



OACI

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

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, ESPAÑA

1 al 3 de diciembre de 2021

INFORME

ÍNDICE

Índice	i-1
Introducción	
Generalidades	ii-1
Objetivos	ii-1
Programa	ii-1
Apertura de la reunión.....	ii-1
Asistencia	ii-3
Mesa directiva y secretaría.....	ii-3
Idiomas.....	ii-3
Informe del simposio	
Bloque 1: Situación actual — Experiencias recientes.....	1-1
Bloque 2: Gestión de la información — Lecciones aprendidas	2-1
Bloque 3: Autoridades de investigación de accidentes — Lecciones aprendidas.....	3-1
Bloque 4: Mejores prácticas de seguros.....	4-1
Bloque 5: Identificación de políticas a corto, mediano y largo plazo	5-1
Bloque 6: Sigüientes pasos en la asistencia a víctimas	6-1
Apéndice A: Discursos de bienvenida y palabras de apertura y clausura	
Discurso del Sr. Víctor M. Aguado, Representante Permanente de España en el Consejo de la OACI, sesión de apertura del I Simposio OACI sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familiares	A-1
Discurso de bienvenida de la Sra. María José Rallo, secretaria general de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	A-4
Discurso de bienvenida del Sr. Salvatore Sciacchitano, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.....	A-6
Discurso de bienvenida del Sr. Ángel Víctor Torres, presidente del Gobierno de las islas Canarias.....	A-8

Informe del Simposio
AAAVF 2021

i-2

Palabras de apertura del Sr. Raúl Medina Caballero, director general de la Administración de Aviación Civil, España.....	A-9
Palabras de apertura del Sr. Juan Carlos Salazar, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional	A-12
Palabras de clausura del Sr. Denis Guindon, director interino de la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional para Europa y el Atlántico Norte	A-15
Palabras de clausura del Sr. Sebastián Franquis Vera, consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de las islas Canarias	A-16
Palabras de clausura de la Sra. Isabel Pardo de Vera Posada, secretaria de estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA	A-18
Apéndice B: Programa del AAAVF 2021.....	B-1

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

Las Palmas de Gran Canaria, España, 1 a 3 de diciembre de 2021

INTRODUCCIÓN

Generalidades

1. El Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familiares (AAAVF 2021) se llevó a cabo en Las Palmas de Gran Canaria, España, del 1 al 3 de diciembre de 2021, bajo el auspicio conjunto del Gobierno de España y el Gobierno de las islas Canarias.

Objetivos

2. Los objetivos del AAAVF 2021 son:
- a) mejorar la cooperación internacional para la aplicación exitosa de medidas prácticas relacionadas con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares en varios ámbitos;
 - b) facilitar el intercambio de mejores prácticas en la comunicación de información sensible y la gestión de las indemnizaciones por parte de las compañías de seguros; y
 - c) identificar lagunas y formular conclusiones para apoyar la aplicación de estrategias a corto, mediano y largo plazo.

Programa

3. La OACI define el programa del simposio, en colaboración con el Gobierno de España. El programa se divide en los bloques temáticos siguientes:

- 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 de seguros
- Bloque 5: Identificación de políticas a corto, mediano y largo plazo
- Bloque 6: Sigüientes pasos en la asistencia a víctimas

Apertura de la reunión

4. En su calidad de moderador del simposio, el Sr. Víctor M. Aguado, Representante de España en el Consejo de la OACI, da inicio a la reunión; sus palabras introductorias se transcriben a continuación.

“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 híbrido 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. Confiamos 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.

Muchas gracias por su atención”.

5. Las siguientes personas pronuncian discursos de bienvenida: Sra. María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España (MITMA); Sr. Salvatore Sciacchitano, Presidente del Consejo de la OACI; Sr. Augusto Hidalgo Macario, alcalde de Las Palmas de Gran Canaria; Sr. Antonio Morales Méndez, presidente del Cabildo de Gran Canaria; y Sr. Ángel Víctor Torres, presidente del Gobierno de Canarias.

6. Las palabras de apertura están a cargo del Sr. Raúl Medina Caballero, director general de la Administración de Aviación Civil de España, y el Sr. Juan Carlos Salazar, Secretario General de la OACI. El AAAVF 2021 cuenta con un ponente clave, el Sr. Rafael Vidal Rodríguez, superviviente del accidente de Spanair de 2008. El Sr. Vidal describe los dramáticos reveses que han sufrido las personas que sobrevivieron a este accidente y sus familias en cuanto a su vida social, sus ingresos y su desarrollo profesional ([enlace a la presentación](#)). Explica también que la recuperación psicológica y física está estrechamente vinculada a comprender la causa real del accidente.

7. Los discursos de bienvenida y las palabras de apertura figuran en el **apéndice A**.

Asistencia

8. Un total de 144 personas se hacen presentes en el AAAVF 2021 en representación de 40 Estados miembros, nueve organizaciones internacionales y varias instituciones de la industria, bufetes de abogados, asociaciones de víctimas y el sector académico. El simposio se transmite en vivo a través de ICAO TV para 448 participantes virtuales. Además de la transmisión en vivo del evento, la totalidad del simposio está disponible en [ICAO TV](#); hasta la fecha, el evento ha sido visto por 897 personas.

Mesa directiva y secretaría

9. Dra. Narjess Abdennebi (jefa de la Sección de Facilitación), con el apoyo del Sr. Ken Knitter (jefe de la Unidad de Gestión de Productos); Sra. Garleen Tomney-McGann (asociada del Programa FAL); Sra. Adriana Bonilla (asociada principal del programa, planificadora del evento técnico de la ANB); y el Sr. Christopher Hornek (experto en el Anexo 9 — *Facilitación*).

Idiomas

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

Bloque 1: Situación actual — Experiencias recientes

1.1 Ponencias

1.1.1 Novedades y experiencia de la OACI

1.1.1.1 La OACI hace una presentación general sobre sus iniciativas pasadas y en curso relacionadas con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, como resoluciones de la Asamblea y las actividades relacionadas con el Anexo 9 y el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación* ([enlace a la presentación](#)). Se pone de relieve la publicación de dos documentos importantes, a saber: la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) y el *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973). En esta parte de la sesión también se resalta la importancia que la OACI adscribe a la seguridad operacional de la aviación por medio del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA-USOAP), con el respaldo del Sistema de Notificación Electrónica de Diferencias (EFOD), mediante el cual los Estados pueden proactivamente suministrar información sobre la implementación en la lista de verificación del cumplimiento ([enlace a la presentación](#)). Se señala que el USOAP fue adoptado durante el 32º período de sesiones de la Asamblea en 1998, y en el transcurso de más de 20 años ha evolucionado desde su cobertura inicial de tres Anexos para abarcar actualmente 18 Anexos.

1.1.2 Experiencias y actualizaciones de los reguladores de los Estados

1.1.2.1 Los Estados destacan la importancia de la reglamentación, la capacitación y la cooperación a la hora de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (ponencias de [Canadá](#), [España](#), EAU, [EE. UU.](#)). En las intervenciones se observa que los marcos jurídicos deberían constituir la base de una asistencia adecuada a las víctimas y sus familiares, así como definir las funciones y responsabilidades de todas las partes interesadas. Las actividades de capacitación deberían velar por la concientización y el profesionalismo de todas las partes involucradas en la asistencia para que estas conozcan perfectamente su función en caso de un accidente aéreo. Se expresa que es muy importante mantener una sólida colaboración con la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF) —única voz reconocida por la OACI— y sus asociaciones de víctimas de accidentes de aviación y sus familiares en cada Estado.

1.1.2.2 Algunos Estados comparten ejemplos de las medidas que sus autoridades han tomado para asistir a las familias de las víctimas. Estados como Canadá e Italia hablan de la utilidad de instituir días de conmemoración nacional para recordar a las personas afectadas por accidentes de aviación.

1.1.2.3 Se recuerda que algunos accidentes recientes han sido de aeronaves derribadas mientras volaban sobre zonas de conflicto; numerosas personas que intervienen hacen un llamado en favor de la adopción de medidas internacionales para mejorar la seguridad operacional de los viajes aéreos en todo el mundo mediante el fortalecimiento de la gestión del espacio aéreo en zonas de conflicto y la realización periódica de evaluaciones de riesgo antes de volar sobre zonas de conflicto o sus cercanías. Por ejemplo, Canadá creó la Iniciativa de Cielos Más Seguros, cuyo objetivo principal es mejorar la seguridad operacional de los viajes aéreos mediante la resolución de brechas observadas en la forma en que el sector de la aviación civil trata las zonas de conflicto y el mejoramiento de la coordinación cívico-militar.

