltiples resoluciones de la Asamblea en las que se hace hincapié en cuestiones relacionadas con la importancia de la pronta notificación a los familiares de las víctimas involucradas en accidentes de aviación, la pronta recuperación e identificación precisa de las víctimas, la devolución de los efectos personales de las víctimas y la difusión de información precisa a los familiares;

b) la publicación de materiales de referencia, concretamente la Política de la OACI definida en el Doc 9998 y las orientaciones para su aplicación definidas en el Doc 9973;

c) la incorporación de SARP al Anexo 9 para completar el Anexo 13 y el Anexo 14 – *Aeródromos*; y

d) el establecimiento del 20 de febrero como el Día Internacional de Conmemoración de las Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias.

– – – – – – – –

Bloque 2: Gestión de la información — Lecciones aprendidas

2.1 Presentaciones

2.1.1 El segundo bloque reunió a periodistas, académicos, Estados y organizaciones, y se centró en cómo gestionar el flujo de información de las autoridades a las familias de los afectados y la divulgación de información al público tras un accidente aéreo.

2.1.2 Varios oradores señalaron que en la divulgación de información pertinente debe haber un equilibrio entre el derecho a la intimidad de las víctimas y sus familiares, la integridad de la investigación de seguridad y el derecho a la información. Es necesario validar la divulgación de la información inicial y estudiar detenidamente el tratamiento de la información sensible. Se destacó la necesidad de restringir el acceso al lugar del accidente para evitar que las imágenes y grabaciones del accidente, los registros de las conversaciones u otra información sensible se hagan públicos sin haber sido validados.

2.1.3 Los participantes afirmaron que se debe restringir la divulgación de los datos médicos, ya que violaría la privacidad de los datos de las víctimas y sus familiares. Asimismo, los medios de comunicación nunca deben divulgar el recuento de pasajeros y tripulantes ni sus nacionalidades, sino que esta información debe ser consolidada por el operador de la aeronave y, a continuación, divulgada por el operador o por el organismo principal que preste asistencia a las familias. Las familias deben ser informadas antes de revelar cualquier información a los medios de comunicación.

2.1.4 Un Estado señaló que su Autoridad de Aviación Civil (CAA) se comunica con el público sobre los accidentes aéreos mientras que otro organismo distinto lleva a cabo la investigación de los accidentes aéreos. La CAA divulga los datos y hechos validados a medida que están disponibles y también confirma el incidente y explica públicamente el proceso incluso cuando no hay ninguna actualización informativa que ofrecer, a fin de mantener el dominio público de las comunicaciones. Los periodistas se mostraron de acuerdo con este planteamiento, ya que el silencio contribuye a la generación de noticias falsas, mientras que el esfuerzo por mantener el control de la comunicación pública demuestra empatía y respeto por las víctimas y sus familias. La CAA también recoge las conclusiones y recomendaciones del informe final de la investigación y las traduce al lenguaje de uso común en el país, así como a lenguas extranjeras, para que los familiares puedan entender el informe.

2.1.5 Se reconoció el reto que supone el papel de las redes sociales, ya que una vez que la información se hace pública no puede controlarse ni revocarse. Además, las redes sociales permiten la publicación directa de la información, lo que puede resultar problemático cuando los usuarios de las redes sociales responden más rápido que las autoridades. Un ejemplo de esto fue un incidente de secuestro ocurrido en 2014, en el que la aeronave afectada comenzó a enviar señales de socorro de interferencia ilícita, que se mostraron en sitios web públicos de seguimiento de vuelos. En este caso, el secuestro se hizo público a través de las redes sociales, lo que provocó una situación de caos tanto en el aeropuerto de salida como en el de destino, donde se congregaron multitudes exigiendo ser informadas.

2.1.6 Se observó que los aeropuertos tienden a ser el punto central de reunión para las personas que buscan información sobre sus familiares afectados por accidentes aéreos, lo que provoca escenas de caos, causando un mayor dolor y dramatismo. Se señaló que los operadores aeroportuarios disponen de muy poca información sobre los pasajeros, lo que plantea un problema complejo. En este contexto, ACI señaló su compromiso de trabajar con la OACI para establecer un marco normativo más amplio que resuelva estas cuestiones.

2.2 Debate

2.2.1 Teniendo en cuenta que los aeropuertos son el punto central de reunión, los operadores aeroportuarios deberían facilitar las sesiones informativas iniciales a los familiares afectados. Esto requerirá que se coordinen con los operadores aéreos, aunque a menudo hay muy poco personal presente en determinados aeropuertos, por lo que una agencia de handling de tierra (GHA) podría ser el canal para el intercambio de información. Los participantes señalaron que la OACI debería hacer más esfuerzos para garantizar que los Estados certifiquen a los operadores aeroportuarios que elaboran planes de emergencia aeroportuaria, que incluyen los planes de asistencia a las familias de las víctimas.

2.2.2 Se reconoció la falta de periodistas cualificados o especializados en aviación. La mayoría de los grandes medios de comunicación ya no cuentan con especialistas en aviación que tengan experiencia en accidentes, los cuales presentan situaciones muy dinámicas en las que se deben elegir cuidadosamente las palabras y las fuentes. Se acordó que los Estados, los operadores aéreos y los aeropuertos deberían hacer más hincapié en establecer relaciones con los medios de comunicación para preparar las respuestas ante los accidentes aéreos. La gestión de los flujos de información en redes sociales se consideró el mayor reto, y la inclusión de medios de comunicación importantes o de noticias en las sesiones informativas permite afianzar las emisiones de los medios de comunicación profesionales, lo que aporta legitimidad y credibilidad.

2.2.3 Se informó a la reunión de que la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) tiene la intención de elaborar un Código de Conducta relativo a la gestión de la información y las comunicaciones con los medios tras un accidente de aviación, y que la OACI podría basarse en dicho documento. Queda claro que se deben tomar una serie de medidas inmediatamente después de un accidente para que las autoridades competentes puedan proporcionar información validada a su debido tiempo.

2.2.4 Los participantes coincidieron en que, en general, el sistema de aviación no tiene suficientemente en cuenta a las víctimas de accidentes aéreos ni a sus familias, pese a que se encuentren entre las partes más afectadas por los fallos detectados en dicho sistema.

2.3 Conclusiones

2.3.1 La comunicación con las familias y la adecuada reacción y cobertura de los medios son esenciales.

2.3.2 Los datos de los supervivientes, las víctimas y sus familias deben recibir el máximo nivel de protección.

2.3.3 Es necesario habilitar a las familias de las víctimas y a los supervivientes en el proceso de toma de decisiones relativas a la divulgación de información al dominio público.

2.3.4 Las autoridades competentes deben facilitar información rápida, fiable y validada en las primeras horas tras un accidente, así como durante la investigación de seguridad.

2.3.5 Se debe hacer hincapié en la orientación y la formación de las organizaciones encargadas de la investigación de accidentes de seguridad sobre la gestión de la información a las familias y a los medios de comunicación.

2.3.6 Por iniciativa de la ACVFFI, la OACI estableció el 20 de febrero como Día Internacional de Conmemoración de las Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias. Este día de conmemoración anual servirá como recuerdo internacional de las vidas perdidas por culpa de accidentes aéreos a lo largo de la historia de la aviación civil y fomentará el respeto por las víctimas y sus familias,

al tiempo que sensibilizará a los Estados miembros sobre la necesidad de desarrollar planes de asistencia a las familias en línea con las directrices del Doc 9998 y del Doc 9973.

2.3.7 La comunicación pública inicial y la cobertura mediática de los accidentes aéreos son extremadamente importantes. Se debe priorizar el respeto a las familias de las víctimas y a los supervivientes en lo que concierne a la notificación inicial de la implicación y el recuento de víctimas. Ningún familiar debe ser notificado a través de los medios de comunicación de que ha perdido a un ser querido ni ser informado de su pérdida leyendo una lista de pasajeros fallecidos.

2.3.8 Hay lagunas considerables en el apoyo a las víctimas y familias en lo que respecta a la gestión de información, la transparencia y el intercambio de información.

2.3.9 Es necesario encontrar un equilibrio entre el derecho a la información y el respeto a los individuos afectados y sus familias.

2.3.10 Durante el Simposio, se consideró la posibilidad de recopilar las mejores prácticas con vistas a la elaboración de un Código de Conducta sobre las respuestas de los medios de comunicación ante los accidentes que sirviese de orientación para los Estados y los operadores.

2.3.11 Los supervivientes y las familias de las víctimas necesitan conocer la causa fundamental del accidente para poder comenzar su recuperación física y psicológica. En este aspecto, se considera esencial que la investigación de seguridad proporcione información comprensible sobre la causa del accidente.

– – – – – – – –

Bloque 3: Autoridades responsables de la investigación de accidentes — Lecciones aprendidas

3.1 Presentaciones

3.1.1 El tercer bloque incluyó a académicos, Estados, redes regionales de investigación y operadores aéreos para hablar sobre las lecciones aprendidas por las autoridades responsables de la investigación de accidentes en lo referente a la protección y comunicación de la información, el mantenimiento de la independencia de la investigación, así como la prestación de asistencia a las víctimas y sus familiares. Casi todos los oradores abordaron el tema principal del equilibrio entre la necesidad de proporcionar a los familiares información validada y pronta y la discreción que permita garantizar la independencia y la integridad de la investigación.

3.1.2 Se señaló que el establecimiento de un organismo de coordinación para la asistencia a las familias con un concepto matizado de las operaciones que aborde las preocupaciones fundamentales, el establecimiento de la comunicación y la transmisión de expectativas realistas podría facilitar la relación y la credibilidad de cara a los familiares.

3.1.3 Los oradores coincidieron en que mantener la independencia de la investigación de seguridad era imprescindible para evitar interferencias con su desarrollo o con la objetividad de la investigación. Al mismo tiempo, la autoridad encargada de la investigación debe consultar con entidades externas que puedan proporcionar información útil y apoyo técnico, incluidos los representantes de los Estados, los operadores y los fabricantes. Estas partes interesadas externas deberían poder tener acceso a cierta información confidencial procedente de la investigación de seguridad, lo que les permitiría aplicar las medidas de seguridad necesarias. Algunos oradores consideraron que la autoridad encargada de la investigación también podría funcionar como organismo principal de asistencia a las familias, mientras que otros señalaron que la autoridad encargada de la investigación no debería estar en condiciones de compartir información con las familias. El Reglamento (UE) No. 996/2010 exige que la información de las investigaciones se facilite primero a las familias de las víctimas antes de que se haga pública en los Estados miembros de la UE.

3.1.4 Un operador aéreo habló de su experiencia con dos accidentes graves, ocurridos en un corto período de tiempo, y mencionó que en uno de los accidentes nunca se encontraron ni el registrador de datos de vuelo ni el registrador de voz de la cabina de vuelo. Ambos accidentes generaron traumas completamente diferentes y mostraron lo complejos y detallados que debían ser los planes de preparación. En uno de los accidentes no se recuperaron restos ni cadáveres, lo que dio lugar a un proceso de duelo más complicado para los familiares. Ambos casos identifican una serie de cuestiones críticas todavía por resolver sobre la respuesta a las familias.

3.2 Debate

3.2.1 Los participantes señalaron que algunos Estados pequeños carecerán de la capacidad suficiente para llevar a cabo investigaciones de accidentes eficaces. Las asociaciones regionales de investigación de accidentes pueden ayudar a los Estados pequeños en estas necesidades. Los Estados más grandes deberían compartir información y conocimientos a nivel internacional para ayudar a los demás a estar más preparados de cara a las investigaciones de accidentes.

3.2.2 Algunos accidentes de aviación requieren tanto una investigación de seguridad como una investigación penal, y se puede reforzar la coordinación entre ambos procesos para evitar la duplicación y mejorar la comunicación pública, sin olvidar que las investigaciones de seguridad son independientes de cualquier investigación penal. En la mayor parte de las jurisdicciones, la autoridad encargada de la investigación de seguridad apenas tiene capacidad para indicar a la autoridad encargada de la investigación penal qué debe hacer público ni cuándo. En algunos casos, la investigación penal se ve condicionada por la investigación de seguridad y, por tanto, los informes finales pueden llegar a considerarse carentes de

credibilidad para las familias y las personas afectadas. Se ha señalado un ejemplo reciente de accidente aéreo con asesinato/suicidio en el que la comunicación con las familias fue más difícil porque la autoridad encargada de la investigación penal comunicaba los hechos apremiantes directamente al público. La información sobre seguridad y la información penal se coordinan conjuntamente o se separan totalmente en función de la fuerza de las respectivas instituciones del Estado. Por lo tanto, se invita a la OACI a fomentar la independencia y la profesionalidad de las autoridades de investigación de accidentes y a promover los materiales de orientación y los requisitos mínimos existentes.

3.3 Conclusiones

3.3.1 Los informes finales de la investigación de accidentes de aviación deben estar disponibles en el momento preciso y deben mantener un alto nivel de calidad, evitando así especulaciones innecesarias; también deben contener explicaciones no técnicas, de forma que las familias de las víctimas puedan comprenderlos, y lo ideal sería que estuviesen traducidos a todos los idiomas de interés para las familias.

3.3.2 La experiencia demuestra que otorgar la responsabilidad de las relaciones con las familias a la autoridad de investigación de accidentes puede contribuir a la inclusividad y eficacia de la interacción con las familias.

3.3.3 En última instancia, la investigación debe poder proporcionar respuestas a las familias de las víctimas a preguntas tales como "¿por qué ha ocurrido esto?", "¿qué se va a hacer para evitar que otras personas pasen por lo mismo por lo que estoy pasando?", "¿cuáles han sido las causas?" y "¿se corregirán los errores?".

3.3.4 La comunicación con las familias de las víctimas y los supervivientes debe ser fiel, flexible, ágil y respetuosa.

3.3.5 La autoridad encargada de la investigación de accidentes debe establecer relaciones institucionales transparentes con otras organizaciones para afrontar mejor el reto que supone un accidente, concretamente evitando las interferencias con las investigaciones penales.

