



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Programas de facilitación

ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS FAMILIARES

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

Tradicionalmente, las autoridades de aviación de cada país han dado prioridad a la prevención en su política sobre accidentes de aviación. La política se centraba en evitar que se repitieran los mismos accidentes. Sin embargo, aunque el transporte aéreo tiene un índice de accidentes relativamente bajo, por distancia de transporte, un solo accidente de aviación causa daños graves a vidas humanas, lo cual a su vez causa inmenso dolor tanto a las víctimas como a sus familiares, y graves secuelas. Por lo tanto, los sistemas de asistencia posteriores son más importantes que cualquier otra cosa. A este respecto, la República de Corea ha preparado cuidadosamente legislación para la prevención así como para los sistemas de asistencia posteriores. Además, aunque la OACI ha realizado muchos esfuerzos para ampliar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, más Estados deberían participar activamente y preparar medidas para aumentar el nivel de asistencia.

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

- a) recomendar que cada Estado tome las medidas apropiadas para aplicar el Anexo 9, especialmente la cláusula que facilita la asistencia a las víctimas de accidentes y a sus familiares, y el Doc 9998 y Doc 9973, que contienen más detalles al respecto.
- b) pedir a todos los Estados miembros que voluntariamente examinen su legislación y reglamentación existentes y consideren si se está prestando un nivel apropiado de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.
- c) para tales fines, organizar una reunión en la que todos los Estados miembros puedan compartir entre sí las leyes, reglamentos y políticas pertinentes.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos Seguridad de la aviación y Facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se han determinado.

Referencias:	<p>Anexo 9 — <i>Facilitación</i> Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140) <i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares</i> (Doc 9998) <i>Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares</i> (Doc 9973) <i>Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional</i> (Doc 9740), hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 Acta final de la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, mayo de 1999 Informe del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) de la OACI</p>
---------------------	--

INTRODUCCIÓN

1.1 Tradicionalmente, las autoridades de aviación de cada país han dado prioridad a la prevención en su política sobre accidentes de aviación, y las medidas preventivas han mejorado significativamente con los avances de las industrias de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

1.2 Aunque se puede reconocer que el transporte aéreo es un medio de transporte relativamente seguro, ya que tiene una tasa de accidentes por distancia de transporte relativamente más baja, si se compara con otros medios de transporte, un accidente ocasiona un alto índice de muertes y daños de gran escala a la vida humana, así como daños materiales no sólo a las víctimas sino también a sus familiares.

1.3 En consecuencia, un accidente de aviación causa inmenso dolor tanto a las víctimas como a sus familiares, y graves secuelas. Por ello, los sistemas de socorro posteriores son más importantes que cualquier otra cosa. En particular, la cooperación internacional es esencial desde la fase de investigación de un accidente de aviación hasta la fase de socorro posterior de los daños.

2. REGLAMENTACIÓN PERTINENTE DE LA OACI

2.1 Después de la publicación de la Circ 285, *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* en 2001, la OACI incluyó en 2005 información pertinente en el Anexo 9 — *Facilitación*. Así, el Anexo 9 estipula que cada Estado miembro formulará leyes y reglamentos para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

2.2 De acuerdo con las recomendaciones de la decimosegunda Reunión del Grupo Experto en *Facilitación* (FALP/12), celebrada en Montreal en julio de 2021, el Consejo de la OACI adoptó la enmienda 29 del Anexo 9 en marzo de 2022. La Enmienda 29 también incluyó un nuevo método recomendado 8.47 en virtud del cual los Estados deberían asegurarse de que cada explotador de aeronave o de aeropuerto elabore planes para proporcionar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

2.3 El Doc 9998, *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* y el Doc 9973, *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* también especifican ciertos detalles para la aplicación del Anexo 9. El Doc 9998 prevé la preparación de cada Estado miembro para el establecimiento de leyes, reglamentos o políticas; planes de asistencia a las familias; proveedor de la asistencia familiar. El Doc 9997 estipula la preparación de directrices para facilitar la mediación entre las partes y fijar el alcance de la participación en la asistencia.

3. REGLAMENTACIÓN PERTINENTE DE LA REPÚBLICA DE COREA

3.1 A la luz de lo anterior, la República de Corea ha legislado la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares mediante una enmienda de las leyes de aviación el 28 de diciembre de 2006; estas leyes fueron reemplazadas por el artículo 11 de la Ley de Empresas de Aviación, recién adoptada el 30 de marzo de 2017. En la República de Corea, el propietario de una empresa de transporte aéreo está obligado a presentar planes de asistencia en caso de accidentes de aviación, que incluirán, entre otras cosas, información sobre lo siguiente: (i) cuestiones relativas al establecimiento y operación del centro de respuesta a accidentes de aviación, (ii) cuestiones relativas a los procedimientos de asistencia e indemnización a las víctimas, (iii) cuestiones relativas a la identificación, confirmación, gestión y traslado de los restos de los fallecidos y de sus artículos personales, (iv) cuestiones relativas a la provisión de información y asistencia a las familias de las víctimas.