1.1.3 Experiencia de aeropuertos y aerolíneas

1.1.3.1 Los explotadores de aeronaves y aeropuertos describen las múltiples formas en que se gestiona la información en respuesta a un accidente de aviación, es decir, las numerosas y diferentes partes interesadas a quienes debe suministrarse información y de las cuales debe recibirse y procesarse información ([ponencias de representantes del aeropuerto de Gran Canaria](#)).

1.1.3.2 Tras un accidente, los explotadores de aeronaves y aeropuertos deben sobreponerse al desorden informativo y organizativo, lo que resulta en una falta de empatía hacia las familias de las víctimas. Se sugiere que la OACI, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) creen una plataforma conjunta para fomentar la aplicación de textos de orientación en todos los Estados y por parte de los explotadores de aeronaves y aeropuertos, aprovechando para ello el apoyo propuesto por la FIVAAF.

1.1.3.3 Se señala que la asistencia a las familias debe ser profesional, digna, respetuosa y, sobre todo, humana. Las familias deben recibir información oportuna y validada antes de hacerla pública en los medios de comunicación.

1.1.4 Experiencia en asociaciones (presentación de integrantes de la FIVAAF)

1.1.4.1 Representantes de la FIVAAF hablan de la falta de información, organización y empatía que padecen cuando deben hacer frente a estas tragedias, y mencionan en particular el caos que vivieron en tan dramáticas circunstancias. La presidenta de la FIVAAF pide que se implanten planes de emergencia de aeropuerto con base en el Doc 9998 y el Doc 9973 de la OACI, y que dichos planes se complementen con talleres y seminarios dirigidos a mejorar la cultura de seguridad operacional de la aviación y los conocimientos sobre la asistencia a las familias. En 2016, se incluyó oficialmente a la FIVAAF en la lista de observadores de la OACI. Este fue un paso importante porque representó un reconocimiento de sus actividades y sus importantes contribuciones a la labor de la OACI que se tradujeron en la preparación y publicación del Doc 9998 y el Doc 9973, en sustitución de la Circular 285.

1.1.4.2 Esta sesión del simposio se centra también en la necesidad de aprovechar las lecciones aprendidas con los accidentes, y en particular de poner en práctica las recomendaciones de los informes de investigación de seguridad aérea. Las personas ponentes mencionan que es menester contar con un sistema de investigación independiente y técnicamente competente, y señalan que a menudo se demora la publicación del informe del accidente. También se menciona que, en algunas ocasiones, se utiliza en los informes una terminología que no resulta fácilmente comprensible y que no se traduce automáticamente a los idiomas de las personas afectadas y sus familias.

1.1.4.3 En esta sesión se plantea la necesidad de que los 193 Estados ratifiquen el *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional*) [Convenio de Montreal de 1999 (MC99)] y de que apliquen sus disposiciones a nivel nacional.

1.2 Debate

1.2.1 Las personas participantes debaten el interés en asignar a la autoridad a cargo de investigar un accidente de aviación la responsabilidad de prestar asistencia a las familias. El aspecto más esencial tratado en este intercambio es la comunicación inicial y subsiguiente con las familias de las víctimas. Lo más aconsejable es que la autoridad a cargo de la investigación inicie la comunicación con las familias a más tardar al momento de iniciar la investigación.

1.2.2 Se expresa respaldo a la idea de convertir el método recomendado 8.46 del Anexo 9 de la OACI en una norma, conforme se propone en la Enmienda 29 del Anexo, y se indica que la aplicación de dicha norma debería someterse a la auditoría del CMA-USOAP en el futuro.

1.2.3 Se toma nota de que la IATA restablecerá su Grupo de Trabajo sobre Planificación de Emergencia, lo cual puede facilitar el flujo de información. En este contexto, la industria de líneas aéreas habla de la importancia de contar con información detallada válida sobre las familias afectadas. La recopilación de datos precisos sobre las personas pasajeras y/o sus familias es un problema de facilitación que persiste, y la comunicación con las familias solo es posible si se conocen sus datos de contacto exactos.

1.2.4 La FIVAAF indica que, en muchos casos, la interacción inicial de las familias con las autoridades estatales y/o representantes de las líneas aéreas o los aeropuertos es insensible, despiadada y hasta cierto punto irrespetuosa de tradiciones culturales y religiosas. Con la finalidad de recopilar pruebas para identificar a las víctimas, se pide a las familias que aporten la misma información múltiples veces, debido a la falta de coordinación entre las distintas partes interesadas que intervienen en el proceso. Además, la notificación a las familias de las víctimas se hace públicamente, sin preocupación alguna por su privacidad. Aunque el manifiesto de personas a bordo de la aeronave es fundamental para identificar a las víctimas, el Doc 9973 de la OACI reconoce el conflicto que enfrenta el explotador de la aeronave entre “la necesidad de exactitud y de presentar oportunamente el manifiesto: es preferible la exactitud a la diligencia”. El Reglamento N° 996/2010 de la Unión Europea (UE) estipula para todos los Estados miembros de la UE que, en un máximo de dos horas luego de notificada la ocurrencia de un accidente de aeronave, la línea aérea de que se trate debe presentar una lista validada de todas las personas a bordo.

1.2.5 Durante el debate se expresa también que todas las familias afectadas deberían recibir el mismo nivel de asistencia en cualquier lugar del mundo donde se encuentren, independientemente de la nacionalidad, y de conformidad con la política y las orientaciones definidas en el Doc 9998 y el Doc 9973, respectivamente.

1.3 Conclusiones

1.3.1 Se señala que los Estados miembros de la OACI muestran una baja tasa de aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. Los Estados no siempre tienen legislación, reglamentos y/o políticas en vigor que faciliten tal asistencia.

1.3.2 Se indica además que las víctimas, supervivientes y familiares no se tienen suficientemente en cuenta en el sector de la aviación tras un accidente de aviación.

1.3.3 Muchas de las personas que intervienen piensan que la OACI tiene una función fundamental que cumplir en este sentido, ayudando a los Estados a dar una respuesta cada vez más sólida antes estos sucesos, de conformidad con el Doc 9998 y el Doc 9973, y brindándoles una capacitación efectiva.

1.3.4 Es de vital importancia responder con prontitud ante un accidente de aviación, como lo es también la interacción proactiva con las familias de las víctimas.

1.3.5 Dado que la preparación es fundamental, los Estados deben mantener, evaluar y actualizar sus planes de acción para tener la certeza de poder ejecutarlos inmediatamente cuando se produzca un accidente. La evaluación de los planes de emergencia existentes de las líneas aéreas y los aeropuertos a través de simulacros y revisiones específicas por parte de los Estados es una herramienta esencial para alcanzar este objetivo.

1.3.6 Los accidentes de aviación, independientemente de donde ocurran, deben tratarse con requisitos similares. Deben evitarse la falta de claridad en cuanto a las responsabilidades de las autoridades, la indiferencia de las líneas aéreas y la falta de respuesta de la industria de la aviación y las compañías de seguros.

1.3.7 Las instituciones de varios Estados no están suficientemente capacitadas para prestar asistencia a las familias de las víctimas durante una situación de crisis, por lo cual se generan graves ineficiencias que deben corregirse.

1.3.8 Se espera que la Enmienda 29 del Anexo 9 (de ser adoptada por el Consejo) incorpore dos cambios que requerirán nuevas orientaciones y mayor asistencia en la implementación, a saber:

- a) elevar el método recomendado 8.46 del Anexo 9 a norma internacional obligaría a los Estados a sancionar legislación, reglamentos y/o políticas; y
- b) introducir un nuevo método recomendado alentaría a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a elaborar planes de asistencia a las familias.

1.3.9 Existen cuatro inquietudes fundamentales que deben tenerse presentes cuando los Estados formulan programas integrales de asistencia a las familias:

- a) notificación inicial de participación (a todas las partes interesadas);
- b) determinación del número de víctimas e identificación de los cadáveres;
- c) acceso a información y recursos para las partes afectadas que deben garantizar los Estados y los explotadores de aeronaves y aeropuertos, etc.; y
- d) gestión de los efectos personales de las víctimas y devolución a sus respectivas familias.