3.3.6 Los participantes señalaron que la colaboración y el intercambio de información a través de asociaciones regionales de autoridades de investigación de accidentes constituyen un marco óptimo para compartir las mejores prácticas y para que los Estados colaboren en las investigaciones. Esto es vital, ya que algunos Estados no tienen la capacidad de contar con autoridades nacionales de investigación eficaces.

3.3.7 Las compañías aéreas y los aeropuertos pueden proporcionar información a las familias y a los medios de comunicación, pero se debe haber validado con anterioridad la fuente de la información.

3.3.8 Durante los debates se señaló que la independencia de las autoridades de investigación de accidentes es fundamental para conseguir credibilidad y el respeto de las víctimas hacia las instituciones.

3.3.9 En el Simposio se apuntaron las siguientes formas clave de llevar a cabo una investigación útil:

a) neutralidad (la independencia de las investigaciones de accidentes es fundamental);
b) credibilidad técnica (rigor y profesionalidad);
c) principio de cultura de equidad y protección de la información sensible;

d) divulgación de lecciones de seguridad mediante informes públicos y recomendaciones de seguridad basadas en la credibilidad y en el rigor; e
e) interacción con las familias y los medios de comunicación teniendo en cuenta los diferentes contextos sociales de los lugares y las personas para ser culturalmente respetuosos.

3.3.10 La divulgación de información al público tras un accidente de aviación, concretamente en los accidentes con un gran número de víctimas y nacionalidades, se puede mejorar mediante la aplicación de los materiales orientativos de la OACI, el intercambio de experiencias y la formación para las organizaciones de investigación de seguridad.

3.3.11 Los participantes subrayaron que existe una diferencia entre una investigación de seguridad y una investigación penal. En el caso de que haya dos investigaciones paralelas en curso, el proceso de información a los familiares debe separarse, ya que los objetivos de estas dos investigaciones son diferentes. En efecto, la investigación penal tiene por objeto determinar las responsabilidades, mientras que la investigación de seguridad tiene por objeto encontrar las causas de origen del accidente. En ambos procesos es necesario informar a los familiares de las víctimas antes de hacer pública la información.

– – – – – – – –

Bloque 4: Buenas prácticas en materia de seguros

4.1 Presentaciones

4.1.1 El cuarto bloque contó con representantes de los operadores aéreos, Estados, académicos, así como bufetes de abogados que representaban tanto a víctimas como a operadores aéreos y a sus aseguradoras. La sesión analizó la normativa internacional vigente sobre la responsabilidad de los operadores aéreos en caso de accidente de aviación, así como la importancia de lograr una indemnización justa para las víctimas. Hubo un intercambio de mejores prácticas entre todas las partes interesadas y se identificaron los próximos pasos a dar en el ámbito legal, al tiempo que se reconoció la necesidad de garantizar la estabilidad del sector de la aviación civil.

4.1.2 El Convenio de Montreal de 1999 (MC99) enmendó disposiciones importantes del régimen del Convenio de Varsovia en lo referente a la compensación de las víctimas de catástrofes aéreas y la responsabilidad de los operadores aéreos en caso de muerte o lesiones de los pasajeros. Aunque el MC99 prevé una forma de responsabilidad objetiva de los operadores aéreos, no especifica qué indemnización es recuperable, lo que se deja a la legislación nacional del Estado o Estados que tengan jurisdicción sobre el caso. El Convenio también establece que, si así lo exige la legislación nacional, la aerolínea tiene que pagar anticipos sin demora, aunque estos pagos no constituyen un reconocimiento de culpa. Sin embargo, debido a la falta de ratificación por parte de varios Estados, el MC99 todavía no es universalmente vinculante. Hasta la fecha, los accidentes de aviación pueden situarse entre varios marcos jurídicos, ya que los países de origen y destino, así como los Estados de origen de los pasajeros, representarán un nivel mixto según si han firmado, ratificado y/o aplicado el MC99. Además, el MC99 no se aplica a los viajes puramente nacionales ni a los accidentes de aviación que provocan la pérdida de vidas de terceros no pasajeros en tierra.

4.1.3 Aunque se han hecho inmensos avances en la adopción del MC99 a nivel mundial, con frecuencia el régimen de protección no se aplica a los accidentes de aviación más graves (es decir, con 10 o más víctimas mortales), ya que estos accidentes graves se suelen producir en el transporte nacional, y a menudo en Estados que no han adoptado el MC99. En la última década (de 2010 a 2020), se estima que el MC99 ha sometido al operador al régimen de responsabilidad en el 26 % de los accidentes graves en todo el mundo, lo que significa que el MC99 no estuvo implicado en el 74 % de los accidentes graves de aviación de la última década.

4.1.4 Un operador aéreo señaló que, en virtud de la legislación de su Estado de origen, está obligado a disponer de un plan de asistencia a las víctimas y familiares. El plan incluye disposiciones para enviar un equipo de emergencia al lugar del accidente y distribuir rápidamente los anticipos.

4.1.5 Se debatió que los operadores aéreos y sus aseguradoras buscan la seguridad jurídica y la uniformidad internacional en lo que respecta a la exposición a la responsabilidad frente a las víctimas de los accidentes y sus familias. Si la responsabilidad se puede cubrir sobre una base justa y razonable, los operadores pueden asegurarse con una prima de seguro razonable y todas las reclamaciones legítimas se pueden resolver sin demoras indebidas ni gastos legales.

4.1.6 Los Convenios de Varsovia y Montreal proporcionan un medio para alcanzar este fin, y el MC99 es el que ofrece un marco más favorable para las víctimas de accidentes y sus familias (en términos de jurisdicciones potencialmente disponibles, la ausencia de cualquier límite artificial de responsabilidad por daños personales y fallecimiento, y una defensa más limitada frente a la "falta de negligencia"). Los participantes sugirieron que también se introdujera de forma normalizada un sistema de anticipos para cubrir las necesidades económicas más inmediatas. La UE ha intentado remediar esta deficiencia a través de su Reglamento nº 2027/97 en su versión modificada, y se debería tener en cuenta la posibilidad de incorporar sus disposiciones en cualquier nueva revisión del MC99.

4.1.7 Se debatió que, en muchos casos, la indemnización para las familias de las víctimas asciende a menos de un tres por ciento del nivel total de cobertura del seguro, lo que da la impresión de que la indemnización es mucho menor que el importe del seguro del que disponen las víctimas. Se reconoció que hay un desfase entre el límite máximo de cobertura de seguro para un operador aéreos (que se basa en el peor de los casos) y la indemnización recibida en un caso dado, pero que los operarios aéreos eran indemnizados por su responsabilidad legal mediante un contrato con su aseguradora, contrato del que la víctima no formaba parte, mientras que la indemnización que el operario aéreo debe pagar en cualquier caso dado en virtud de su responsabilidad jurídica se determina según la legislación nacional del Estado o de los Estados con jurisdicción. En múltiples intervenciones, se solicitó a la OACI hacer presión para tener un sistema proporcional entre la cobertura del seguro y la indemnización a las víctimas.

4.2 Debate

4.2.1 La sesión de preguntas y respuestas comenzó con una serie de preguntas retóricas sobre si el MC99 podía cumplir con su propósito. ¿Es realista que las víctimas reciban una indemnización plena por sus daños, teniendo en cuenta las vías mencionadas? ¿Pueden las víctimas recibir una indemnización por daños inmateriales como la pérdida de una empresa? ¿Cómo se podrían mejorar las relaciones entre la aseguradora, el operario aéreo y las víctimas? ¿Es el MC99 la única forma de alcanzar este objetivo?

4.2.2 Se señaló que las reclamaciones a seguros tras un accidente de aviación parecen estar rodeadas de misterio, algo que se debe aclarar. Se recordó que los terceros no tienen acceso al contrato de seguros entre la aerolínea y la aseguradora. Las víctimas no tienen derecho a ver el contrato de seguros. En su lugar, tienen derechos de indemnización en virtud del MC99 (u otros regímenes jurídicos aplicables). El marco de indemnización se basa en la premisa de que la aseguradora acuerda indemnizar a la aerolínea por su responsabilidad en caso de accidente, estableciendo así una cantidad máxima fuera de la cual la aerolínea se encontrará expuesta. Se reconoció que hay un desajuste entre el nivel de cobertura de seguros de los operadores aéreos y la indemnización pagada como consecuencia de un accidente de aviación. Sin embargo, se señaló que, si se aplicase la máxima responsabilidad en cada accidente, las aseguradoras y/o los operadores aéreos quebrarían. Los oradores coincidieron en que el sector de la aviación necesita un sistema de seguros que funcione, en el que la excepción no se convierta en la regla y mediante el que las familias puedan ser indemnizadas sin recurrir a la vía judicial.

4.3 Conclusiones

4.3.1 A nivel mundial, los regímenes de responsabilidad de los operadores aéreos frente a la indemnización de las víctimas y las familias no son homogéneos.

4.3.2 Se observó que existe la percepción de que las aseguradoras no siempre cumplen eficazmente sus obligaciones para con las familias de las víctimas.

4.3.3 Los participantes señalaron que los regímenes de responsabilidad y los procedimientos de indemnización resultan difíciles de entender para los supervivientes y las familias de las víctimas.

4.3.4 Durante el simposio, se tomó nota de que es conveniente contar con seguridad jurídica y uniformidad universal.

4.3.5 Se constató que hay diferencias entre los regímenes de responsabilidad y las indemnizaciones internacionales y nacionales, así como en las indemnizaciones disponibles en distintas jurisdicciones.

4.3.6 Existe una gran discrepancia en el importe de la indemnización recibida por las familias de las víctimas y el nivel de cobertura de seguros que los operadores aéreos tienen en relación con los accidentes de aviación.

4.3.7 Varios oradores destacaron que los supervivientes y las familias de las víctimas sufren dramáticos reveses en términos de vida social, ingresos, salud y desarrollo profesional.

4.3.8 Se constató que existe una brecha entre las aseguradoras y las familias de las víctimas en términos de recursos y acceso a la información.

4.3.9 Se consideró que la elaboración de un compendio de mejores prácticas para las compañías de seguros resultaría útil, particularmente a la hora de abordar cuestiones como el pronto pago de la indemnización inicial y la elaboración de regímenes de responsabilidad e indemnización más adecuados al cliente (es decir, más fáciles de comprender).

4.3.10 Durante el Simposio, se señaló que al menos 56 Estados todavía tienen que ratificar el MC99 para conseguir la ratificación universal, y que la falta de esta ratificación universal dificulta la mejora y estandarización de los regímenes de indemnización.

4.3.11 Se reconoció que la OACI podría organizar un foro para revisar los convenios y protocolos actuales en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias con el objetivo de modernizar los acuerdos, o que este tema se podría añadir al programa de trabajo del Comité Jurídico de la OACI. A su vez, resultaría beneficioso que la OACI sensibilizara a los Estados para que firmasen y ratificasen el MC99, ya que estos Estados pueden no ser conscientes de que suponen un impedimento para la aplicación universal de las medidas contenidas en el MC99. La OACI debería fomentar tanto la ratificación mundial como la aplicación uniforme del Convenio. Se señaló que la OACI debería explicar mejor las ventajas del Convenio MC99 para las víctimas y los operadores aéreos a los Estados que aún no lo hayan ratificado.

4.3.12 Se expresó la opinión de que las familias de las víctimas deberían recibir una indemnización estandarizada y que no debería ser necesario tener un abogado para recibir asistencia. El concepto de indemnización básica e inmediata (“pago anticipado”) para los supervivientes y las familias de las víctimas se consideró esencial y una práctica extendida globalmente. Asimismo, se debería revisar un nivel total de indemnización obligatoria en relación con las pólizas de seguro suscritas. Se sugirió que la OACI organizase un seminario específico sobre los procedimientos de indemnización y de facilitación para los supervivientes y las familias de las víctimas.

– – – – – – – –

Bloque 5: Identificando las políticas a corto, medio y largo plazo

5.1 Presentaciones

5.1.1 El quinto bloque contó con representantes de la OACI, los Estados, operadores aéreos y organizaciones internacionales que identificaron políticas a corto, medio y largo plazo orientadas a prevenir catástrofes, mitigar las amenazas nuevas y emergentes, y desarrollar estrategias para garantizar la cooperación entre los operadores de aeronaves y aeropuertos, las distintas autoridades públicas, las organizaciones internacionales y las víctimas y familias vinculadas en la ACVFFI.

5.1.2 Se recordó que el Anexo 9 de la OACI ya engloba una serie de Normas y Métodos Recomendados (SARPs) importantes relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias. Las normas 8.41 y 8.42 imponen al Estado donde ocurra un accidente de aviación, así como a los Estados adyacentes la obligación de facilitar la entrada temporal de las familias de las víctimas y de los representantes autorizados del explotador de la aeronave. La Práctica recomendada 8.43 indica que, si se requieren visados para la entrada, los Estados deberían agilizar su expedición. La Norma 8.44 impone a los Estados la obligación de expedir Documentos de Viaje de Emergencia (DVE) a sus nacionales que hayan sobrevivido al accidente, ya que es probable que sus documentos de viaje hayan sido destruidos en el accidente. En virtud de la Norma 8.45, los Estados deberán prestar toda la asistencia necesaria para facilitar la repatriación de los restos humanos a sus países de origen.

5.1.3 La propuesta de Enmienda 29 al Anexo 9 incluye una actualización de la Práctica Recomendada 8.46 a una Norma que obligue a los Estados a establecer legislación, reglamentos y/o políticas en apoyo de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, utilizando el Doc 9998 y el Doc 9973 de la OACI como base. Una revisión de la Lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 ha mostrado una baja aplicación de la Práctica recomendada 8.46. También se propone una nueva Práctica recomendada según la cual los Estados deberían garantizar que cada operador aéreo o de aeropuerto elabore planes para proporcionar una asistencia pronta y eficaz a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familias. Esto debería tener en cuenta que los planes de los operadores aeroportuarios elaborados como parte de los Planes de Emergencia de Aeropuerto (AEP) exigidos en el Anexo 14 pueden ser aplicables. Se observó que estas propuestas del Anexo 9 se habían corroborado en la Recomendación 10/1 de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC) de la OACI.