3.2 Asimismo, la República de Corea exige no sólo a los propietarios de empresas de transporte aéreo, sino también al gobierno, que prepare sistemas de asistencia para las familias de las víctimas de accidentes de aviación. En otras palabras, el gobierno de la República de Corea ha establecido sistemas de gestión de desastres y de seguridad a nivel nacional y local para proteger el territorio nacional de diversos tipos de desastres y proteger la vida y las propiedades de los ciudadanos. También promulgó la "Ley Marco de Gestión de Desastres y Seguridad" para regular las medidas de prevención, preparación, respuesta y reconstrucción relacionados con desastres, las actividades para garantizar la seguridad y otras cuestiones necesarias para la gestión de desastres y de la seguridad.

3.3 Además, el gobierno nacional y los gobiernos estatales de la República de Corea tienen la responsabilidad de proteger la vida y las propiedades de los ciudadanos, hacer esfuerzos para prevenir los desastres y reducir los daños, y establecer y ejecutar planes para responder y reconstruir, de manera rápida, en caso de desastres. A este respecto, se creó el "Comité Central de Gestión de la Seguridad", dirigido por el primer ministro, para que actúe como órgano rector de la gestión de la seguridad. También se han creado "comités regionales" en diferentes regiones del Estado.

3.4 Dicho esto, la Sede Central de Respuesta y Seguridad ante Desastres se establecerá en el Ministerio de Administración Gubernamental y Asuntos Internos. La Sede Central gestionará y coordinará los asuntos relacionados con la prevención, la preparación, la respuesta y la reconstrucción. En aras de la eficiencia, se establecerán sedes regionales en los gobiernos locales pertinentes.

3.5 A la luz de lo anterior, el gobierno coreano promulgó, el 27 de enero de 2022, leyes aplicables a los accidentes graves, que no se limitan o se centran únicamente en los accidentes de aviación, sino que incluyen todo tipo de accidentes graves. Esta nueva legislación demuestra que el gobierno coreano ha tenido éxito no sólo en el establecimiento de sistemas de asistencia para las víctimas de accidentes y sus familiares, sino también en la promulgación de legislación estricta para prevenir tales accidentes, para los casos de accidentes causados por un defecto de diseño, fabricación, instalación y gestión de un medio de transporte utilizado para el transporte público cuando el accidente cause "más de una muerte, más de diez lesiones que requieran más de dos meses de tratamiento, o más de diez lesiones que requieran más de tres meses de tratamiento" (en adelante, "accidente público grave"); la ley dispone que el propietario de la empresa, así como el director ejecutivo, serán responsables del accidente. Por lo tanto, los directores ejecutivos de las líneas aéreas en Corea tienen la obligación de inspeccionar regularmente la seguridad operacional y la protección de la aviación de acuerdo con las leyes aplicables, preparar procedimientos para corregir las deficiencias y desempeñar sus funciones de buena fe con el fin de prevenir accidentes públicos graves.

4. ACTIVIDAD ESTATAL E INICIATIVAS RECIENTES DE LA OACI

4.1 Un examen de la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 relacionados con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, que figuran en el capítulo 8, sección I, mostró un bajo índice de aplicación. Paralelamente, se determinó que por el conocimiento insuficiente de las orientaciones de la OACI existentes, es decir, del Doc 9998, *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, y el Doc 9973, *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*, algunos Estados tienen un bajo nivel de aplicación de los SARPS conexos.

4.2 En diciembre de 2021, la OACI organizó el primer Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares (AAAVF 2021) auspiciado por el Gobierno de España. Al parecer, este evento presentó una oportunidad para que los Estados miembros se reunieran y se asociaran a un medio de cooperación internacional y concibieran un método para realizar esa cooperación. En particular, el AAAVF 2021 confirmó que algunos Estados miembros no disponen de normas o políticas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, lo cual demuestra que el nivel de asistencia todavía debe aumentar.

4.3 Teniendo esto en cuenta, el Consejo de la OACI respaldó las 30 recomendaciones del Simposio AAAVCF 2021. A raíz de una propuesta formulada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus familias (ACVFFI), el Consejo designó oficialmente el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares. El 20 de febrero de 2022, fue la primera fecha de conmemoración.

4.4 Además, hubo presentaciones y debates sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares en la sesión 5 "Cuestiones actuales del derecho aeronáutico y de su aplicación" del seminario jurídico de la OACI de 2022. Este seminario fue auspiciado por el Gobierno de la República de Corea.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Dado que se ha confirmado que algunos Estados miembros no tienen suficiente información sobre el Anexo 9, el Doc 9998 y el Doc 9973, la OACI y los Estados miembros deberían (i) compartir entre ellos información pertinente, (ii) compartir entre ellos los documentos pertinentes y (iii) organizar simposios, conferencias y seminarios a nivel regional para que todos los Estados miembros puedan implementar sistemas de ayuda para las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

5.2 En particular, cada Estado miembro deberá comunicar el hecho de que, en marzo de 2022, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 29 del Anexo 9, de acuerdo con las recomendaciones de la duodécima Reunión del Grupo Experto en Facilitación (FALP/12). La FALP/12 se celebró recientemente en julio de 2021.

5.3 De 2023 a 2025 se celebrará un simposio anual el 20 de febrero sobre el tema del sistema de ayuda a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y será sin duda de gran valor que cada Estado miembro comparta información tal como la legislación que haya promulgado.