1.3.10 En los últimos años, la OACI ha registrado progresos en cuanto al fomento de los intereses de las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, en estrecha cooperación con la FIVAAF. Las distintas notas de estudio presentadas por la federación en el 38º, 39º y 40º períodos de sesiones de la Asamblea de la OACI, así como ante la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional (HLSC), han facilitado el logro de los resultados siguientes:

- a) múltiples resoluciones de la Asamblea en las que se hace hincapié en cuestiones relativas a la importancia de notificar oportunamente a las familias de las víctimas de accidentes de aviación, la pronta recuperación e identificación exacta de las víctimas, la devolución de los efectos personales de las víctimas a sus parientes y la difusión de información exacta a las familias;

- b) publicación de documentos de referencia, a saber, la política de la OACI definida en el Doc 9998 y las orientaciones para la implementación establecidas en el Doc 9973;
- c) incorporación de SARPS en el Anexo 9 para complementar el Anexo 13 y el Anexo 14 — *Aeródromos*; y
- d) declaración del 20 de febrero como Día Internacional para la Conmemoración de las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familias.

Bloque 2: Gestión de la información — Lecciones aprendidas

2.1 Ponencias

2.1.1 Para el segundo bloque se reúnen periodistas, representantes del sector académico, Estados y organizaciones para debatir la manera de gestionar el flujo de información desde las autoridades hacia las familias afectadas y de divulgar información al público tras un accidente de aviación.

2.1.2 En numerosas intervenciones se insiste en que es necesario que, a la hora de divulgar información pertinente, se mantenga un equilibrio entre el derecho de las víctimas y sus familiares a la privacidad, la integridad de la investigación de seguridad operacional y el derecho a la información. Debe validarse la información inicial antes de proceder a su divulgación, de la misma forma que debe considerarse cómo tratar información delicada. Se hace hincapié en la necesidad de restringir el acceso al lugar del accidente a fin de evitar que se tomen fotografías o se graben imágenes, conversaciones o alguna otra información delicada sobre el accidente y prevenir su difusión sin validación previa.

2.1.3 El público participante expresa que es necesario restringir la difusión de datos médicos, porque ello representa una violación de la privacidad de los datos de las víctimas y sus familias. Además, los medios de comunicación nunca deben dar a conocer el número o las nacionalidades de las personas o la tripulación a bordo; esta información ha de ser consolidada por el explotador de la aeronave y luego divulgada por el explotador o por la entidad a cargo de prestar asistencia a las familias, quienes deben recibir la información antes de que esta se divulgue a los medios.

2.1.4 Un Estado señala que su Administración de Aviación Civil (CAA) se comunica con el público en relación con los accidentes de aviación, mientras otra entidad se encarga de investigar los accidentes. La CAA publica datos y hechos validados a medida que se dispone de estos, e igualmente confirma el incidente y explica públicamente el proceso aun cuando no se tenga nueva información que proporcionar, a fin de mantener el control público de las comunicaciones. Representantes de la prensa que participan en esta sesión coinciden con este criterio, porque el silencio abona el terreno para las noticias falsas, mientras que el esfuerzo por mantener el control de las comunicaciones al público es una demostración de empatía y respeto para con las víctimas y sus familias. La CAA procesa los resultados y recomendaciones del informe final de la investigación y los traduce a un lenguaje sencillo, así como a otros idiomas, para que las familias puedan comprender el informe.

2.1.5 Se reconoce que las redes sociales representan un gran desafío, ya que una vez que la información se hace pública, no es posible controlarla o retirarla. Además, las redes sociales permiten la publicación directa de la información, lo que puede resultar problemático cuando el público usuario responde más rápidamente que las autoridades. Un ejemplo de ello es el secuestro aéreo de 2014, durante el cual la aeronave afectada comenzó a emitir señales de socorro por interferencia ilícita que se transmitieron en sitios web públicos de seguimiento de vuelos. En este caso, el secuestro de la aeronave se hizo público a través de las redes sociales, lo que desencadenó una situación caótica tanto en los aeropuertos de salida como en los aeropuertos de destino, donde se concentraron muchas personas en busca de información.

2.1.6 Se indica que los aeropuertos tienden a convertirse en el principal punto de reunión de las personas que buscan información sobre sus familiares afectados por un accidente de aviación, lo que degenera en escenas de caos que agravan el dolor y el drama. Se menciona que los explotadores de aeropuertos tienen muy poca información sobre las personas a bordo de las aeronaves, lo que representa un

problema complejo. En tal contexto, el ACI destaca su compromiso de trabajar con la OACI para definir un marco normativo más amplio a fin de resolver estos problemas.

2.2 Análisis

2.2.1 Habida cuenta de que los aeropuertos son un punto principal de congregación, los explotadores de aeropuertos deberían facilitar las reuniones de información iniciales para las familias afectadas. Para ello, es necesario coordinar labores con los explotadores de aeronaves, aunque a menudo son muy pocos los funcionarios presentes en ciertos aeropuertos, lo que significa que una agencia de servicios de escala podría ser el canal para el intercambio de información. El público participante en este bloque temático señala que la OACI debería redoblar sus esfuerzos para que los explotadores de aeropuertos elaboren planes de emergencia de aeropuerto que incluyan los planes de asistencia a las familias de las víctimas.

2.2.2 Se reconoce la falta de periodistas con calificaciones o especializaciones en temas de aviación. La mayoría de los principales medios de comunicación ya no cuentan con especialistas con experiencia en accidentes que pudieran presentar situaciones sumamente dinámicas en las cuales es necesario utilizar palabras y fuentes cuidadosamente seleccionadas. El público participante coincide en que los Estados, los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves deberían hacer mayor hincapié en establecer relaciones con los medios de comunicación para preparar las respuestas a los accidentes de aviación. La gestión de los flujos de información en las redes sociales se considera el mayor de los problemas, por lo que incluir a los principales medios de comunicación en las sesiones de información daría un mayor arraigo a las radiodifusiones profesionales y, en consecuencia, inyectaría legitimidad y credibilidad.

2.2.3 Se informa a la reunión de que la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) se propone elaborar un código de conducta sobre la gestión de información y las comunicaciones con los medios tras un accidente de aviación, y se sugiere que la OACI podría aprovechar este ejercicio. Obviamente, hay una serie de medidas que deben tomarse inmediatamente después de un accidente para que las autoridades competentes puedan suministrar información validada de una manera oportuna.

2.2.4 En el debate hay consenso en que, en términos generales, en el sistema de aviación no se toma suficientemente en cuenta a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, no obstante encontrarse estas entre las partes más afectadas por las fallas de dicho sistema.

2.3 Conclusiones

2.3.1 Es fundamental la comunicación con las familias y la debida reacción y cobertura por parte de los medios.

2.3.2 Los datos de las personas supervivientes, las víctimas y sus familias deben recibir el más alto grado de protección.

2.3.3 Las familias de las víctimas y supervivientes deben poder participar en el proceso de toma de decisiones con respecto a la divulgación de información al público.

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

2.3.5 Es necesario insistir en la orientación y capacitación de las organizaciones de investigación de accidentes de seguridad operacional sobre el manejo de la información compartida con las familias y los medios.

2.3.6 Por iniciativa de la FIVAAV, la OACI instituyó el 20 de febrero como el Día Internacional para la Conmemoración de las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familias. Se ha designado el 20 de febrero de cada año para recordar a nivel internacional las vidas perdidas por accidentes aéreos en la historia de la aviación civil, promover el respeto a las víctimas y sus familias y crear consciencia entre los Estados sobre la necesidad de formular planes de asistencia a las familias en consonancia con las directrices del Doc 9998 y el Doc 9973.

2.3.7 Las primeras comunicaciones al público y la cobertura de los accidentes de aviación por parte de los medios de comunicación son aspectos de suma importancia. Como cuestión prioritaria, es necesario respetar a las familias de las víctimas y supervivientes en cuanto a la notificación inicial sobre el número y la identidad de las víctimas. No deberían utilizarse los medios de comunicación para notificar a las familias que han perdido a un ser querido, ni estas deben enterarse de su pérdida leyendo una lista de personas fallecidas en el accidente.

2.3.8 Al prestar asistencia a las víctimas y sus familias, se observan lagunas importantes en cuanto a la gestión, la transparencia y la compartición de información.

2.3.9 Es necesario alcanzar un equilibrio entre el derecho a la información y el respeto a las personas afectadas y sus familias.

2.3.10 El simposio considera la posibilidad de hacer una compilación de las mejores prácticas con la finalidad de formular un código de conducta relativo a la respuesta de los medios de comunicación ante un accidente, documento que serviría de orientación para los Estados y los explotadores.

2.3.11 Las personas supervivientes y las familias de las víctimas necesitan comprender la verdadera causa del accidente para poder iniciar su recuperación física y psicológica. En ese sentido, se estima vital que la investigación de seguridad operacional genere información comprensible sobre la causa del accidente.