5.1.4 En el segundo trimestre de 2022 habrá disponible un curso de formación de la OACI encaminado proporcionarles a los Estados y operadores aéreos y aeroportuarios conocimientos básicos para elaborar planes adecuados de asistencia a las familias. Este curso apoyará especialmente a los Estados a la hora de establecer legislación, reglamentos y/o políticas, y ayudará a todas las partes interesadas a garantizar que los operadores aéreos o de aeropuertos elaboren planes para prestar asistencia pronta y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familias.

5.1.5 Se reconoció que, a raíz de la iniciativa de la ACVFFI, el Consejo de la OACI aprobó el 20 de febrero como Día Internacional para la Conmemoración de las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familias, con un tema que se definirá en función de los resultados del Simposio AAAVF 2021. Este día también servirá para promover el compromiso político y la asignación de recursos para abordar la cuestión de la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias.

5.1.6 Se observó que los operadores aeroportuarios desempeñan un papel muy importante en la respuesta inmediata a los accidentes de aviación, ya que el aeropuerto es el lugar central donde se reunirán las familias y otras personas. El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) señaló que la certificación de los aeródromos sigue siendo muy baja. La evaluación por homólogos del Programa de Excelencia Aeroportuaria (APEX) del ACI han determinado que el 65% de los aeropuertos no están certificados por su Estado anfitrión y que el 40% de los aeropuertos no disponen de un AEP, tal como

se establece en el Anexo 14, mientras que la respuesta inicial a un accidente de aviación podría incluirse en el AEP.

5.1.7 Se constató que la Auditoría de la Seguridad Operacional de la IATA (IOSA) es uno de los mejores ejemplos de estandarización de datos para la seguridad aérea. Las normas de la IOSA se basan en los SARP de seguridad y protección de varios anexos de la OACI, traducidos al mundo de los operadores aéreos. La IOSA va más allá de la pertenencia a IATA y está disponible para cualquier operador comercial de pasajeros y de carga. El Manual de la IOSA contiene disposiciones específicas para las acciones de respuesta ante emergencias que deben adoptarse tras una situación de emergencia.

5.2 Debate

5.2.1 Se identificó que los Estados necesitaban mejorar su implementación de los SARP de la OACI relacionados con la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, especialmente la Práctica Recomendada 8.46, que está programada para convertirse en una Norma internacional con la Enmienda 29. Se alentó a la OACI a desarrollar aún más los SARP de la OACI. Se animó a la OACI a seguir desarrollando los SARP del Anexo 9 relacionados con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias y a revisar el Doc 9998 y el Doc 9973 de la OACI.

5.2.2 Se alentó a la OACI a fomentar el desarrollo de capacidades para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, también mediante un curso de formación dedicado a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias y mediante la organización de talleres regionales en los que participasen las oficinas regionales de la OACI. Se animó también a la OACI a organizar periódicamente simposios de la AAAVF en colaboración con los Estados interesados, por ejemplo, cada trienio, y a informar a la Asamblea de la OACI de los resultados de dichos simposios.

5.2.3 Los participantes señalaron que los operadores aéreos y de aeropuertos, así como IATA y ACI, deberían identificar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familias como una prioridad en sus planes de respuesta ante emergencias.

5.2.4 Se recomendó encarecidamente mantener una mayor cooperación entre la OACI, IATA, ACI, CANSO y la ACVFFI, y se invitó a la OACI a considerar la posibilidad de elaborar documentos orientativos multimarca.

5.3 Conclusiones

5.3.1 La aprobación por parte del Consejo de la OACI de un Día Internacional de Conmemoración de las Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias el 20 de febrero se debería comunicar abiertamente a todos los Estados miembros de la OACI.

5.3.2 Es necesario promover de forma activa los Doc 9998 y9973 a los Estados miembros de la OACI.

5.3.3 Se consideró necesaria la colaboración de la OACI con los Estados, las organizaciones internacionales pertinentes, los socios de la industria, las asociaciones de la industria y la ACVFFI para promover la sensibilización y el desarrollo de capacidades.

5.3.4 El caso del MH370, con una aeronave desaparecida y sin restos asociados, puede requerir la reconsideración de las definiciones del Anexo 13, lo que incluye la definición de los miembros de la familia.

5.3.5 Una serie de experiencias recientes en materia de aviación requieren una revisión de los documentos fundacionales de la OACI, concretamente del Doc 9998 y del Doc 9973.

5.3.6 A corto plazo, los participantes destacaron la necesidad dela ratificación del MC99, así como de mejoras en los pagos anticipados y de la respuesta ante emergencias de las aseguradoras y los operadores aéreos.

5.3.7 A medio plazo, los participantes señalaron la aplicación del MC99 en la legislación nacional, la implementación de los SARP del Anexo 9 y el material de orientación de la OACI, así como la aplicación del MC99 en los viajes nacionales.

5.3.8 A largo plazo, la OACI y los Estados deberían plantearse la revisión del MC99.

5.3.9 La certificación de aeródromos debe tener en cuenta la preparación de los AEP para responder a accidentes de aviación. En la misma línea, se debatió que ACI podría auditar y supervisar la existencia de planes de asistencia en los AEP al acreditar a sus aeropuertos miembros.

5.3.10 El simposio invitó a los operadores aéreos y aeroportuarios, así como a IATA y ACI, a identificar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familias como una prioridad en sus planes de respuesta ante emergencias. Al mismo tiempo, se observó que los operadores de aeronaves y aeropuertos no siempre disponen de planes de asistencia y que estos no siempre están armonizados.

5.3.11 Se corroboró que los aeropuertos desempeñan un papel fundamental en la respuesta inmediata a los accidentes de aviación, ya que los aeropuertos (de origen, de destino, cercanos) serán el lugar central donde se reunirán las familias y otras personas.

5.3.12 Se identificó que el Anexo 14 de la OACI exige que todos los aeropuertos desarrollen un AEP donde se describa el apoyo a las víctimas y sus familias en caso de accidente de aviación. En el mismo contexto, se mencionó que ACI podría desarrollar en líneas generales su propio Plan de asistencia a las familias basado en los Doc 9998 y 9973 de la OACI.

5.3.13 Se constató que la OACI debería proporcionar orientación a los Estados sobre cómo evaluar y auditar los planes de emergencia de los operadores aéreos y aeroportuarios, incluyendo los planes de asistencia a familiares en caso de accidente.

5.3.14 Los oradores destacaron que los Estados deberían aplicar los SARP de la OACI relacionados con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, en especial la Práctica recomendada 8.46, que se convertirá en una Norma internacional mediante la Enmienda 29, desarrollando legislación, reglamentos, políticas y directrices para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias.

5.3.15 Se remarcó que los Estados deberían aplicar el material orientativo de la OACI incluido en el Doc 9998 y el Doc 9973 como paso fundamental para apoyar la aplicación de los SARP.

– – – – – – – –

Bloque 6: Próximos pasos para la asistencia a víctimas

6.1 Debate

6.1.1 En el sexto bloque del simposio intervino la Presidenta de la ACVFFI y los moderadores de las respectivas partes del programa, que identificaron los siguientes pasos a tomar en lo referente a la asistencia de las víctimas. Se señaló que las conclusiones del simposio se recogerán en un informe que se hará público y se facilitará al Consejo de la OACI en el primer trimestre de 2022. Se espera que el Consejo, a su vez, presente su análisis del informe a la Asamblea en septiembre de 2022.

6.1.2 Se reconoció que esta era la primera vez que se producía un intercambio libre y abierto entre operadores aéreos, aseguradoras, víctimas y familiares, así como sus representantes legales.

6.1.3 Se observó que, pese al MC99, no hay uniformidad ni certeza en el tratamiento a la víctima de un accidente de aviación que implique un transporte internacional. La principal causa identificada es la falta de ratificación universal del MC99. Se señaló que 137 Estados miembros de la OACI han ratificado el MC99, por lo que cerca de 60 Estados todavía no han ratificado este instrumento. Aunque aproximadamente el 85 % del tráfico internacional está cubierto por el MC99, solo el 26 % de las víctimas en esta última década han estado cubiertas por el MC99.

6.1.4 Respecto a la certeza y uniformidad, el debate puso de manifiesto que existe una amalgama de posibles regímenes diferentes que se aplican a las reclamaciones de una víctima de un accidente en el mismo vuelo. Debido a este mosaico y al hecho de que el régimen del tratado examina el Estado de origen y el de destino del vuelo en cuestión y aplica el tratado común a ambos Estados, existen todo tipo de conjuntos diferentes de normas internacionales aplicables a la reclamación de una víctima o de su familia. Si ambos Estados aplican el MC99, entonces se aplica el Convenio. Sin embargo, si sólo un Estado aplica el MC99, la indemnización puede recaer en el Convenio de Varsovia, o no habrá ningún tratado que cubra a la víctima. Por su parte, los accidentes ocurridos en rutas nacionales están cubiertos por el sistema jurídico nacional. Se constató que la indemnización a menudo es una situación muy compleja, siendo posible un trato diferente para distintas víctimas del mismo accidente. Además de la complejidad jurídica, también se constató que el régimen internacional era inadecuado en términos de justicia natural y equidad.

6.1.5 También se identificaron los retos en torno al tema de pagos anticipados, una de las novedades del MC99. Más de 20 años después de la firma del Convenio, siguen existiendo problemas relacionados con el nivel de indemnización por muerte o lesiones causadas por un accidente de aviación. Se observó que los pagos anticipados y el nivel mundial de indemnización son problemas que guardan algún tipo de relación. Esto es menos preocupante en la Unión Europea, ya que la normativa ha aplicado plazos estándar para el pago de anticipos. Sin embargo, no ocurre lo mismo en el resto del mundo. Así pues, la asistencia inmediata a las familias, que es una de las señas de identidad del MC99, no se está aplicando de manera uniforme.

6.1.6 Asimismo, existe incertidumbre en torno al tratamiento de las víctimas de daños en tierra que son víctimas de un accidente de aviación sin ser pasajeros a bordo de la propia aeronave. Se señaló la existencia del Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras, y que este Convenio fue actualizado en 2009. Sin embargo, este instrumento ha sido escasamente ratificado, lo que implica que las reclamaciones de las víctimas en tierra rara vez están cubiertas por un tratado internacional. Las indemnizaciones a las víctimas en tierra se determinan por la legislación nacional, normalmente por la jurisdicción donde se produjo el accidente.

6.1.7 El debate se centró en el nivel de indemnización por muerte o lesiones, incluidas las preocupaciones sobre la discrepancia entre los niveles de cobertura de seguros de los operadores aéreos en cualquier incidente y los niveles reales de indemnización a los pasajeros.

6.1.8 Se determine que las investigaciones independientes sientan las bases para fomentar la confianza del público en los informes de investigación. La confianza fue un tema clave a lo largo de toda la sesión. Tradicionalmente, las mejores prácticas en las investigaciones de accidentes implican esfuerzos para tratar de forma confidencial la información sensible y reducir la especulación infundada. Sin embargo, estos esfuerzos se han centrado normalmente en garantizar que las conclusiones de una investigación fueran técnicamente correctas. En los últimos años, no obstante, esta labor se ha ampliado más allá de la competencia técnica y ahora, en varios Estados, el trabajo de investigación incluye la comunicación sobre la evolución de las circunstancias relacionadas con la investigación de un accidente de aviación.

6.1.9 A medida que avanza una investigación, es esencial que la autoridad de investigación de accidentes se encuentre en una posición que inspire confianza para dirigir la coordinación de toda la comunidad de partes interesadas. Esto incluye la gestión de consultas por parte de las familias y la capacidad de asesorar a las familias de las víctimas de un accidente sobre dónde obtener información oficial, cómo conseguir asistencia, cómo visitar el lugar del accidente y, en caso de ser necesario, cómo proteger, gestionar y repatriar los restos humanos y gestionar los efectos personales.

6.1.10 Los participantes señalaron que la colaboración y el intercambio de información mediante asociaciones regionales de autoridades de investigación de accidentes proporcionan un marco idóneo para intercambiar las mejores prácticas y para la cooperación de los Estados durante las investigaciones. Esto es esencial, ya que algunos Estados no cuentan con la capacidad necesaria para tener autoridades nacionales de investigación eficaces. La OACI está fomentando dicha colaboración mediante la plataforma de la organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).

6.1.11 El debate abordó cómo se podría desarrollar una cultura de interacción con las víctimas y sus familias. Los periodistas reconocieron que tienen una responsabilidad moral y social, en especial si su medio de comunicación está patrocinado por el Estado, de diferenciar entre la cobertura mediática sensacionalista y la respetuosa. Señalaron que esto se aplica al uso de imágenes y a la comprobación y validación de la información. También coincidieron en que estar especializados o tener acceso a los conocimientos de expertos ayudaría a los periodistas a evitar la especulación.

6.1.12 Se identificaron una serie de pasos que podrían darse para simplificar y mejorar la transparencia de la asistencia que se debe prestar a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias. Entre ellos, se incluyeron sugerencias sobre el desarrollo y la integración del marco normativo, así como la cooperación de la OACI con otras organizaciones internacionales y partes interesadas. Se mencionó que la OACI debería recordar que el marco normativo no está dirigido únicamente a los Estados y que la OACI debería contemplar las asociaciones con el resto de partes interesadas.