— — — — —

Bloque 3: Autoridades de investigación de accidentes — Lecciones

3.1 Ponencias

3.1.1 En el tercer bloque se reúnen representantes del sector académico, los Estados, redes internacionales de investigación y explotadores de aeronaves para dialogar sobre las lecciones que han aprendido las autoridades de investigación de accidentes en cuanto a la protección y la comunicación de información, la preservación de la independencia de la investigación y la asistencia a las víctimas y sus familias. En la gran mayoría de las intervenciones se menciona el tema global de alcanzar un equilibrio entre la necesidad de transmitir información oportuna y validada a las familias y la discreción que debe mantenerse para garantizar la independencia e integridad de la investigación.

3.1.2 Se señala que la creación de una entidad de contacto para prestar asistencia a las familias con un concepto matizado de las operaciones para responder a las preocupaciones fundamentales, establecer canales de comunicación y transmitir expectativas realistas podría facilitar el relacionamiento y la credibilidad con las familias.

3.1.3 Las intervenciones coinciden en que mantener la independencia de la investigación de seguridad operacional es de la mayor importancia para evitar interferir con la conducción o la objetividad de la investigación. Igualmente, la autoridad a cargo de la investigación debería consultar a entidades externas que estén en capacidad de proveer información útil y apoyo técnico, por ejemplo, representantes de los Estados, explotadores y fabricantes. Estas partes interesadas externas deberían tener acceso a cierta información confidencial resultante de la investigación de seguridad operacional, lo que les permitiría poner en práctica las medidas de seguridad operacional que se necesiten. En opinión de algunas personas que intervienen en el debate, la autoridad de investigación de accidentes también podría actuar como entidad a cargo de prestar asistencia a las familias. El Reglamento N° 996/2010 de la UE estipula que la información de las investigaciones debe suministrarse a las familias de las víctimas antes de hacerla pública en los Estados Miembros de la UE.

3.1.4 Un explotador de aeronaves comparte su experiencia con dos accidentes de envergadura que ocurrieron en poco tiempo, y menciona que en uno de dichos accidentes, nunca se encontraron el registrador de datos de vuelo ni el registrador de la voz en el puesto de pilotaje. Los dos accidentes causaron tipos de trauma completamente diferentes y mostraron cuán complejos y detallados tendrían que ser los planes de preparación. En uno de los accidentes, no se obtuvieron restos de la aeronave ni se recuperaron cadáveres, lo que hizo más difícil el duelo para las familias de las víctimas. En ambos casos se detectó una serie de problemas fundamentales relacionados con la respuesta a las familias que deben resolverse.

3.2 Análisis

3.2.1 En varias de las intervenciones se menciona que algunos Estados pequeños carecen de capacidad para llevar a cabo investigaciones de accidentes efectivas. Las asociaciones regionales de investigación de accidentes pueden ayudar a los Estados pequeños a satisfacer sus necesidades. Los Estados más grandes deberían compartir información y conocimientos técnicos internacionalmente para que otros puedan prepararse mejor para investigar accidentes.

3.2.2 Algunos accidentes de aviación exigen tanto una investigación de seguridad operacional como una investigación penal, y puede fortalecerse la coordinación entre estos dos procesos para prevenir la duplicación de esfuerzos y mejorar la comunicación con el público, si bien debe recordarse que las investigaciones de accidentes de seguridad operacional se conducen de forma separada e independiente de

las investigaciones penales. En la mayoría de las jurisdicciones es limitada la capacidad de la autoridad encargada de la investigación de seguridad operacional para indicar a la autoridad responsable de la investigación penal cuándo y qué puede esta comunicar públicamente. En algunos casos, la investigación penal es condicionada por la investigación de seguridad operacional, por lo que puede considerarse que los informes finales carecen de credibilidad para las familias y las personas afectadas. A manera de ejemplo, se habló de un accidente de aviación reciente calificado de homicidio/suicidio durante el cual la comunicación con las familias se hizo más difícil porque la autoridad al frente de la investigación penal comunicaba hechos apremiantes directamente al público. La información sobre la seguridad operacional y la información sobre el hecho penal se coordina de forma conjunta o de manera totalmente separada según la fortaleza de las instituciones respectivas del Estado. En consecuencia, se invita a la OACI a fomentar la independencia y el profesionalismo de las autoridades de investigación de accidentes y a promover los textos de orientación y los requisitos mínimos existentes.

3.3 Conclusiones

3.3.1 Los informes finales de las investigaciones de accidentes de aviación deben darse a conocer de manera oportuna y estar sujetos a altas normas, para así evitar especulaciones innecesarias; también deberían contener explicaciones que no sean técnicas para facilitar su comprensión por parte de las familias de las víctimas, e idealmente, traducirse a todos los idiomas de interés de las familias.

3.3.2 La experiencia demuestra que delegar en la autoridad de investigación de accidentes la responsabilidad de llevar las relaciones con las familias puede favorecer la inclusión y la eficiencia de la interacción con estas.

3.3.3 A la postre, la investigación debería ofrecer respuestas a las preguntas de las familias de las víctimas, como por ejemplo: ¿Por qué ocurrió esto? ¿Qué se hará para evitar que otras personas pasen por lo que yo estoy pasando? ¿Qué causó el accidente? ¿Se corregirán las fallas?

3.3.4 La comunicación con las familias de las víctimas y supervivientes debería ser fidedigna, flexible, ágil y respetuosa.

3.3.5 La autoridad de investigación de accidentes debería establecer relaciones institucionales transparentes con otras organizaciones para poder enfrentar mejor el desafío de un accidente y así evitar en particular las interferencias con las investigaciones penales.

3.3.6 La colaboración y el intercambio de información por intermedio de las asociaciones regionales de autoridades de investigación de accidentes se menciona como un marco óptimo para compartir mejores prácticas y para fomentar la colaboración interestatal durante las investigaciones. Este aspecto es de vital importancia dado que algunos Estados no cuentan con la capacidad para formar autoridades nacionales de investigación de accidentes.

3.3.7 Las líneas aéreas y las autoridades de aeropuertos pueden suministrar información a las familias y los medios de comunicación, pero la fuente de la información debe ser previamente validada.

3.3.8 De acuerdo con las deliberaciones del grupo experto, es vital preservar la independencia de las autoridades de investigación de accidentes para que las instituciones se ganen la credibilidad y el respeto de las víctimas.

3.3.9 El simposio toma nota de los siguientes elementos como medios fundamentales para lograr una investigación útil:

- a) neutralidad (la independencia de las investigaciones de accidentes es de suprema importancia);
- b) credibilidad técnica (rigor y profesionalismo);
- c) principio de cultura justa y protección de información sensible;
- d) divulgación de lecciones de seguridad operacional por medio de informes públicos y recomendaciones sobre seguridad operacional que se basen en la credibilidad y el rigor; y
- e) interacción con las familias y los medios de comunicación que tome en cuenta los distintos contextos sociales de los lugares y las personas para mostrar respeto hacia otras culturas.

3.3.10 La divulgación de información al público tras un accidente de aviación, y en particular los accidentes con un gran número de víctimas y nacionalidades, puede mejorarse mediante la aplicación de los textos de orientación de la OACI, el intercambio de experiencias y la capacitación de las organizaciones de investigación de seguridad operacional.

3.3.11 La audiencia recuerda que existe una diferencia entre una investigación de seguridad operacional y una investigación penal. En aquellos casos donde se realicen estas dos investigaciones de forma simultánea, el proceso de informar a las familias debe conducirse por separado, ya que los objetivos de estas dos investigaciones son diferentes. En efecto, la investigación penal busca determinar responsabilidades, mientras que la investigación de seguridad operacional apunta a determinar las verdaderas causas del accidente. En ambos casos, es necesario informar a las familias de las víctimas antes de compartir información con el público.

Bloque 4: Mejores prácticas de seguros

4.1 Ponencias

4.1.1 En el cuarto bloque participan representantes de los explotadores de aeronaves, los Estados, el sector académico y bufetes de abogados en nombre tanto de víctimas como de explotadores de aeronaves y sus compañías aseguradoras. Durante esta sesión se analizan los reglamentos internacionales existentes relativos a la responsabilidad de los explotadores de aeronaves en caso de un accidente de aviación, así como la importancia de obtener una indemnización justa para las víctimas. Se produce un intercambio de opiniones sobre mejores prácticas entre todas las partes interesadas y se definen próximos pasos en el ámbito jurídico, al tiempo que se reconoce la necesidad de velar por la estabilidad del sector de la aviación civil.

4.1.2 El Convenio de Montreal (MC99) enmendó disposiciones importantes del Convenio de Varsovia relativas al régimen de indemnización de las víctimas de accidentes de aviación y la responsabilidad del explotador de la aeronave en caso de muerte o lesión de las personas viajeras. Si bien el MC99 estipula una forma de responsabilidad estricta de los explotadores de aeronaves, no especifica qué indemnización es recuperable, por lo que este aspecto queda bajo el derecho interno del Estado o los Estados con jurisdicción sobre el caso. El convenio contempla además que, de así requerirlo la legislación nacional, el transportista debe hacer pagos anticipados sin demora, aunque tales pagos no constituyen una admisión de responsabilidad. Sin embargo, debido a que un número de Estados no ha ratificado el instrumento, el MC99 no es todavía universalmente vinculante. Hasta la fecha, los accidentes de aviación pueden responder a diversos marcos jurídicos porque el país de origen, el país de destino y los Estados de las personas a bordo de la aeronave representarán una mezcla de partes interesadas que habrán firmado, ratificado y/o aplicado el MC99. Por otra parte, el Convenio de Montreal de 1999 no se aplica a los viajes puramente internos y a los accidentes de aviación que resulten en la muerte de terceras personas en tierra que no eran pasajeras.

4.1.3 No obstante el enorme progreso registrado en la adopción del MC99 a nivel mundial, se observa con frecuencia que el régimen de protección no se aplica a los grandes accidentes de aviación (es decir, diez o más víctimas), porque a veces estos se producen en vuelos nacionales y con frecuencia en Estados que no son signatarios del MC99. Se calcula que, en los diez últimos años (2010 a 2020), el régimen de responsabilidad del explotador se ha aplicado en el 26 % de los accidentes mayores acaecidos en todo el mundo, lo que significa que en el 74 % de estos casos no se ha recurrido al MC99.

4.1.4 Un explotador de aeronaves señala que, de conformidad con la legislación de su Estado, es obligatorio tener en vigor un plan de asistencia a las víctimas y sus familias. El plan incluye disposiciones relativas al envío de un equipo de emergencia al sitio del accidente y la distribución expeditiva de pagos anticipados.

4.1.5 Durante el debate se plantea que un explotador de aeronaves y su aseguradora desean tener certidumbre jurídica y uniformidad internacional respecto de la exposición de responsabilidad ante las víctimas y sus familias. Si la responsabilidad puede cubrirse sobre una base justa y razonable, el explotador puede adquirir un seguro con una prima razonable y todos los reclamos legítimos pueden resolverse sin demoras o gastos legales indebidos.

4.1.6 A tal efecto, el Convenio de Varsovia y el Convenio de Montreal ofrecen los medios necesarios; el MC99 proporciona un marco más favorable para las víctimas de accidentes y sus familias (en cuanto a jurisdicciones potencialmente disponibles, la ausencia de todo límite artificial de responsabilidad por lesiones personales y muerte y una defensa de “no negligencia” más limitada). Durante

las deliberaciones se sugiere también incorporar un sistema normalizado de pagos anticipados para cubrir las necesidades económicas inmediatas. La UE ha procurado resolver esta deficiencia por medio de su Reglamento N° 2027/97, enmendado, por lo que debería considerarse la posibilidad de incluir sus disposiciones en cualquier revisión futura del MC99.

4.1.7 Se argumenta que, en muchos casos, la indemnización a las familias de las víctimas equivale a menos del 3% del nivel total de la cobertura del seguro, lo que causa la impresión de que la indemnización es muy inferior al monto del seguro disponible para las víctimas. Se reconoce que existe una incongruencia entre el límite máximo de la cobertura del seguro que tiene un explotador de aeronaves (y que se basa en el peor de los casos hipotéticos) y la indemnización en un caso dado, pero los explotadores de aeronaves reciben indemnización por su responsabilidad legal en virtud del contrato que tiene con su empresa aseguradora, contrato en el cual la víctima no es parte, mientras que la indemnización que de hecho debe pagar el explotador de aeronaves en un caso dado en razón de su responsabilidad legal es determinada de conformidad con el derecho interno del Estado o los Estados que tienen jurisdicción sobre el caso. En numerosas intervenciones se pide a la OACI que trabaje en favor de un sistema proporcional entre la cobertura de seguros y la indemnización a las víctimas.

4.2 Análisis

4.2.1 La sesión de preguntas y respuestas comienza con una serie de interrogantes retóricas relativas a si el MC99 resulta adecuado para sus propósitos y objetivos. ¿Cuán realista es la posibilidad de que las víctimas reciban una indemnización completa por los daños sufridos, habida cuenta de las opciones precedentes? ¿Las víctimas pueden recibir indemnización por daños inmateriales como la pérdida de compañía? ¿Cómo podríamos mejorar las relaciones entre la aseguradora, el explotador de aeronaves y las víctimas? ¿El MC99 es el único instrumento para alcanzar este objetivo?

4.2.2 Se observa que los reclamos a las aseguradoras tras un accidente de aviación dejan a menudo la impresión de estar rodeados de un velo de misterio, por lo que se requiere mayor transparencia. Se recuerda que las terceras partes no tienen acceso al contrato entre el transportista y la aseguradora; las víctimas no tienen derecho a ver el contrato de seguros. En su lugar, tienen derecho a recibir indemnización en virtud del MC99 (y otros regímenes legales aplicables). El marco de compensación se ha elaborado a partir de la premisa de que la aseguradora conviene en indemnizar al transportista por su responsabilidad en el accidente, fijando así un monto máximo bajo el cual el transportista quedará expuesto. Se reconoce que existe una incongruencia entre el nivel de cobertura de seguro que mantienen los explotadores de aeronaves y la indemnización que se desembolsa como resultado de un accidente de aviación. Sin embargo, se señala que si se aplicase el monto máximo de responsabilidad en cada accidente, las compañías de seguros y/o los explotadores de aeronaves irían a la quiebra. Las personas que intervienen coinciden en que la aviación requiere de un sistema de seguros bajo el cual la excepción no se convierta en la regla y en el que las familias puedan ser indemnizadas sin tener que recurrir a medios jurídicos para ello.

4.3 Conclusiones

4.3.1 Los regímenes de responsabilidad de los explotadores de aeronaves ante las víctimas y sus familias no son homogéneos en todo el mundo.

4.3.2 Existe la percepción de que las aseguradoras no siempre cumplen eficientemente con sus obligaciones para con las familias de las víctimas.

-
- 4.3.3 Se indica durante las deliberaciones que los regímenes de responsabilidad y los procedimientos de indemnización resultan difíciles de comprender para las personas supervivientes y las familias de las víctimas.
- 4.3.4 El simposio observa que sería deseable tener certeza jurídica y uniformidad universal.
- 4.3.5 Se señala que existen diferencias entre los regímenes nacionales e internacionales de indemnización y responsabilidad, así como entre las compensaciones disponibles en distintas jurisdicciones.
- 4.3.6 Existe una gran discrepancia entre el monto de las indemnizaciones que reciben las familias de las víctimas y el nivel de la cobertura de seguro que los explotadores de aeronaves mantienen para accidentes de aviación.
- 4.3.7 En numerosas intervenciones se hace hincapié en que las personas supervivientes y las familias de las víctimas sufren graves reveses en cuanto a su vida social, sus ingresos, su salud y su desarrollo profesional.
- 4.3.8 Se señala que existe una brecha entre las compañías de seguros y las familias de las víctimas en cuanto a recursos y acceso a la información.
- 4.3.9 Sería útil elaborar un compendio de mejores prácticas para las compañías de seguros, en particular para atender aspectos como el pago oportuno de una indemnización inicial y la elaboración de regímenes de responsabilidad y compensación más acordes para los clientes (es decir, más fácilmente comprensibles).
- 4.3.10 El simposio toma nota de que al menos 56 Estados no han ratificado aún el MC99, con lo cual se alcanzaría la ratificación universal, y que la falta de dicha ratificación universal impide la creación de regímenes mejores y normalizados.
- 4.3.11 Se reconoce que la OACI podría organizar un foro para examinar los convenios y protocolos existentes relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, con la finalidad de modernizar los acuerdos, o bien el tema podría agregarse al programa de trabajo del Comité Jurídico de la OACI. Al mismo tiempo, resultaría provechoso que la Organización pudiera emprender labores de sensibilización para que los Estados que no lo han hecho firmen y ratifiquen el MC99, ya que es posible que no sean conscientes de que constituyen un impedimento para la aplicación universal de las medidas contenidas en el MC99. La OACI debería fomentar la ratificación mundial y la aplicación uniforme del Convenio de Montreal de 1999. Se observa que la OACI debería explicar mejor los beneficios del MC99 para las víctimas y los explotadores de aeronaves a los Estados que aún no han ratificado el Convenio.
- 4.3.12 Se expresa la opinión de que las familias de las víctimas deberían recibir una indemnización normalizada y que no debería ser necesario recurrir a los servicios de un abogado o una abogada para recibir asistencia. El concepto de indemnización básica e inmediata (“pago anticipado”) para las personas supervivientes y las familias de las víctimas se considera esencial y una práctica que debería extenderse a todo el mundo. Además, debería revisarse el nivel total de indemnización obligatoria en relación con las pólizas de seguro suscritas. Se propone que la OACI organice un seminario específico sobre las indemnizaciones y la facilitación de los procedimientos para las personas supervivientes y las familias de las víctimas.
-