6.2 Conclusiones

6.2.1 Se observó que, aunque el MC99 ha intentado crear uniformidad y seguridad en el tratamiento de una víctima cuando estén implicadas las compañías aéreas internacionales, la falta de aplicación a nivel mundial, la exclusión de los vuelos nacionales y de las víctimas en tierra ha creado un mosaico de regímenes jurídicos diferentes. Inevitablemente, se podrían aplicar diferentes indemnizaciones a las diversas víctimas de un mismo accidente. Los oradores señalaron que la ratificación universal del MC99 era crucial.

6.2.2 Los Estados deben considerar la posibilidad de contar con un organismo principal que aplique los planes de asistencia a las familias asumiendo la gestión de la información y las

comunicaciones como base de una asistencia eficaz. Esto facilitará la rápida comunicación de los hechos validados a los familiares de las víctimas, ayudando a mitigar así la ansiedad de los familiares y a evitar especulaciones en los medios de comunicación.

6.2.3 En el simposio se señaló que proteger la privacidad de las familias de las víctimas es un asunto de máxima importancia. Esto implica desarrollar las competencias necesarias para abordar de la manera adecuada la sensibilidad hacia las prácticas culturales y religiosas.

6.2.4 La OACI debería apoyar la colaboración internacional entre las autoridades encargadas de la investigación de accidentes, como mediante la formación y el intercambio de mejores prácticas. A este respecto, la OACI podría establecer una plataforma de transferencia de conocimientos para facilitar el intercambio de mejores prácticas y métodos de formación, similar a la establecida para la organización regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).

6.2.5 Los moderadores sugirieron que el Programa del Comité Jurídico de la OACI debería considerar la posibilidad de revisar el MC99 y otros tratados en sobre incluir pagos anticipados, daños a la superficie, niveles de indemnización y sobre cómo crear un sistema simplificado de indemnización universal.

6.2.6 Se señaló que los GHA son contratados por los operadores aéreos y trabajan en su nombre, pero a menudo tienen acuerdos con los aeropuertos y, por tanto, trabajan en estrecha colaboración con el operador aeroportuario. El *Manual sobre asistencia en tierra* (Doc 10121) de la OACI contiene orientaciones sobre la participación de los agentes de asistencia en tierra en la planificación de emergencias a nivel de los aeródromos. Este material se podría utilizar para impartir formación a los aeropuertos y operadores aéreos sobre la utilidad de los agentes de asistencia en tierra como apoyo los mecanismos de divulgación a las familias.

6.2.7 Los participantes manifestaron su interés por que la OACI organizase actividades rutinarias de creación de capacidad, en especial dirigidas a los Estados de alto riesgo, donde se haría hincapié en la aplicación del MC99, así como en los SARP y el material de orientación relacionado con la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias.

6.2.8 Como seguimiento del curso de capacitación lanzado recientemente, la OACI debería crear un Paquete de Implementación (iPack) sobre la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias. Este paquete incluiría material de orientación estandarizado, capacitación, herramientas y apoyo por parte de expertos, con el objetivo de facilitar y guiar la implementación de las disposiciones de la OACI para las entidades estatales.

6.2.9 Se constató que la OACI debería tratar de reforzar públicamente el requisito de asistencia a las familias haciendo transparente la disposición de los Estados en un segmento en el informe anual sobre la seguridad operacional de la aviación mundial, comenzando esta práctica en 2022.

6.2.10 Los oradores señalaron que sería muy valioso tener un mejor acceso a la información sobre zonas de conflicto a la hora de mejorar la seguridad operacional en aviación.

6.3 Recomendaciones finales

6.3.1 La OACI tendría que alentar a los Estados a implementar el método recomendado 8.461 del Anexo 9, así como el Doc 9998 y el Doc 9937 de la Organización. Las personas participantes sugirieron que la OACI envíe una comunicación a los Estados, a la que adjunte el informe final del Simposio AAAVF, en el proceso para solicitar la aplicación de las conclusiones y recomendaciones del informe.

6.3.2 Se sugirió también que la OACI revise y actualice el Doc 9998 y el Doc 9973 basándose en experiencias recientes.

6.3.3 La OACI debería seguir vigilando el cumplimiento de los SARPS relacionados con el AAAVF por medio de su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), mientras que la recopilación de información adicional se hace a través del mecanismo de notificación electrónica de diferencias EFOD.

6.3.4 El Consejo de la OACI tendría que elevar el método recomendado 8.46[5] de la OACI a la categoría de norma internacional y, por tanto, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), crear la obligación de que los Estados cumplan esa disposición si no se notifica una diferencia. La norma debe auditarse en el marco del USOAP.

6.3.5 Debe realizarse una evaluación tomando en consideración la cuestión general del apoyo a las víctimas y a sus familiares en todos los Anexos, detectando cualquier posible deficiencia y formulando nuevas recomendaciones en caso necesario.

6.3.6 La OACI debería promover una combinación de reglamentación, instrucción y cooperación entre autoridades, proveedores de servicios y líneas aéreas, e incluir a la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF) y sus asociaciones con el fin de mejorar la implementación del Doc 9998 de la OACI por parte de los Estados, explotadores de aeronaves y aeropuertos.

6.3.7 La OACI debería promover la implementación del Doc 9998 de la OACI, la ratificación del Convenio de Montreal de 1999 (MC99) y el complimiento de los SARPS del Anexo 9. Asimismo, debería organizar talleres regionales en Estados/Regiones con necesidades especiales, que dependan del apoyo de la FIVAAF y sus asociaciones, según corresponda.

6.3.8 Las oficinas regionales de la OACI deberían desempeñar un papel activo en la promoción de las políticas mencionadas anteriormente y la organización de talleres que dependan del apoyo de la FIVAAF y sus asociaciones, según corresponda.

6.3.9 La función del AAAVF en la Secretaría de la OACI debería ser concreta y contar con el apoyo de un grupo responsable establecido.

6.3.10 Se necesitan grandes esfuerzos para apelar a la responsabilidad de las agencias y medios de comunicación a fin de que traten la información sobre accidentes respetando la dignidad de las víctimas, familiares e individuos. La experiencia de algunas tragedias recientes acaecidas fuera del entorno de la aviación podría ayudar en ese sentido. La OACI debería preparar una compilación de las mejores prácticas que aplican actualmente los Estados y agentes. Quizás en una evaluación de esas mejores prácticas habría que considerar la formulación de un código de conducta sobre comunicación para compartirlo a escala mundial.

6.3.11 Debe alentarse la ratificación del MC99 ya que el tratamiento de las víctimas y sus familiares no goza de uniformidad a escala mundial[6].

6.3.12 Es necesaria una iniciativa específica para normalizar el proceso que han de seguir las familias cuando tiene lugar un accidente, e incluir una orientación adecuada que explique los pasos en un lenguaje sencillo.

[5] Se espera que el consejo de la OACI adopte la Norma 8.46 con la Enmienda 29 al Anexo 9 durante la sesión de invierno, primer trimestre de 2022, con fecha de aplicabilidad en noviembre de 2022.
[6] Situación actual: 137 Estados han ratificado el MC99, mientras que 56 Estados no lo han hecho.

6.3.13 Los pagos adelantados deben convertirse en una práctica mundial. Se sugiere la celebración de un taller específico para avanzar en este tema y establecer las decisiones que deban tomarse. Asimismo, debe revisarse el nivel total de indemnización obligatoria en proporción a las pólizas de seguros suscritas por los explotadores de aeronaves. La OACI debería organizar foros ad hoc específicos para tratar sobre las indemnizaciones y los procedimientos de facilitación destinados a las personas supervivientes y familiares de las víctimas.

6.3.14 Un grupo de la OACI debería, con el debido asesoramiento jurídico, considerar las mejores prácticas de las compañías de seguros y su relación con las víctimas y familiares, y equilibrar las necesidades de las líneas aéreas y también de víctimas y familiares.

6.3.15 Tras el foro específico celebrado para hablar sobre las indemnizaciones, y después de haber analizado las mejores prácticas de las compañías de seguros, la comunidad debería evaluar si es preciso examinar el MC99 y otros tratados conexos.

6.3.16 El Grupo Experto en Investigación de Accidentes (AIGP) debería considerar la posibilidad de proponer textos de orientación para que los equipos de investigación de accidentes proporcionen textos informativos específicos que incluyan información sobre “qué, cuándo y cómo” para las familias de las víctimas.

6.3.17 El AIGP debería considerar también la posibilidad de proporcionar orientación sobre cómo dirigirse a los medios de comunicación cuando ocurre un accidente y cómo seguir proporcionando información verificada y oportuna para su difusión pública protegiendo a la vez el proceso de investigación.

6.3.18 La independencia, el rigor y la capacidad técnica de las autoridades de investigación de accidentes son requisitos previos fundamentales para aportar valor a las constataciones resultantes de las investigaciones de accidentes y también, lo que es más importante, para dar credibilidad a los informes de accidentes. Es esencial que no haya un conflicto de intereses. La promoción de la cooperación regional por parte de la OACI ayudará a mejorar el proceso de investigación al aliviar los casos de escasez de recursos técnicos y/o experiencia en determinados Estados.

6.3.19 La OACI tiene que insistir en la independencia clara de la autoridad de investigación de accidentes, cuyo objetivo principal es determinar las causas principales de un accidente y evitar que se repita, y de la investigación judicial, para determinar la posible responsabilidad penal.

6.3.20 Los informes finales de la investigación de accidentes deberían ser fácilmente comprensibles para las familias y traducirse a todos los idiomas pertinentes para las familias.

6.3.21 Debería potenciarse la transparencia respecto a los informes de investigación de accidentes por medio de una plataforma web de la OACI, en la que se facilite el intercambio de informes y sus recomendaciones entre las autoridades y especialistas de investigación.

6.3.22 La OACI debería crear una plataforma web para facilitar el intercambio de información a las autoridades y especialistas de investigación de la seguridad operacional.

6.3.23 La OACI debería respaldar las actividades de creación de capacidad de los Estados, entre otras cosas por medio del curso de instrucción de reciente creación, relativo a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y basado en el Doc 9998 y en el Doc 9973, con el fin de ayudar a los Estados a establecer los conocimientos básicos. En la impartición del curso la OACI debería cooperar con la FIVAAF para aportar credibilidad y experiencia fáctica adicional.

6.3.24 Se alienta a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) a utilizar el Doc 9998 de la OACI e incorporar el AAAVF a sus planes. La OACI audita el cumplimiento de los SARPS por parte de los Estados y se invita a la IATA a que integre el seguimiento de los planes de las líneas aéreas por medio de su programa de auditoría de la seguridad operacional IOSA.

6.3.25 Se invita a la IATA a integrar la asistencia a las víctimas y sus familiares en la labor de su Grupo Experto en Planificación para Casos de Emergencia y a considerar la participación de la FIVAAF en este Grupo.

6.3.26 Se invita al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) a que, dada la importancia de los aeropuertos de salida y de llegada y de los aeropuertos situados cerca del lugar del accidente para facilitar los arreglos posteriores a una catástrofe aérea, incluya la auditoría, el seguimiento y la acreditación de los planes de apoyo a las víctimas y familiares en los programas de acreditación de sus miembros.

6.3.27 La OACI debería intensificar la cooperación entre la OACI, la IATA, el ACI y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), y otras organizaciones interesadas, entre otras formas mediante la elaboración de documentos de orientación conjuntos.

6.3.28 El informe del primer Simposio AAAVF, incluidas sus conclusiones y recomendaciones, debería publicarse en el sitio web de la OACI y también en papel para ampliar las lecciones aprendidas y servir de base para eventos similares en el futuro en otros Estados.

6.3.29 Se invita a los Estados y asociaciones como la IATA y el ACI, a colaborar con la FIVAAF antes, durante y después de un accidente de aviación, recurriendo a experiencias previas.

6.3.30 Se recomienda que le den continuidad al Simposio AAAVF en el futuro con simposios organizados de modo similar, que se celebren cada dos o tres años para que encajen dentro del ciclo de la Asamblea de la OACI. La Organización debería informar a la Asamblea de los resultados de estos eventos.

– – – – – – – –

APÉNDICES

Intervenciones
y programa
del Simposio

APÉNDICE A

INTERVENCION DE D. VICTOR M. AGUADO, REPRESENTANTE PERMANENTE DE ESPAÑA EN EL CONSEJO DE LA OACI
SESION DE APERTURA DEL 1ER SIMPOSIUM OACI SOBRE APOYO A VICTIMAS Y FAMILIARES DE ACCIDENTES DE AVIACION

Buenos días Sras. y Sres., bienvenidos al primer Simposium de la Organización de la Aviación Civil Internacional, OACI, sobre la asistencia a víctimas de accidentes de aviación y familiares.

Este Simposium de OACI ha sido posible gracias al patrocinio del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España y a la colaboración inestimable del Gobierno de la Autonomía de Canarias y de la Fundación Enaire, a quienes extendemos nuestro agradecimiento.

Quiero expresar públicamente nuestra gratitud a las autoridades que hoy nos acompañan. Del Gobierno de España, del Gobierno autonómico de Canarias, del Cabildo de Gran Canaria y del Ayuntamiento de Las Palmas. También nuestra gratitud al SG de OACI que se ha desplazado hasta la isla, y a los excelentes ponentes de los diferentes bloques temáticos que abordaremos. Agradecemos el interés de todos Uds., participantes aquí presentes en este Auditorio [Alfredo Kraus] y también de todos aquellos que nos están siguiendo vía la TV OACI, pues el Simposium se está retransmitiendo en directo.

Hoy la crisis Covid no está enteramente superada, pero sí al menos nos permite participar de forma presencial y virtual. Este es el primer evento hibrido que OACI celebra fuera de su sede central de Montreal.

Respetando las directrices sanitarias, y con el aforo disponible hemos tenido limitaciones para acomodar todas las peticiones de participación. [Para ello hubo que cerrar el plazo de inscripción el pasado 15 de Octubre.] En los últimos días, el incremento en la incidencia Covid en ciertos países y la aparición de nuevas variantes han impedido la presencia aquí de un buen número de interesados y también de oradores. Confiemos que al menos de forma virtual, unos y otros puedan participar.