Bloque 5: Identificación de políticas a corto, mediano y largo plazo

5.1 Ponencias

5.1.1 En el quinto bloque participan representantes de la OACI, los Estados, explotadores de aeronaves y organizaciones internacionales que debaten sobre políticas a corto, mediano y largo plazo dirigidas a prevenir los accidentes, mitigar las amenazas nuevas y emergentes y formular estrategias para velar por la cooperación entre los explotadores de aeronaves y aeropuertos, diversas autoridades públicas, organizaciones internacionales y familias reunidas en la FIVAAF.

5.1.2 Se recuerda que el Anexo 9 de la OACI ya abarca un conjunto de SARPS importantes relacionados con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. Las normas 8.41 y 8.42 imponen sobre el Estado del suceso y los Estados adyacentes la obligación de facilitar la entrada temporal de las familias de las víctimas y de representaciones autorizadas del explotador de la aeronave tras un accidente de aviación. En el método recomendado 8.43 se indica que si se exigen visados de entrada, los Estados debería deberían acelerar su expedición. La norma 8.44 obliga a los Estados a expedir documentos de viaje de emergencia (ETD) a sus nacionales supervivientes del accidente, ya que es probable que sus documentos de viaje hayan sido destruidos en el suceso. En virtud de la norma 8.45, los Estados prestarán toda la asistencia necesaria para facilitar la repatriación de los restos mortales a sus países de origen.

5.1.3 La propuesta de Enmienda 29 del Anexo 9 contempla elevar el método recomendado 8.46 a la categoría de norma, en virtud de la cual los Estados deberán sancionar legislación, reglamentos y/o políticas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, utilizando como base el Doc 9998 y el Doc 9973 de la OACI. Un examen de la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 ha revelado una implementación baja del método recomendado 8.46. También se propone un nuevo método recomendado por el cual los Estados deberían asegurarse de que cada explotador de aeronave o aeropuerto elabore planes para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. Esto debería tener en cuenta que podrían aplicarse los planes de los explotadores de aeropuertos formulados como parte de los planes de emergencia de aeropuerto (AEP) que se requieren en virtud del Anexo 14. Se señala que estas propuestas relativas al Anexo 9 se han planteado en la recomendación 10/1 de la Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre la COVID-19 (HLCC).

5.1.4 Durante el segundo trimestre de 2022, la OACI impartirá un curso de instrucción para proporcionar a los Estados, los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos conocimientos básicos para elaborar planes adecuados de asistencia a las familias. El curso ayudará a los Estados a sancionar legislación, reglamentos y/o políticas y asistirá a todas las partes interesadas para cuidar de que los explotadores de aeronaves y aeropuertos formulen planes para prestar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias.

5.1.5 Se reconoce que, a raíz de la iniciativa de la FIVAAF, el Consejo de la OACI aprobó el 20 de febrero como el Día Internacional para la Conmemoración de las Víctimas de Accidentes Aéreos y de Sus Familias, cuyo tema habrá de definirse a partir de los resultados y las conclusiones del Simposio AAASF 2021. Este día servirá también para promover la voluntad política y la asignación de recursos para tratar el tema de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias.

5.1.6 Se observa que los explotadores de aeropuertos tienen una función muy importante que cumplir en relación con la respuesta inmediata a los accidentes de aviación, ya que el aeropuerto será el principal lugar en el cual las familias y otras personas tenderán a congregarse. El ACI indica que la

certificación de aeródromos sigue siendo muy baja. Las revisiones por pares del Programa de Excelencia (APEX) en seguridad aeroportuaria de ACI World han permitido determinar que el 65% de los aeropuertos no han sido certificados por su Estado anfitrión y que el 40% de los aeropuertos no tienen un AEP conforme a lo estipulado en el Anexo 14, mientras que la respuesta inicial a un accidente de aviación podría incluirse en el AEP.

5.1.7 Se señala que la auditoría de la seguridad operacional de la IATA (IOSA) es uno de los mejores ejemplos de normalización de datos para la seguridad operacional de la aviación. Las normas IOSA se basan en los SARPS de seguridad operacional y seguridad de la aviación de la OACI que figuran en varios Anexos de la Organización, traducidos al mundo del explotador de aeronaves. La IOSA va más allá de la membresía de la IATA y está disponible para cualquier explotador de servicios comerciales de transporte de personas y carga. El manual IOSA contiene disposiciones específicas sobre las medidas de respuesta que deben tomarse en caso de emergencia.

5.2 Análisis

5.2.1 Se indica que los Estados necesitan mejorar su aplicación de los SARPS de la OACI relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, en especial el método recomendado 8.46, el cual ha de convertirse en norma con la Enmienda 29. La OACI alienta a que se continúen formulando SARPS del Anexo 9 sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias y a que se revisen el Doc 9998 y el Doc 9973 de la Organización.

5.2.2 También se sugiere la creación de capacidad a través de la OACI para prestar asistencia a las víctimas de accidentes y sus familias, por medio de actividades como un curso consagrado a este tipo de asistencia y la organización de talleres regionales con la participación de las oficinas regionales de la Organización. Se anima a la OACI a organizar simposios sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias con regularidad, por ejemplo, en cada trienio, en colaboración con los Estados interesados, e informar de sus resultados a la Asamblea de la Organización.

5.2.3 Se señala que los explotadores de aeronaves y aeropuertos, así como la IATA y el ACI, deberían conferir prioridad a la asistencia a las víctimas de accidentes y sus familias en sus planes de respuesta ante emergencias.

5.2.4 Se exhorta encarecidamente a la OACI, la IATA, el ACI, la CANSO y la FIVAAF a aumentar la cooperación entre ellas, y se invita a la OACI a considerar la posibilidad de preparar documentos de orientación en cuya elaboración participen múltiples organizaciones.

5.3 Conclusiones

5.3.1 La aprobación, por parte del Consejo de la OACI, del 20 de febrero como el Día Internacional para la Conmemoración de las Víctimas de Accidentes Aéreos y de Sus Familias debería comunicarse ampliamente a todos los Estados miembros de la Organización.

5.3.2 Es necesario promover activamente el Doc 9998 y el Doc 9973 en los Estados miembros de la OACI.

-
- 5.3.3 Se considera necesario fomentar la colaboración de la OACI con los Estados, las organizaciones internacionales pertinentes, socios de la industria, asociaciones de la industria y la FIVAAF para promover actividades de sensibilización y desarrollo de capacidad.
- 5.3.4 El caso del vuelo MH370, donde desapareció una aeronave y no se han encontrado restos, puede obligar a la revisión de las definiciones del Anexo 13, incluida la definición de familiares.
- 5.3.5 Varios accidentes de aviación recientes imponen la revisión de los documentos fundamentales de la OACI, a saber, el Doc 9998 y el Doc 9973.
- 5.3.6 En relación con las medidas a corto plazo, durante el debate se identifica la necesidad de aumentar el número de ratificaciones del MC99, así como de mejorar el anticipo de pagos y la respuesta de las compañías de seguros y los explotadores de aeronaves ante una emergencia.
- 5.3.7 A mediano plazo, se señala la sanción del MC99 como legislación nacional, la aplicación de los SARPS del Anexo 9 y los textos de orientación de la OACI, así como la aplicación del MC99 a los vuelos internos.
- 5.3.8 A largo plazo, la OACI y los Estados deberían considerar la posibilidad de revisar el MC99.
- 5.3.9 La certificación de aeródromos debería tener en cuenta el estado operativo de los AEP para responder a los accidentes de aviación. En este mismo contexto se debate si el ACI, al momento de acreditar a sus aeropuertos miembros, podría auditar y verificar si estos incluyen planes de asistencia en sus AEP.
- 5.3.10 El simposio invita a los explotadores de aeronaves y aeropuertos, así como a la IATA y el ACI, a identificar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares como una prioridad en sus planes de respuesta ante emergencias. Al mismo tiempo, se señala que los explotadores de aeronaves y aeropuertos no siempre tienen planes de asistencia en vigor, y de que estos no siempre están armonizados.
- 5.3.11 Las opiniones coinciden en que los aeropuertos tienen una función fundamental que cumplir en relación con la respuesta inmediata a los accidentes de aviación, ya que el aeropuerto (de salida, destino, cercano) será el principal lugar en el cual las familias y otras personas tenderán a congregarse.
- 5.3.12 Se señala que, en virtud del Anexo 14 de la OACI, todos los aeropuertos deben formular un AEP en el cual debería describirse el apoyo que debe prestarse a las víctimas y sus familiares tras un accidente de aviación. En el mismo contexto se indica que el ACI podría esbozar su propio plan de asistencia a las familias a partir del Doc 9998 y el Doc 9973 de la OACI.
- 5.3.13 Se observa que la OACI debería brindar orientación a los Estados sobre cómo evaluar y auditar los planes de emergencia de los explotadores de aeronaves y aeropuertos, incluidos los planes de asistencia a los familiares cuando ocurre un accidente.
- 5.3.14 Se hace hincapié en que los Estados deberían poner en práctica los SARPS de la OACI relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, en especial el método recomendado 8.46, el cual ha de convertirse en norma con la Enmienda 29, mediante la sanción de legislación, reglamentos, políticas y directrices en respaldo a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

5.3.15 Se resalta que los Estados deberían implementar las orientaciones de la OACI contenidas en el Doc 9998 y el Doc 9973 como pasos esenciales para facilitar la aplicación de los SARPS.

Bloque 6: Sigüientes pasos en la asistencia a víctimas

6.1 Debate

6.1.1 En el sexto bloque se reúnen la presidenta de la FIVAAF y las personas que moderaron los respectivos bloques temáticos del programa para determinar los próximos pasos en la asistencia a las víctimas. Se señala que las conclusiones del simposio figurarán en un informe que se hará público y que se remitirá al Consejo de la OACI durante el primer trimestre de 2022. Se espera que, a su vez, el Consejo presente su análisis del informe ante la Asamblea de la Organización, en septiembre de 2022.

6.1.2 Se reconoce que esta es la primera vez que se realiza un intercambio libre y abierto entre los explotadores de aeronaves, las empresas de seguros y las víctimas y sus familiares, así como sus representantes legales.

6.1.3 Se señala que, no obstante el MC99, no existe uniformidad o certidumbre en cuanto al trato conferido a una víctima de un accidente de aviación cuando en este está involucrado un transportista internacional. La causa principal que se menciona es la falta de una ratificación universal del MC99. Se observa que 137 Estados miembros de la OACI han ratificado el MC99, por lo que quedan otros 60 Estados miembros por ratificar el instrumento. Si bien cerca del 85% del tráfico internacional está cubierto por el MC99, apenas el 26% de las víctimas de los últimos diez años ha quedado al amparo de este instrumento.

6.1.4 En lo que atañe el tema de la certidumbre y la uniformidad, se indica durante el debate que existe un entramado de diferentes regímenes que podrían aplicarse a las demandas de las víctimas de un accidente en relación con un mismo vuelo. Debido a este entramado y al hecho de que el régimen de tratado toma el Estado de salida y el Estado de llegada del vuelo en cuestión y aplica el instrumento común a ambos Estados, existe cualquier cantidad de conjuntos distintos de reglas internacionales que se aplican al reclamo de una víctima o sus familias. Si ambos Estados aplican el MC99, rige ese convenio; pero si solo un Estado aplica el MC99, la indemnización puede remitirse al Convenio de Varsovia o la víctima puede terminar sin cobertura alguna bajo ningún tratado. Mientras tanto, los accidentes que ocurren en rutas nacionales están cubiertas por el sistema jurídico interno. Se señala que la indemnización puede a menudo generar una situación sumamente compleja, con la posibilidad de que distintas víctimas de un mismo accidente reciban tratos diferentes. Sumado a esta complejidad jurídica, también se indica que el régimen internacional es inadecuado desde el punto de vista de la justicia y la equidad naturales.

6.1.5 También se identifican problemas relacionados con el tema de los pagos anticipados, que es una de las novedades del MC99. A más de 20 años de la firma del convenio, siguen presentándose problemas en cuanto al nivel de indemnización por muerte o lesión a raíz de un accidente de aviación. Se observa que los pagos anticipados y el nivel general de la indemnización son cuestiones que están hasta cierto punto vinculadas. Este aspecto no causa mayor problema en la Unión Europea porque el reglamento pertinente ha impuesto plazos estándar para hacer pagos anticipados. Sin embargo, no es esa la situación en el resto del mundo. En consecuencia, la asistencia a las familias, que es uno de los elementos distintivos del MC99, no se está aplicando de manera uniforme.

6.1.6 Por otra parte, hay incertidumbre en cuanto al trato conferido a las víctimas de daños en la superficie a raíz de un accidente de aviación, personas que no estaban a bordo de la aeronave misma. Se señala la existencia del Convenio de Roma de 1952 sobre daños causados en la superficie a terceros por aeronaves extranjeras, el cual fue actualizado en 2009. No obstante, el número de ratificaciones de ese instrumento es escaso, lo que significa que son contados los casos de demandas de las víctimas en tierra que quedan cubiertas por un tratado internacional. La indemnización de las víctimas de daños en la

superficie se determina conforme a la legislación nacional, por lo general de la jurisdicción donde ocurrió el accidente.

6.1.7 El debate se centra en el nivel de indemnización por muerte o lesiones, así como las inquietudes en torno a la discrepancia entre los niveles de cobertura de seguro que los explotadores de aeronaves tienen para un único incidente y los niveles reales de indemnización para las víctimas.

6.1.8 Se concluye que las investigaciones independientes son la base para ganar la confianza del público en los informes de las investigaciones. La confianza es el tema que impera a lo largo de la sesión. Tradicionalmente, las mejores prácticas en materia de investigación de accidentes entrañan medidas para manejar confidencialmente información delicada y reducir las especulaciones infundadas. No obstante, estos esfuerzos por lo general se concentran en asegurarse de que los resultados de una investigación sean técnicamente correctos. Pero en los últimos años, esta labor se ha expandido más allá de la competencia técnica, por lo que ahora, en varios Estados, el trabajo de investigación incluye la comunicación sobre circunstancias en desarrollo relacionadas con la investigación de un accidente de aviación.

6.1.9 A medida que avanza la investigación, es fundamental que la autoridad a cargo de esta asuma una posición creíble para liderar la coordinación de toda la comunidad de partes interesadas. Esto incluye el manejo de las consultas de familiares, así como la capacidad de orientar a las familias de las víctimas de un accidente sobre dónde obtener información oficial, cómo procurar asistencia, cómo visitar el lugar del accidente y, según corresponda, cómo proteger, tratar y repatriar los restos humanos y cómo ocuparse de los efectos personales.

6.1.10 Durante la sesión se señala que la colaboración y el intercambio de información por intermedio de las asociaciones regionales de autoridades de investigación de accidentes ofrecen un marco óptimo para compartir mejores prácticas y para la cooperación entre los Estados durante las investigaciones. Este aspecto es vital, ya que algunos Estados no tienen la capacidad para formar autoridades nacionales de investigación efectivas. La OACI está fomentando esta colaboración a través de la plataforma de organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO).

6.1.11 Durante el debate se examina cómo podría desarrollarse una cultura de interacción con las víctimas y sus familiares. Representantes de los medios de comunicación reconocen que tienen una responsabilidad moral y social, sobre todo si sus medios son patrocinados por el Estado, de diferenciar entre una cobertura mediática sensacionalista y un reportaje respetuoso. Señalan que esto se aplica tanto al uso de imágenes como a la verificación y validación de la información. También coinciden en que su especialización en la aviación o su acceso a los conocimientos de especialistas contribuiría a evitar la especulación.

6.1.12 Se identifican varias medidas que podrían tomarse para simplificar y mejorar la transparencia de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. En tal contexto se hacen sugerencias sobre la formulación e incorporación del marco de reglamentación, así como sobre la cooperación de la OACI con otras organizaciones internacionales y partes interesadas. Se expresa que la OACI debería recordar que el marco de reglamentación está dirigido no solo a los Estados y que la Organización debería estudiar la posibilidad de forjar alianzas con otros interesados directos.