Estamos encantados de estar acogidos en la capital de las Islas Canarias, esas islas afortunadas a las que se referían la mitología griega de hace más de 2000 años. Islas afortunadas que se situaban más allá del Mediterráneo, donde todo sería fácil, donde todo sería posible. [La leyenda se refería a] unas islas donde todo crecía por actuación de la propia naturaleza.

Unas islas cuyo día a día, cuya economía, cuyo desarrollo está directamente ligado al turismo y por ende son unas islas en las que el transporte aéreo representa un elemento estratégico de presente y de futuro.

No debe faltar hoy un recuerdo para todos los afectados por el volcán activo en la isla de La Palma, una de las islas de este archipiélago. La naturaleza es bella, pero a veces puede llegar a ser brutal. Esto nos hace reflexionar sobre nuestra pequeñez y cuán frágil es nuestra presencia en este planeta Tierra.

Sabemos muy bien que aquí, en Canarias, se presta una atención especial a los temas que vamos a tratar. Esperamos no defraudarles sabiendo de antemano la sensibilidad que alguno de ellos puede suscitar. Tanto el accidente de Tenerife Norte en el año 1977 [con 583 víctimas y 61 supervivientes,] como ya más recientemente el accidente de Spanair de 2008, vuelo que tenía como destino Las Palmas de Gran Canaria y en el que fallecieron 154 personas con 18 supervivientes. Alguno de ellos se encuentra entre nosotros hoy. Ambos accidentes son zarpazos difíciles de superar, que dejan recuerdos imborrables.

Termino señalando la labor incansable y comprometida de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias. Su Presidenta, Dña. Pilar Vera, que preside asimismo la Asociación de afectados del vuelo JK5022 de Spanair, siguiendo la estela de un pionero que fue Hans Ephraimson en EEUU, y con el apoyo de otras Asociaciones, ha marcado los primeros pasos, los más difíciles, dando visibilidad a la atención a las víctimas y familiares.

Y, por último, sirva este encuentro no solo para contribuir a garantizar la seguridad de la aviación sino, y muy especialmente, sirva el Simposium como homenaje a todos los que han sufrido las consecuencias de un accidente de aviación, a sus víctimas, a sus supervivientes y también a sus familiares y allegados.

Sirvan nuestros debates, conclusiones y recomendaciones para, cuando un accidente sucede, disminuir la desazón, la frustración y el sufrimiento innecesario de todos aquellos que se ven afectados.

– – – – – – – –

BIENVENIDA AL SIMPOSIO POR Dª MARÍA JOSÉ RALLO, LA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD, MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Simposio de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (AAAVF 2021)

Organización de Aviación Civil Internacional
Las Palmas de Gran Canaria, 1 - 3 de diciembre de 2021

Distinguido Secretario General de la OACI,
Distinguido Presidente del Gobierno de Canarias,
Distinguidos Directores,
Sras. y Sres. Delegados,

En nombre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España, es para mí un honor darles la bienvenida, y abrir este Simposio de la OACI de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares.

Quiero agradecer en primer lugar la magnífica colaboración que hemos mantenido con la OACI para la celebración de este Simposio. Quiero asimismo reconocer el importante trabajo llevado a cabo por el Gobierno de Canarias y la Fundación ENAIRE, conjuntamente con este Ministerio.

Tampoco puedo olvidar las valiosas aportaciones de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, que ha contribuido a hacer que el programa técnico, y la organización de este evento, estén a la altura de las expectativas, y esperemos que marquen un hito en la historia de la OACI.

Gracias a este intenso trabajo en equipo hemos podido hacer realidad el primer Simposio de este tipo que se celebra en el seno de la OACI. Y más aún cuando tiene lugar en Las Palmas de Gran Canaria, en las Islas Canarias, donde la hospitalidad española se hace más patente.

[Situación COVID, reunión híbrida]

Quiero también dar la bienvenida a aquellas personas que están siguiendo el Simposio de forma virtual. En el Ministerio de Transportes somos muy conscientes de las limitaciones que siguen existiendo para viajar y para organizar grandes eventos debido a la pandemia.

Espero que los medios dedicados, y el fabuloso trabajo de los técnicos del Auditorio Alfredo Kraus, permitan a todos seguir y participar en este Simposio sin dificultad.

[Importancia de la asistencia a víctimas en España]

Sin duda los temas que vamos a tratar en estos 3 días revisten una gran importancia para la comunidad de la aviación civil internacional. Por desgracia, en España contamos con experiencia muy reciente en la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos, y nuestro Gobierno ha puesto el foco desde hace años en la mejora de los procedimientos y la formación.

Es esencial contar con legislación básica, procedimientos claros y coordinados entre todos los actores involucrados, experiencia en el trato humano, y por supuesto, la puesta en práctica a través de simulacros. Todo ello para que, cuando sea necesario, no les fallemos a esas personas en unos momentos tan difíciles.

Nuestros expertos, a través de la Dirección General de Aviación Civil y la Oficina de Asistencia a Víctimas del Ministerio de Transportes, trabajan también para que cada vez más Estados a nivel global concedan la debida importancia a este tema. Porque la aviación civil no conoce fronteras, y la tragedia puede golpear a un pasajero de cualquier nacionalidad, y a sus familiares, en cualquier parte del mundo.

[Compromiso con OACI y las asociaciones de víctimas]

Es por ello que España valora muy positivamente la labor de liderazgo llevada a cabo por la OACI en este ámbito, y los grandes avances logrados recientemente. Como uno de los Estados fundadores de la Organización, seguiremos contribuyendo con nuestra experiencia y capacidad, para ayudar a la OACI a conseguir una mayor implantación de sus políticas y disposiciones en todo el mundo.

Estas disposiciones, y los sistemas que implantan los Estados, nunca serán adecuados si no cuentan con la experiencia, y las aportaciones de las asociaciones de víctimas. Su contribución es indispensable para lograr un sistema capaz de prestar asistencia oportuna y completa.

[Final]

Estoy convencida de que la pluralidad de puntos de vista que se reflejarán en las próximas sesiones contribuirán a sentar las bases para un mejor entendimiento de las necesidades de las víctimas y sus familias.

Termino deseando todo lo mejor a los delegados que nos reunimos hoy aquí. En nombre del Gobierno de España, os doy a todos la bienvenida.

Muchas gracias.

– – – – – – – –

DISCURSO DE BIENVENIDA DEL SR. SALVATORE SCIACCHITANO, PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

Discurso
del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Salvatore Sciacchitano
en el Simposio sobre Asistencia
a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares

(1 de diciembre de 2021, Islas Canarias, España)

Es un honor para mí dirigirme a los asistentes a este primer Simposio de la OACI sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, y lamento mucho no poder estar con ustedes en persona debido a un compromiso regional imprevisto. Aunque no haya podido estar presente, la OACI está muy bien representada por su Secretario General, el Sr. Juan Carlos Salazar, cuya presencia física con ustedes hoy es testimonio del nivel de compromiso que la OACI respecto a este importante objetivo.

Antes de dar inicio al simposio, deseo hacer llegar el sincero pésame de la OACI a todos aquellos que han sufrido pérdidas como resultado de un accidente de aviación. Como organización cuya máxima prioridad es la seguridad operacional, UN solo accidente mortal de aviación ya es DEMASIADO. El respeto por las víctimas de los accidentes de aviación civil y el bienestar mental, físico y espiritual de sus familias es primordial para la OACI. En consecuencia, la OACI trabaja diligentemente para garantizar que sus Estados miembros tengan en cuenta estas necesidades y las atiendan. Como parte de su labor en el ámbito de la asistencia a las familias de las víctimas de accidentes de aviación, deseo recordar que el Consejo de la OACI celebró una reunión con la Federación Internacional de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos o ACVFFI en mayo de 2021.

El objetivo fue dar a conocer en el órgano rector de la OACI las actividades actuales de nuestra organización en materia de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familias, y comprobar en qué ámbitos era necesario mejorar el apoyo. Estoy convencido de que fue una reunión muy útil, que contribuyó a que la OACI se centrara en las peticiones y necesidades de las familias de las víctimas.

En términos más generales, deseo recordar que la seguridad operacional siempre es una de las prioridades fundamentales de la OACI, y sus resultados requieren un inmenso trabajo en equipo que no sólo requiere la implicación de las normas mundiales y de los reguladores nacionales, sino también de las tripulaciones, los equipos de seguridad de las aerolíneas y los aeropuertos, los controladores de tránsito aéreo y los especialistas en navegación aérea, los diseñadores y fabricantes de aeronaves, los proveedores de mantenimiento y otros proveedores de servicios que mantienen las aeronaves e infraestructuras en funcionamiento. Los Estados miembros de la OACI siguen trabajando para alcanzar ambiciosos objetivos mundiales en materia de seguridad operacional, en paralelo al refuerzo de sus capacidades normativas, al tiempo que ponen en marcha una serie de programas y objetivos relevantes para las actuales áreas básicas de la planificación, supervisión y mitigación de riesgos de la seguridad operacional en la aviación mundial.

Si bien los esfuerzos mundiales siguen reforzando la reputación de la aviación como la forma más segura de viajar, estamos hoy aquí para reconocer el hecho de que, a pesar de todas las normas de la OACI y de los millones de personas que se dedican diariamente a hacer que volar sea seguro, ningún sistema es perfecto. Y también debemos reconocer que, dada la propia naturaleza del transporte aéreo moderno, los accidentes imprevistos y graves en nuestro sector pueden provocar víctimas mortales.

Aunque los países y la OACI no participan directamente en las operaciones cotidianas de las que se derivan los accidentes, sí podemos reconocer y reconocemos la solemne responsabilidad de garantizar que se proporcione información, atención y recursos completos y en el momento oportuno a las víctimas de accidentes y a sus seres queridos. Aparte del trabajo que ya está en marcha a la hora de abordar las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación y sus familias con una política específica y un nuevo Manual de la OACI, actualmente la OACI también está desarrollando un Curso de formación en este ámbito para ayudar a los países a desarrollar o perfeccionar sus legislaciones, normativas, políticas y planes de asistencia a las familias. Esta cuestión también ha sido abordada recientemente por el Grupo de facilitación de la OACI. De hecho, el grupo ha recomendado que las prioridades asociadas no sólo se consagren en una política, sino también en una norma de la OACI. Esto impondría a los Estados una obligación de cumplimiento más formal para desarrollar marcos eficaces de apoyo a las víctimas.

Paralelamente, los ministros que participaron en la Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre COVID-19, recientemente concluida, han dirigido nuevos llamamientos a los Estados y a las compañías aéreas para que tomen medidas con carácter prioritario respecto a esta cuestión.

Por último, me gustaría informarles de que el Consejo de la OACI aprobó muy recientemente establecer del 20 de febrero como un nuevo Día internacional para la conmemoración de las vidas que se han perdido a causa de accidentes aéreos, y para la promoción continua de la necesidad de establecer y perfeccionar el apoyo que esperan y merecen las familias de las víctimas.

Espero que los debates y las presentaciones que tendrán lugar aquí en los próximos días les brinden excelentes oportunidades de conocer los progresos que se están logrando actualmente en la mejora de la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familias, y de tener en cuenta otras actividades y acciones que podrían beneficiar estos avances en el futuro.

Para concluir, me gustaría aprovechar esta oportunidad para mostrar mi reconocimiento a la Federación Internacional de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos, y al Representante del Consejo de la OACI de España, el Sr. Víctor Aguado, por su inestimable dedicación y sus contribuciones para garantizar que esta prioridad reciba la debida atención internacional.

También quisiera expresar mi inmenso aprecio y agradecimiento al Gobierno de España y al Gobierno Regional de las Islas Canarias por acoger este evento.

Espero con gran interés sus resultados y conclusiones, y confío en que este Simposio será muy interesante y productivo.

Muchas gracias.

– – – – – – – –

BIENVENIDA AL SIMPOSIO POR D. ÁNGEL VICTOR TORRES, PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE CANARIAS

IDEAS FUERZA

- Quiero destacar el hecho de que el primer Simposio que la Organización de Aviación Civil Internacional celebra en España, se celebre aquí en Gran Canaria.

  Es la isla a la que se dirigía el vuelo del JK5022 cuando se produjo aquella tragedia en el aeropuerto de Madrid. 80 de las 154 personas fallecidas eran de aquí, y aquí aún sentimos el dolor de ese duro golpe.

  Aquí, 13 años después, permanecen sus familias y espero que este foro de estudio y de debate recoja las propuestas y experiencias vividas con el objetivo de mejorar en cuestiones de seguridad aérea y atención a víctimas y familiares.

- Este simposio de tres días propicia el encuentro entre más de un centenar de expertos en aviación civil y gestión de siniestros aéreos que abordarán los efectos colaterales que ocasiona un accidente aéreo.

  Estamos obligados a aprender de las experiencias para aplicar, de aquí en adelante, mecanismos más eficientes de atención y control en circunstancias que se puedan dar. Esto es una máxima que debemos plantearnos en todos los ámbitos.

- La seguridad es sin duda la prioridad de este foro, pero también se analizarán cuestiones tan importantes como la protección de los derechos de las víctimas, el refuerzo de las buenas prácticas en compañías aeronáuticas y de seguros; la necesidad de investigaciones independientes y rigurosas; y algo que es fundamental: el tratamiento de la información que se ofrece a los familiares, la atención psicológica y el seguimiento de los afectados en una circunstancia traumática.

- Por último, quisiera destacar también la oportunidad de celebrar este simposio en Canarias, porque como territorio insular, afrontamos el hecho de que las conexiones aéreas son imprescindibles para el progreso normal de nuestra sociedad y de nuestra economía. El transporte aéreo juega un papel estratégico en la economía de los canarios, así que todas las actividades encaminadas a avanzar en la seguridad tendrán el respaldo del Gobierno de Canarias.

_ _ _ _ _ _ _ _

DISCURSO DE APERTURA DE D. RAÚL MEDINA CABALLERO, DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL, ESPAÑA

Simposio de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (AAAVF 2021)

Organización de Aviación Civil Internacional
Las Palmas de Gran Canaria, 1 - 3 de diciembre de 2021

Muchas gracias.

Estimadas autoridades, estimados amigos:

Es un privilegio estar hoy aquí con vosotros, en la inauguración de este Simposio. Quiero aprovechar esta oportunidad para presentar el trabajo realizado por España, nuestra experiencia y los pasos que hemos dado para construir nuestro actual sistema de asistencia a las víctimas y sus familiares.

Antes de comenzar, quiero mencionar que la Dirección General de Aviación Civil es el órgano encargado de dirigir la política aérea y de diseñar su estrategia en España. Desde hace años, la asistencia a las víctimas ha sido una de las piezas fundamentales de la política aeronáutica.

[Sistema implantado en España]

En 2008 tuvo lugar el accidente del vuelo JK5022 de Spanair. Este accidente fue el más grave en España en los últimos 40 años, y marcó un punto de inflexión. De él extrajimos valiosas lecciones, como la importancia de contar con un marco adecuado para la protección de las víctimas y sus familias, un marco que humanizara su tratamiento y las situase en el lugar que merecen.

Desde entonces se empezó trabajar en este sentido y España cuenta desde 2013 con legislación básica que define el alcance de la asistencia a prestar, los beneficiarios, la coordinación entre los actores que intervienen, los procedimientos y la estructura organizativa.

También crea la Oficina de Asistencia a Víctimas, adscrita a la Unidad de Emergencias, Seguridad y Gestión de Crisis del Ministerio de Transportes, cuyo responsable intervendrá posteriormente.

- La legislación a la que hacía referencia se basa en los documentos 9973 y 9998 de la OACI para fijar, a nivel nacional, el contenido mínimo que deben tener los Planes de emergencia de las administraciones.

- También obliga a las compañías aéreas y a los aeropuertos a contar con Planes específicos de asistencia a víctimas, aprobados y auditados por la autoridad supervisora aeronáutica, la AESA.

- Y, por último, exige que todos estos procedimientos sean puestos en práctica mediante calendarios de simulacros, en los que participan tanto los proveedores de servicios, como la autoridad supervisora aeronáutica y la Oficina de Asistencia a Víctimas.

La intensa actividad desarrollada a lo largo de todos estos años nos ha permitido dotar a nuestro país de un marco regulatorio completo, estructurado y coherente, para el que además hemos podido contar con la colaboración y la experiencia de las asociaciones de víctimas.

[*Hitos importantes*]

También a nivel internacional hemos perseguido la mejora en este ámbito. Ya en 2012, España, a través de nuestro intenso trabajo en el Consejo de la OACI, consiguió revisar la Circular 285, único material de orientación existente hasta ese momento al respecto. Este trabajo desembocó en la elaboración de la Política y el Manual de Asistencia a las Víctimas de la OACI.

Además, en la 38 Asamblea de la OACI celebrada en 2013, España, en colaboración con otros Estados, propuso introducir en el Anexo 9 un nuevo método recomendado para que todos los países pudieran establecer leyes, reglamentos y/o políticas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

Como resultado de estas acciones, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 25 del Anexo 9 en junio de 2015, en la que se incorporó el método recomendado 8.46, con la misma redacción que España propuso a la Asamblea.

Por último, España continúa defendiendo que estas disposiciones sean complementadas con inspecciones a través de los programas de auditoría de la OACI. De hecho, tenemos el honor de ser el primer Estado que cuenta con un sistema de asistencia a víctimas auditado satisfactoriamente por la OACI.

En definitiva, es nuestro afán promover que más Estados establezcan sistemas de asistencia a víctimas acordes con las disposiciones de la OACI, comuniquen oportunamente estos avances a través del sistema de notificación de diferencias, y soliciten voluntariamente una auditoría para verificar los progresos.

Para ello, España seguirá participando en los grupos de expertos de la OACI apoyando todas aquellas iniciativas que supongan una mejora en la asistencia a las víctimas. Como por ejemplo durante el último Panel de facilitación, cuyas valiosas recomendaciones supone para nosotros la culminación de un trabajo continuo durante los últimos años.

[Final y compromiso con las asociaciones]

A pesar de todo lo que he mencionado, no cabe duda de que nos encontramos inmersos en un proceso de mejora continua. Es por eso por lo que nos encontramos hoy aquí: este Simposio debe ser capaz de proporcionar respuestas, exponer mejores prácticas, y abrir nuevas vías para la mejora de la asistencia prestada.

De hecho, estamos convencidos de que los trabajos y conclusiones que se debatan durante el Simposio serán también la base de futuros trabajos a nivel de la OACI, sobre todo teniendo en cuenta la próxima Asamblea, en 2022.

He aquí el compromiso de la Dirección General de Aviación Civil, y el mío personal: tener siempre abiertas las puertas para atender todas las cuestiones que nos trasladen las asociaciones de víctimas.

Muchas gracias por la atención y espero que disfruten del Simposio.

_ _ _ _ _ _ _ _

DISCURSO DE APERTURA DEL SR. JUAN CARLOS SALAZAR, SECRETARIO GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Discurso de apertura
del Secretario General
de la Organización de Aviación Civil Internacional,
el Sr. Juan Carlos Salazar,
en el Simposio sobre Asistencia
a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares

(Las Palmas, España, 1 de diciembre de 2021)

Sra. María José Rallo, Secretaria General de Transportes y Movilidad, (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana),

Sr. Augusto Hidalgo Macario, Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria,

Sr. Antonio Morales Méndez, Presidente del Consejo de Gran Canaria,

Sr. Ángel Víctor Torres, Presidente del Gobierno de las Islas Canarias,

Sr. Raúl Medina Caballero, Director General de la Autoridad de Aviación Civil en España,

Sr. Víctor Aguado, Representante Permanente de España ante el Consejo de la OACI,

Distinguidos representantes del Consejo de la OACI,

Distinguidos invitados y delegados,

Señoras y señores,

Buenas tardes.

1. Es un gran honor poder estar aquí hoy con vosotros en persona, y tener la oportunidad de completar brevemente lo que ya ha explicado el Presidente del Consejo en cuanto a la OACI y a su papel a la hora de ayudar a los Estados a establecer políticas y programas eficaces de asistencia a las víctimas.

2. Me gustaría aprovechar para reiterar el agradecimiento de la OACI al Gobierno de España y al Gobierno Regional de Gran Canaria por acoger este Simposio.

3. En 1998, durante el 32º período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, se examinó por primera vez la cuestión de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familias.

4. La Asamblea adoptó entonces la Resolución A32-7, que subrayaba lo siguiente:

- que las acciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil;

- que la política de la OACI debería asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares;

- y que los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares.

5. Durante el mismo período de sesiones, la Asamblea también llamó a los Estados a reafirmar sus compromisos de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares.

6. La Asamblea les instó a elaborar y aplicar normativas y programas para prestar ese apoyo de forma colaborativa y con prontitud.

7. Por último, exhortó al Consejo de la OACI a elaborar materiales para ayudar a los Estados a reconocer las prioridades correspondientes.

8. Este tema se volvió a tratar en una reunión paralela durante la 13ª Conferencia de Navegación Aérea, y también en 2019, durante la 40ª Sesión de la Asamblea de la OACI, donde se solicitaron revisiones más específicas del Anexo 9 del Convenio de Chicago.

9. A lo largo de estos últimos años, la OACI ha tomado numerosas iniciativas para garantizar que se aborden adecuadamente los asuntos de asistencia a las familias.

10. En 1976, el Anexo 13 del Convenio, que hace referencia específicamente a la *investigación de accidentes e incidentes de aviación*, contó por primera vez con una disposición relacionada con la asistencia a las familias. Este fue el momento en el que los países de origen de las víctimas de accidentes pasaron a tener oficialmente derecho a participar en la investigación.

11. En 2005, se normalizaron las disposiciones del Anexo 9, que exigen al Estado en el que se ha producido un accidente de aviación que facilite la entrada en su territorio, con carácter temporal, de las familias de las víctimas de un accidente de aviación.

12. En 2013, el Consejo de la OACI aprobó dos nuevas publicaciones en este ámbito: la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias*; y el *Manual de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias*.

13. Concretamente, el manual insta los Estados y a las organizaciones no gubernamentales pertinentes a tomar medidas para reafirmar su compromiso de velar por que se preste una asistencia adecuada y suficiente a las víctimas de accidentes y a sus familias.

14. También anima a los Estados a incorporar las políticas de la OACI en el momento de elaborar y aplicar su legislación, reglamentos, políticas y procedimientos relacionados con la asistencia a las familias.

15. Asimismo, el manual aborda el desarrollo de planes de asistencia a las familias por parte de los operadores de aeronaves y aeropuertos, destacando las áreas concretas que requieren atención y acción.

16. En estos momentos, se está enmendando el Anexo 9 para incorporar dos propuestas presentadas por la Federación Internacional de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias. En virtud

de la primera propuesta, la OACI tiene previsto elevar la categoría de una práctica recomendada a norma, lo que obligará a los Estados a establecer leyes, reglamentos o políticas de apoyo a la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias. La segunda propuesta consiste en adoptar una nueva práctica recomendada dirigida a los operadores de aeronaves y aeropuertos sobre la elaboración de planes adecuados para prestar asistencia rápida y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familias.

17. El Comité de Transporte Aéreo de la OACI ha aprobado ambas propuestas, que han sido enviadas a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales correspondientes para que formulen sus observaciones antes de su adopción final por el Consejo.

18. Me gustaría aprovechar este momento para dar las gracias a la Federación Internacional de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias por sus contribuciones a la hora de garantizar que se aborde este importante tema a nivel internacional.

19. La Secretaría de la OACI, mediante la creación de capacidades y el desarrollo de materiales de orientación, trabajará para ayudar a los Estados miembros a aplicar estas dos propuestas, así como las normas y prácticas recomendadas existentes relacionadas con la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias.

20. Para concluir, me gustaría reiterarles que la OACI tiene en cuenta las necesidades de las familias y de las víctimas de los accidentes de aviación, y está dispuesta a seguir colaborando con los Estados, la comunidad de la aviación y las asociaciones de las familias para avanzar en este asunto de suma importancia.

21. La seguridad en la aviación constituye un inmenso esfuerzo de equipo como ya se ha mencionado previamente, pero esta misma cooperación también debe dirigirse a garantizar que los derechos de las víctimas de accidentes y sus familias estén asegurados tras estos trágicos sucesos.

22. Confío en que los debates serán muy fructíferos y que podremos seguir avanzando en este tema basándonos en los resultados que obtengamos aquí.

23. Gracias.

– – – – – – – –

DISCURSO DE CLAUSURA DE DENIS GUINDON, DIRECTOR EN FUNCIONES DE LA OFICINA PARA EUROPA Y EL ATLÁNTICO NORTE DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Distinguidos invitados, señoras y señores,

1. Es un honor dirigirme a vosotros en la clausura de este importantísimo Simposio sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes Aéreos y a sus Familias, y agradecer al Gobierno de España y al Gobierno de Canarias el haber acogido este Simposio.

2. Antes de comenzar, sería una negligencia por mi parte no expresar nuestro más sincero agradecimiento, y en nombre de los participantes en este Simposio, tanto aquí en Las Palmas y como en todo el mundo, por este excelente evento. Los organizadores se encontraban en tres zonas diferentes del mundo; en Las Palmas, en Madrid y en Montreal. Nuestro agradecimiento a los ponentes y a los moderadores de los bloques, así como a nuestro moderador principal, el representante de España ante la OACI, el Sr. Aguado.

   Gracias también al equipo audiovisual y a nuestros anfitriones, en este magnífico escenario del Auditorio Alfredo Kraus.

   Creo que se merecen nuestros elogios.

3. Quisiera hacerme eco de las palabras del Presidente del Consejo en su discurso de apertura, y mencionar que la OACI expresa su profunda simpatía por las personas que han sufrido terribles pérdidas como consecuencia de un accidente de aviación. La política de la OACI garantiza el respeto a las víctimas de accidentes de aviación civil y el bienestar mental, físico y espiritual de sus familias, y continuamos trabajando para asegurar que estas necesidades sean tenidas en cuenta y atendidas por los Estados miembros.

4. Para reflejar la importancia de este evento, debo subrayar que el Secretario General de la OACI ha asistido en persona a este Simposio. Me gustaría reiterar las breves palabras que compartió en LinkedIn: “La seguridad en la aviación constituye un inmenso esfuerzo de equipo como ya se ha mencionado previamente, pero esta misma cooperación también debe dirigirse a garantizar que los derechos de las víctimas de accidentes y sus familias estén asegurados tras estos trágicos sucesos”.

5. A lo largo de estos tres días, hemos escuchado a una serie de distinguidos oradores hablar sobre temas muy importantes y mantener numerosos debates durante los seis bloques. Estos debates constituirán la base de un informe con conclusiones y recomendaciones para la OACI y sus Estados miembros que se distribuirá lo antes posible. Animo a los Estados a que tengan en cuenta estas recomendaciones en la medida en la que les sea posible.

6. Estoy seguro de que estos debates tan informativos y pertinentes servirán de guía para los Estados miembros en el correcto desarrollo y aplicación de marcos operativos, jurídicos y administrativos. Algunos de los temas clave de este Simposio, como la gestión de la información, la investigación de los accidentes de aviación y la normativa y las mejores prácticas en materia de responsabilidad y seguros, formarán claramente parte de la capacidad de un Estado de proporcionar un marco de apoyo a las víctimas de accidentes de aviación. En este sentido, me gustaría destacar especialmente el papel del Estado del suceso, y la contribución vital de la industria a la hora de elaborar planes adecuados para proporcionar la adecuada asistencia, tan necesaria para las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, así como a las asociaciones de familiares, en la respuesta de asistencia familiar.

7. Las autoridades de aviación civil y los organismos de investigación de accidentes todavía pueden aportar mejoras a su sistema. Aunque este simposio nos haya brindado varias mejoras y una perspectiva positiva, aún nos queda trabajo por hacer, y la OACI agradece estos continuos esfuerzos.

8. Este Simposio se basa en un marco mundial normativo de la OACI que comprende las resoluciones de la Asamblea, las normas y prácticas recomendadas de aviación civil internacional contenidas en 19 Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y el material de orientación asociado que todos los Estados miembros de la OACI deben cumplir o superar en sus leyes de aviación civil.

9. Los Estados y la comunidad del transporte aéreo deben redoblar sus esfuerzos para aplicar adecuadamente las Normas y Métodos Recomendados de la OACI y establecer procedimientos exhaustivos y oportunos que tengan en cuenta las necesidades de las víctimas y sus familias.

10. La OACI se compromete a colaborar con sus 193 Estados miembros, las organizaciones internacionales pertinentes y los sectores de la aviación y de los seguros para abordar adecuadamente la cuestión de la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares.

11. Me gustaría volver a expresar, en nombre de la OACI, mi agradecimiento al Gobierno de España y al Gobierno de las Islas Canarias por celebrar este Simposio en la hermosa ciudad de Las Palmas de Gran Canaria; así como a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales, a la industria y a otras partes interesadas por su asistencia y participación. Aprovecho esta oportunidad para reconocer también las significativas contribuciones de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias, a la mejora de la Asistencia a las Víctimas de Accidentes Aéreos y a sus Familias.

12. Muchas gracias.

– – – – – – – –

DISCURSO DE CLAUSURA DE D. SEBASTIÁN FRANQUIS VERA, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA DEL GOBIERNO DE CANARIAS

Sra. Secretaria de Estado, Autoridades, Sras. Y Sres.:

Como Consejero de Transportes del Gobierno de Canarias es para mí un placer dirigirme a ustedes en esta sesión de clausura del I Simposium Internacional de Asistencia a Víctimas y sus Familias organizado por la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE AVIACION CIVIL, el Ministerio de Transportes y el Gobierno de Canarias.

Quisiera que mis primeras palabras fueran para reiterar nuestro sentimiento de solidaridad a los familiares y amigos de las víctimas y heridos de vuelo JK5022, con los que hemos compartido desde los primeros momentos su dolor, y a los que nuevamente mostramos el respeto y el cariño en nombre del Gobierno de Canarias.

La mayoría de los participantes han llegado hasta aquí en transporte aéreo, las Islas Canarias por su ubicación geográfica necesitan y tienen en la aviación el principal soporte para la conectividad tanto entre las Islas como con la Península y con el resto mundo.

La configuración actual del espacio económico de Canarias tiene su génesis en el transporte aéreo. El transporte aéreo es estratégico y esencial para nuestra Comunidad, promovemos la mayor cantidad posible de conexiones entre las Islas Canarias y los diferentes destinos del mundo. El turismo, nuestra industria por excelencia, necesita de conexiones diversas, seguras y múltiples, porque tiene en el avión el principal vehículo para su expansión y desarrollo.

Solo unos datos, para ilustrar su dimensión. El peso de la industria turística en el conjunto de la economía canaria representa el 35,2%, y al 40,3% del total del empleo en nuestra Comunidad.

45 Millones de pasajeros utilizaron los aeropuertos canarios en 2019, de esos, 26,5 Millones fueron pasajeros internacionales y se realizaron más 410 Mil operaciones.

Canarias dispone de una excelente infraestructura turística que unida a las condiciones climatológicas permiten viajar a las Islas en cualquier época del año, haciendo de ellas un destino seguro para cualquier actividad deportiva, ocio, descanso, etc…

Y turismo y aviación se dan la mano en este cruce de continentes en que están situadas en el mapa las Islas Canarias, por eso, apoyamos desde que se nos planteó, ser anfitriones de este I Simposium, no sólo por la importancia del buen trabajo que seguro habrán hecho todos los participantes, sino también porque la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria está dotada a todos los niveles para acogerlo con el máximo interés y comodidad para sus trabajos.

No podemos olvidar que de las 154 personas fallecidas en la catástrofe del Vuelo JK5022 en el Aeropuerto de Madrid, más de 80 eran canarios de esta Isla de gran Canaria, que generó sufrimiento en las familias que lo padecieron y produjeron un gran impacto social.

La actividad que viene realizando la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, como la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias, Presidida por Pilar Vera, no sólo ha sido intensa, sino que ha logrado grandes avances en la asistencia a las víctimas y también en los derechos de los pasajeros.

Todo ello, ha motivado también haber puesto todos nuestros esfuerzos en que este Simposium se celebrara aquí por lo que tiene de contribución a mejorar la aviación civil en todo lo que sea posible.

Estoy convencido que las propuestas, recomendaciones y conclusiones que se obtengan de este encuentro redundarán en beneficio de la aviación civil internacional lo que también nos brindará la ocasión de haber contribuido a que el transporte aéreo sea más seguro y que las personas que sufran sus fallos, tengan la asistencia adecuada y necesaria en esos casos.

Gracias por venir y aquí les esperan las Islas Canarias para un próximo viaje, pero esta vez de descanso, disfrute y conocimiento de nuestras Islas.

Muchas gracias.

_ _ _ _ _ _ _ _

DISCURSO DE CLAUSURA DE Dª. ISABEL PARDO DE VERA POSADA, SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, MITMA, ESPAÑA

Simposio de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (AAAVF 2021)

Organización de Aviación Civil Internacional
Las Palmas de Gran Canaria, 1 - 3 de diciembre de 2021

Estimado Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda,
Estimado Director de la Oficina regional de la OACI en Europa,
Distinguidos miembros del Consejo de la OACI,
Sras. y Sres. Delegados,

En representación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, es para mí un honor y un motivo de responsabilidad y humilde satisfacción, dirigirme a ustedes este último día del Simposio de Asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familias.

Quiero en primer lugar mostrar mi agradecimiento a la Organización de Aviación Civil Internacional por darnos la oportunidad de hospedar este Simposio en España, y al Gobierno de Canarias por su colaboración para organizar el evento y ofrecernos la posibilidad de hacerlo en esta hermosa localización.

Asimismo, quiero agradecer la colaboración de todos aquellos que se han implicado en la organización y el patrocinio de este evento. En particular a ENAIRE y su fundación; a los equipos de la Dirección General de Aviación Civil, del Gobierno de Canarias y de la OACI; a los técnicos y profesionales del Auditorio Alfredo Kraus... y, muy especialmente, a la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias por haber impulsado estas jornadas, cuya sola celebración nos reafirma en el homenaje, el recuerdo y la atención que merecen todas las víctimas de siniestros aéreos.

No hace falta que diga hasta qué punto la aviación es un sector estratégico para España, y para Canarias. Somos el 2º destino mundial de turismo internacional; somos un país puente entre Europa y América Latina; el transporte aéreo genera 1,8 millones de puestos de trabajo directos e indirectos y garantiza la conectividad y la movilidad. En el caso de las Islas Canarias, además, como bien mencionó su presidente, Ángel Víctor Torres, la aviación forma parte de la vida diaria de los territorios insulares, convirtiéndose en un elemento indispensable para la cohesión de nuestro país.

Por todas estas razones, España mantiene su firme compromiso con el sector de la aviación y con la OACI. Fuimos de sus Estados fundadores; España ha sido miembro del Consejo de la OACI desde 1951 de forma ininterrumpida; y nuestros expertos de aviación civil siguen contribuyendo en numerosos grupos de trabajo.

Somos muy conscientes de que, para lograr cualquier avance en la aviación civil mundial, es necesario que todos los Estados lo hagamos juntos, con políticas públicas que refuercen todas las acciones a nivel institucional.

En este ámbito la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias es primordial. Estos 3 días hemos escuchado a más de 50 expertos internacionales abordar los distintos aspectos relacionados con el trato que reciben aquellas personas que han tenido la desgracia de verse envueltas en una catástrofe aérea.

Hemos tenido el privilegio de contar con la participación presencial en Las Palmas de Gran Canaria de 100 expertos y autoridades de todas partes del mundo, y se ha constatado un gran seguimiento online. Siendo el primer evento de carácter híbrido que organiza la OACI fuera de su sede, creo que ha sido un gran éxito del que podemos estar orgullosos.

Este evento establece un hito en la asistencia a las víctimas y debe marcarnos el camino a seguir en los próximos años. Estoy convencida de que las conclusiones, que acabamos de escuchar de la mano del representante permanente de España en el Consejo de la OACI, nuestro moderador Víctor Aguado, servirán para sentar las bases de un nuevo empuje a esta materia.

Como secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y como presidenta de un proveedor de servicios de navegación aérea tan excelente en sus estándares y procedimientos de seguridad como ENAIRE, me consta el rigor, el empeño, la meticulosidad y la dedicación que los profesionales del sector dedican a garantizar la seguridad aérea.

Cada vez que se produce un accidente aéreo se revisan y examinan protocolos técnicos y operativos con un nivel de exhaustividad cada vez más alto, como no puede ser de otra manera. Y así va a seguir siendo en un momento en el que el sector aéreo se enfrenta a grandes desafíos. La mejora de los estándares de seguridad, es y seguirá siendo, un objetivo irrenunciable en el proceso de desarrollo de un sector tan importante como el aéreo.

En este simposio se ha logrado dar a la gestión de los accidentes aéreos y a su prevención una dimensión internacional. Ahora debemos seguir avanzando en este camino, haciendo además un esfuerzo pedagógico para que los debates que aquí se han puesto sobre la mesa trasciendan del ámbito especializado y alcancen a los medios de comunicación, cuyo rol y responsabilidad son fundamentales.

La información, cómo se transmite, y cómo se lucha contra la desinformación es una parte esencial en la asistencia a las víctimas. Como hemos escuchado aquí, esta información debe ser fiable, validada, y venir de un organismo creíble y competente.

También las aerolíneas y los aeropuertos tienen una gran responsabilidad, y se deben redoblar los esfuerzos para que este aspecto sea debidamente tenido en cuenta en sus planes de emergencia, y sean probados y auditados convenientemente.

Desde el Gobierno de España, y en particular desde el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, seguiremos trabajando para reforzar y mejorar el sistema de asistencia a las víctimas y a sus familias, tanto a nivel nacional como internacional, de la mano de OACI, y en todos aquellos aspectos sobre los que hemos podido discutir durante estos días. Tanto desde la Dirección General de Aviación Civil como desde la Oficina de Asistencia a Víctimas trabajaremos para que así sea.

No quiero terminar sin reconocer y agradecer el trabajo que desarrolla la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, y expresar mi más sincero agradecimiento y admiración por ser capaces de superar el dolor y la pérdida, y compartir su valioso conocimiento con nosotros.

Cerramos hoy este Simposio, pero abrimos una nueva etapa para la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos. Las lecciones aprendidas en estos tres días las comenzamos a desarrollar desde hoy mismo. El trabajo que tenemos que realizar es continuo, diario, y cuyo único objetivo es aliviar la pérdida, y poder dar las respuestas y la atención que requiere quien ha tenido una gran pérdida.

Muchas gracias,

– – – – – – – –

PROGRAMA AAAVF2021



ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES

PROGRAMA

Registro presencial: martes 30 de noviembre	
16:00 – 18:00	***REGISTRO PRESENCIAL:*** *Auditorio Alfredo Kraus (vestíbulo principal), Las Palmas de Gran Canaria*

Día 1 - miércoles 1 de diciembre	
08:00 - 09:00	***REGISTRO PRESENCIAL:*** *Auditorio Alfredo Kraus (Sala Jerónimo Saavedra) Las Palmas de Gran Canaria*
09:00 - 10:00	**SESIÓN DE APERTURA** **Introducción del moderador del Simposio** • **D. Víctor M. Aguado**, Representante Permanente de España en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) **Discurso de bienvenida** • **Dña. María José Rallo**, Secretaria General de Transportes y Movilidad, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) • **D. Salvatore Sciacchitano**, Presidente del Consejo, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) • **D. Augusto Hidalgo Macario**, Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria • **D. Antonio Morales Méndez**, Presidente del Cabildo de Gran Canaria • **D. Ángel Víctor Torres**, Presidente del Gobierno de Canarias **Discurso de apertura** • **D. Raúl Medina Caballero**, Director General de Aviación Civil de España • **D. Juan Carlos Salazar**, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

	Ponente Principal • **D. Rafael Vidal Rodríguez**, superviviente del accidente del JK5022, ingeniero, miembro de la Asociación JK5022 **Foto de grupo**

	BLOQUE 1. SITUACIÓN ACTUAL Y EXPERIENCIAS RECIENTES
10:00 – 11:00	**Sentando las bases** *El primer bloque ofrecerá una visión general de las iniciativas y material actuales de la OACI: las Disposiciones del Anexo 9, las Resoluciones de la Asamblea sobre asistencia a las víctimas (A38-1, A39-27) y los Documentos 9973 y 9998 de la OACI, ejemplos de aplicación de los requisitos en los Estados y auditorías recientes de la OACI en el marco del programa USOAP. Asimismo, se debatirá la experiencia al aplicar los requisitos de la OACI en los Estados desde diferentes perspectivas: asociaciones de víctimas, autoridades de supervisión, operadores aeroportuarios, compañías aéreas y organismos de coordinación de la asistencia a las víctimas.* **Moderador: Víctor M. Aguado,** Representante Permanente de España en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ***Actualización y experiencia de la OACI*** Anexo 9 de la OACI: *Facilitación*, Resoluciones de la Asamblea de la OACI • **Mohamed Khalifa Rahma**, Director de la Oficina de Transporte Aéreo, OACI Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) y Sistema de Notificación de Diferencias Electrónicas (EFOD) • **Denis Guindon,** Director en funciones, Seguimiento y Vigilancia, Oficina de Navegación Aérea, OACI ***Actualización y experiencia de los reguladores estatales*** • **Giovanna Laschena,** Directora General Adjunta, ENAC, Italia • **Elias Kontanis,** Jefe de la División de Asistencia por Desastres en el Transporte, NTSB, Estados Unidos • **Rubén Eladio López Martínez**, Jefe de la Unidad de Emergencias y Gestión de Crisis, **Fernando Moreno**, Jefe de la Oficina de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos (OAV), Ministerio de Transportes, España • **John Velho,** Director del Programa de Protección de Pasajeros y Operaciones Objetivo, Transport Canada**; Tristan Landry**, Jefe del Grupo de Trabajo de Familias PS752, Asuntos Internacionales, Canadá

11:00 – 11:30	**❖ PAUSA PARA EL CAFÉ (Sala Alegranza)**
11:30 – 13:00	***Experiencia de los aeropuertos y las aerolíneas*** • **Gill Sparrow,** Responsable de Planificación de la Respuesta ante Emergencias, aerolínea Emirates • **Rita Domínguez Monzón,** Persona de Contacto, Jefa de la Unidad de Protección Civil, Gobierno de las Islas Canarias, España; **Ernesto Robayna Fernández,** División de Servicios aeroportuarios, Responsable de Asistencia a Víctimas en Aeropuertos (RAAV); **Gonzalo Delgado Nordmann,** Departamento de Gestión de Terminales, Responsable Suplente de Asistencia a Víctimas en Aeropuertos (RAAV) AENA, España ***Experiencia de las asociaciones*** • **Monica Maccaferri,** Miembro de ACVFFI JD - Fondazione 8 Ottobre, Italia • **Junaid Hamid,** Secretario de ACVFFI y Presidente de ACAA, Pakistán • **Pilar Vera Palmés,** Presidenta de la ACVFFI y de la AVJK5022, España ☝ **Turno de preguntas y respuestas**
13:00 – 14:00	**❖ ALMUERZO DE TRABAJO (Sala Alegranza)**

BLOQUE 2. TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN – LECCIONES APRENDIDAS	
14:00 – 15:30	*El segundo bloque se centrará en el tratamiento que las autoridades y los medios de comunicación dan a toda la información generada como consecuencia de un accidente aéreo. Concretamente, el especial tratamiento que debe recibir la información sensible (imágenes y grabaciones del accidente, registros de conversaciones, documentación técnica) de manera que se equilibre el derecho a la información, la protección del derecho a la intimidad de las víctimas y sus familiares, y la protección de la investigación de seguridad operacional.* **Moderador: Francisco Moreno García,** Vicepresidente, Academia de las Ciencias y las Artes de Televisión de España • **Tim Hepher**, Especialista en aviación, Thomson-Reuter • **José Vicente García Santamaría,** Profesor del Departamento de Comunicaciones, Universidad Carlos III, España • **Otibho Agbareh,** Directora de Servicios Humanitarios, Servicios de Emergencias de Kenyon International
15:30 – 16:00	**❖ PAUSA PARA EL CAFÉ (Sala Alegranza)**

16:00 – 17:00	• **Alexandra Kaufman,** Directora de Comunicación, Autoridad de Aviación Civil, Reino Unido • **Teresa Cárdenes,** Periodista • **Thomas Romig**, Vicepresidente Senior de Operaciones de Seguridad y Protección, Airports Council International (ACI) World
17:00 – 17:15	**Resumen y conclusiones del Día 1 del moderador del Simposio**
19:45	❖ ***Cena de gala en el Restaurante Pueblo Canario*** ***Organizada por el Gobierno de Canarias; acompañada de un Concierto ofrecido por el Cabildo de Gran Canaria***

	Día 2: jueves 2 de diciembre
	BLOQUE 3. AUTORIDADES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES – LECCIONES APRENDIDAS
09:00 – 10:30	*Esta sección se centrará en las lecciones aprendidas por las autoridades de investigación en relación con la protección y comunicación de la información, la independencia de la investigación de seguridad operacional de otros organismos e investigaciones, y su relación con la asistencia proporcionada a las víctimas y sus familias.* **Moderador: Stephen P. Creamer,** Director de la Oficina de Navegación Aérea, OACI • **Graham Braithwaite,** Profesor y Director del Centro de Investigación de Seguridad y Accidentes, Universidad de Cranfield, Reino Unido • **Jennifer Homendy,** Presidenta de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte (NTSB) Estados Unidos • **Rémi Jouty,** Presidente de la Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil (ENCASIA) • **Mohd Fuad Sharuji,** Ex Director de Crisis MH370 & MH17, aerolínea Malaysia Airlines • **Pamela Suárez,** Ex Presidenta del Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos de América Latina (ARCM) • **Khanza Al Mentheri,** Investigaciones de Accidentes Aéreos, Administración de Aviación Civil de Emiratos Árabes Unidos ☝ **Turno de preguntas y respuestas**
10:30 – 11:00	❖ **PAUSA PARA EL CAFÉ (Sala Alegranza)**

	BLOQUE 4. BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE SEGUROS
11:00 – 13:00	*Esta sección se centrará en analizar la normativa internacional existente en materia de seguros para la cobertura de la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de siniestro aéreo, y la importancia de alcanzar una compensación justa hacia las víctimas y al mismo tiempo asegurar la estabilidad del sector de la aviación civil. Además, se realizará un intercambio de buenas prácticas entre Estados, compañías aéreas y la OACI, y se estudiarán los posibles próximos pasos en el ámbito jurídico.* **Moderador: Michael Gill,** Director de la Oficina de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, (OACI) **Intercambio de experiencias** • **Sara García González-Herrero**, Responsable de Riesgos y Seguros, Iberia Líneas aéreas España • **Tan Siew Huay,** Directora de Asuntos Legales de la Autoridad de Aviación Civil (CAAS), Singapur • **Robert Lawson,** QC, Socio de Casos de Pérdidas en Aviación – Aerolíneas y Aseguradoras, Clyde & Co LLP • **Sarah Stewart,** Socia de práctica privada en representación de víctimas y familias, Stewarts Law • **Pablo Mendes de Leon**, Profesor de Derecho aéreo y del espacio, La Haya, Países Bajos • **Francisco Vasques-Tenreiro,** Abogado de práctica privada en representación de víctimas y familias ☝ **Turno de preguntas y respuestas**
13:00 – 14:00	❖ **ALMUERZO DE TRABAJO (Sala Alegranza)**

	BLOQUE 5. IDENTIFICACIÓN DE POLÍTICAS A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO
14:00 – 15:30	*Esta sección empleará un enfoque global donde se incluyan aspectos de seguridad, protección, cibernéticos y de facilitación en relación con los accidentes aéreos. Los gobiernos, las compañías aéreas, la OACI y las asociaciones del sector aportarán su visión sobre la identificación de políticas a corto, medio y largo plazo destinadas a prevenir catástrofes, mitigar las amenazas nuevas y emergentes, y a desarrollar estrategias para garantizar la cooperación entre compañías aéreas, aeropuertos, diversas autoridades públicas y organizaciones internacionales.* **Moderadora: Nancy Graham**, Presidenta de Graham Aerospace International LLC

	• **Tan Siew Huay,** Directora de Asuntos Legales de la Autoridad de Aviación Civil (CAAS), Singapur • **Gilberto López-Meyer,** Vicepresidente Senior de Seguridad Corporativa, Seguridad y Cumplimiento, aerolínea Korean Air • **Narjess Abdennebi,** Jefa de la Sección de Facilitación (OACI)
15:30 – 16:00	❖ **PAUSA PARA EL CAFÉ (Sala Alegranza)**
	BLOQUE 5. IDENTIFICACIÓN DE POLÍTICAS A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO (continuación)
16:00 – 17:00	• **Thomas Romig,** Vicepresidente Senior de Operaciones de Seguridad y Protección, Airports Council International (ACI) World • **Ángeles Pozo,** Subdirectora para Europa, EUR-Regional de Aeropuertos, Pasajeros, Carga y Seguridad, Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) • **Soledad Fattori Pedrana**, Coordinadora de Información, Víctimas de Accidentes y sus Familias de la JST, Argentina ☝ **Turno de preguntas y respuestas**
17:00 – 17:15	**Resumen y conclusiones del Día 2 del moderador del Simposio**
20:00	❖ ***Cena de gala en los Jardines de la Marquesa (Arucas)*** ***Organizada por el Cabildo de Gran Canaria***

	Día 3: viernes 3 de diciembre
	BLOQUE 6. PRÓXIMOS PASOS EN LA ASISTENCIA A VÍCTIMAS
09:00 – 10:30	*En el último bloque del Simposio tendrá lugar una mesa redonda donde se pondrán en común las ideas y propuestas para el futuro discutidas en los 5 bloques anteriores, a partir de las cuáles se elaborará un informe con recomendaciones para los Estados y la OACI.* **Moderador**: **Víctor M. Aguado**, Representante Permanente de España en el consejo de la OACI, España • **Michael Gill,** Director de la Oficina Legal de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) • **Stephen P. Creamer,** Director de la Oficina de Navegación Aérea, OACI • **Pilar Vera Palmés,** Presidenta de la ACVFFI y de la AVJK5022, España

	• **Nancy Graham**, Presidenta de Graham Aerospace International LLC • **Francisco Moreno García,** Vicepresidente de la Academia de las Ciencias y las Artes de Televisión de España **Turno de preguntas y respuestas**
10:30 – 11:00	**❖ PAUSA PARA EL CAFÉ (Sala Alegranza)**
11:00 – 12:00	**Resumen de las conclusiones y recomendaciones del Simposio**
12:00 – 12:30	**Cierre** • **Denis Guindon**, Director en funciones, Oficina Regional para Europa y el Atlántico Norte, OACI • **Sebastián Franquis Vera**, Consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, Gobierno de Canarias • **Isabel Pardo de Vera Posada**, Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA, España
12:30 - 14:00	**❖ ALMUERZO DE TRABAJO (Sala Alegranza)**

— FINAL —

05 FOTOGRAFÍAS DEL EVENTO



▲ Apertura del Simposio



▲ Debates



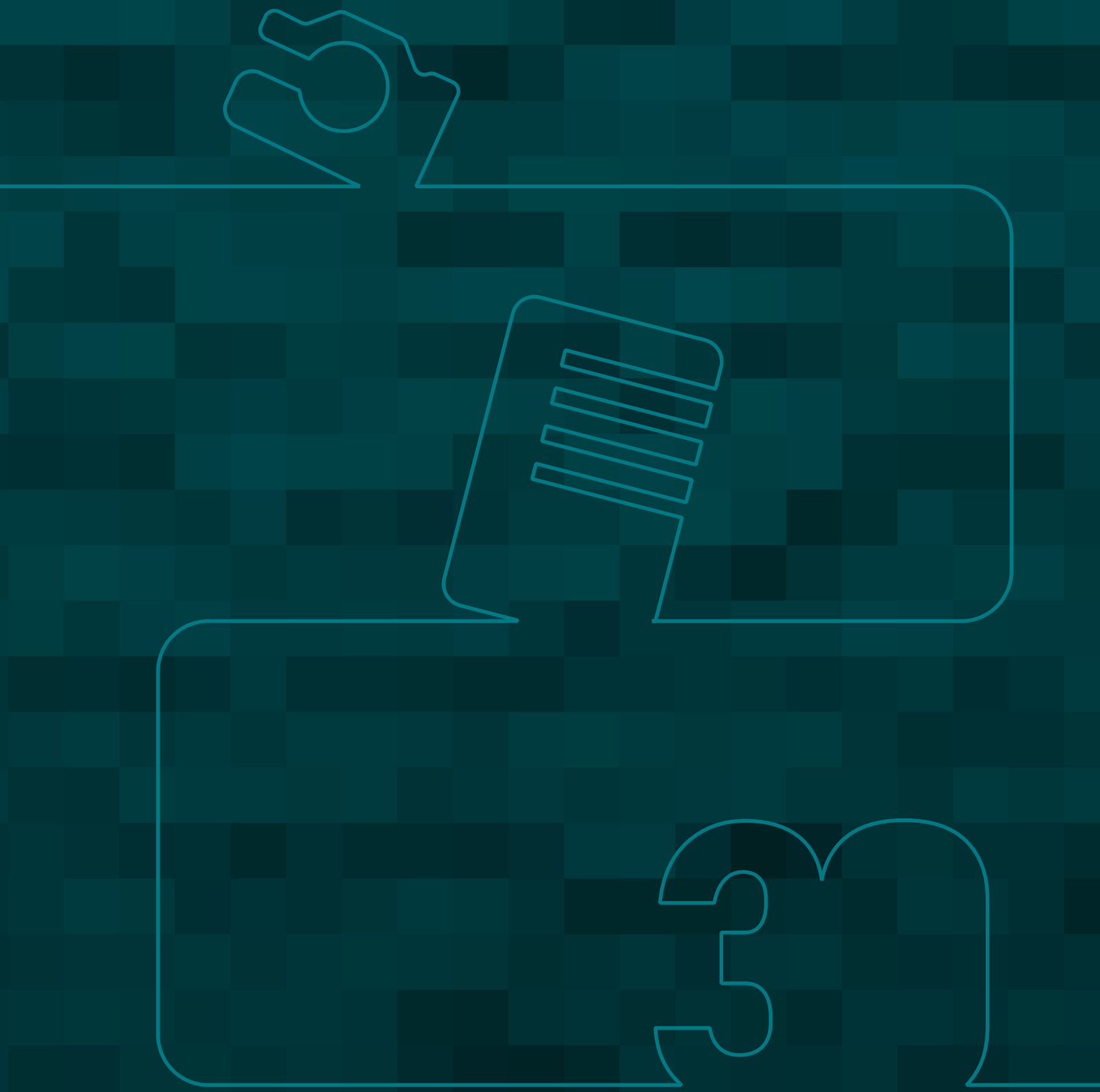
Evento híbrido



Participantes



▲ Foto de grupo



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
CENTRO DE PUBLICACIONES