6.2 Conclusiones

6.2.1 Se señala que aunque con el MC99 se ha procurado crear uniformidad y certidumbre en cuanto al trato de una víctima por parte de los transportistas internacionales, la falta de una aplicación mundial del instrumento, la exclusión de los vuelos internos y las víctimas en la superficie han creado un entramado de regímenes jurídicos distintos, lo que inevitablemente podría desembocar en la aplicación de indemnizaciones distintas para diferentes víctimas de un mismo accidente. En las intervenciones se identifica la ratificación universal del MC99 como una medida esencial.

6.2.2 Los Estados deberían considerar la posibilidad de que la entidad a cargo de ejecutar los planes de asistencia a las familias asuman la gestión de la información y las comunicaciones como la base de una asistencia efectiva. Esto facilitará la rápida comunicación de hechos validados a las familias de las víctimas, para de esta forma apaciguar su ansiedad y ayudar a prevenir la especulación en los medios de comunicación.

6.2.3 El simposio reconoce que la protección de la privacidad de las familias de las víctimas es de suma importancia. Ello incluye desarrollar las competencias y sensibilidad necesarias para tratar distintas prácticas culturales y religiosas de la manera correcta.

6.2.4 La OACI debería facilitar la colaboración internacional entre las autoridades de investigación de accidentes, incluidos el intercambio de mejores prácticas y la capacitación. A tal efecto, la Organización podría crear una plataforma de transferencia de conocimientos para facilitar el intercambio de mejores prácticas y métodos de capacitación, similar a la que se estableció para las RAIO.

6.2.5 Las personas que moderaron los debates sugieren que el programa del Comité Jurídico de la OACI considere la posibilidad de examinar el MC99 y otros tratados en relación con la adición de los temas de anticipo de pagos, daños en la superficie, niveles de indemnización y creación de un sistema universal simplificado de indemnización.

6.2.6 Se indica que los explotadores de aeronaves contratan agentes de servicios de escala para trabajar en su nombre, pero estos a menudo tienen acuerdos con los aeropuertos, por lo que operan en estrecha colaboración con el explotador del aeropuerto. El *Manual de servicios de escala* de la OACI (Doc 10121) contiene orientaciones sobre la participación de los proveedores de servicios de escala en la elaboración de planes de emergencia a nivel del aeródromo. Este texto podría utilizarse para impartir capacitación a los explotadores de aeropuertos y aeronaves en el uso de los agentes de servicios de escala para facilitar mecanismos de interacción con las familias.

6.2.7 Se propone que la OACI organice actividades de creación de capacidad dirigidas especialmente hacia los Estados de alto riesgo, en las cuales se enfatizaría la aplicación del MC99 y los SARPS y las orientaciones sobre la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

6.2.8 Como seguimiento al curso de instrucción que lanzó recientemente, la OACI debería crear un paquete de asistencia para la implementación (iPack) de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, un conjunto de textos de orientación normalizados, instrucción, herramientas y apoyo de especialistas con miras a facilitar y orientar la aplicación de las disposiciones de la OACI en beneficio de entidades de los Estados.

6.2.9 Se concluye que la OACI debería procurar reforzar públicamente el requisito de prestar asistencia a las familias aumentando la transparencia del nivel de preparación de los Estados, dedicando un

segmento del informe sobre la situación de la seguridad operacional de la aviación mundial, a partir de 2022.

6.2.10 En las intervenciones se señala el gran valor que tendría aumentar el acceso a la información sobre zonas de conflicto para mejorar la seguridad operacional de la aviación.

6.3 Recomendaciones finales

6.3.1 La OACI tendría que alentar a los Estados a implementar el método recomendado 8.46 del Anexo 9, así como el Doc 9998 y el Doc 9937 de la Organización. Las personas participantes sugieren 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 sugiere 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 la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares por parte de los Estados por medio del CMA-USOAP, mientras que la recopilación de información adicional debería continuar a través del mecanismo EFOD.

6.3.4 El Consejo de la OACI tendría que elevar el método recomendado 8.46¹ 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 (FIVA AF) 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 cumplimiento de los SARPS del Anexo 9. Asimismo, debería organizar talleres regionales en Estados/Regiones con necesidades especiales, que dependan del apoyo de la FIVA AF 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 FIVA AF y sus asociaciones, según corresponda.

¹ Se prevé que el Consejo de la OACI adoptará la norma 8.46 con la Enmienda 29 del Anexo 9 durante el período de sesiones del primer trimestre de 2022, y que su fecha de aplicación será noviembre de 2022.

6.3.9 La función de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares 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 mundial².

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.

6.3.13 El anticipo de pagos debe realizarse de manera oportuna y convertirse en una práctica mundial. Se sugiere la celebración de un evento específico para avanzar en este tema y determinar qué nuevas decisiones han de 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 un foro *ad hoc* específico 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.

² Situación actual: 137 Estados han ratificado el MC99, con 56 Estados que no lo han hecho.

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 IATA a utilizar el Doc 9998 de la OACI e incorporar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares a sus planes. Mientras la OACI audita el cumplimiento de los SARPS por parte de los Estados, se invita a la IATA a que integre la supervisión de las líneas aéreas por medio de su programa de auditoría 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 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 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 además imprimirse para divulgar las lecciones aprendidas y servir de base para futuros eventos similares 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 dar 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.

APÉNDICE A



DISCURSO DEL SR. VÍCTOR M. AGUADO, REPRESENTANTE PERMANENTE DE ESPAÑA EN EL CONSEJO DE LA OACI SESIÓN DE APERTURA DEL 1º SIMPOSIO OACI SOBRE APOYO A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y SUS FAMILIARES

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 híbrido 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. Confiamos 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.

DISCURSO DE BIENVENIDA DE LA SRA. MARÍA JOSÉ RALLO, SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD, MINISTERIO DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Gobierno de España

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

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

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

BIENVENIDA AL SIMPOSIO A CARGO DE LA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Distinguido Secretario General de la OACI,
Distinguido presidente del Gobierno de Canarias,
Distinguidos directores,
Estimadas delegaciones:

En nombre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España, es un honor el brindarles la bienvenida e inaugurar este Simposio OACI sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familiares.

Quisiera comenzar por agradecer a la OACI la excelente colaboración que hemos mantenido en torno a este simposio. También quisiera reconocer el gran trabajo del Gobierno de Canarias y la Fundación ENAIRE, en labor conjunta con nuestro ministerio.

No puedo dejar de mencionar las valiosas contribuciones de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias, que ayudaron a que el programa técnico y la organización de este simposio cumplieran con sus expectativas; esperamos que este evento se convierta en un hito en la historia de la OACI.

Gracias a este meticuloso trabajo en equipo, hemos logrado celebrar el primer simposio de esta índole en la OACI. Y más importante aún, el evento tiene lugar en Las Palmas de Gran Canaria, islas Canarias, donde la hospitalidad española se hace particularmente patente.

[Situación de la COVID, reunión híbrida]

También quisiera dar la bienvenida a las personas que siguen este simposio en línea. El Ministerio de Transportes tiene plena conciencia de las restricciones que aún persisten para viajar y organizar grandes reuniones debido a la pandemia.

Espero que los medios reservados para esta actividad y el excelente trabajo de los técnicos del auditorio Alfredo Kraus permitan que todas estas personas puedan participar y seguir cómodamente este simposio.

[Importancia de la asistencia a las víctimas en España]

Los temas que debatiremos en el transcurso de los tres próximos días son, indudablemente, de gran importancia para la comunidad de la aviación civil internacional. Desafortunadamente, hemos tenido en

España una experiencia muy reciente con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación, y nuestro gobierno ha estado enfocando sus esfuerzos en mejorar los procedimientos y la capacitación desde hace ya años.

Es esencial contar con una legislación básica, procedimientos claros y coordinados para todas las partes afectadas, experiencia en cuanto al trato humano y, claro está, ejecución práctica a través de simulacros. Todo ello para que, llegada la hora, no fallemos a nadie en momentos tan difíciles.

Por intermedio de la Dirección General de la Aviación Civil y la Oficina de Asistencia a Víctimas del Ministerio de Transporte, nuestro grupo de especialistas trabaja incansablemente para que un número creciente de Estados adscriban la debida importancia a este tema en todo el mundo. La aviación civil no sabe de fronteras, por lo que una tragedia puede alcanzar a personas de cualquier nacionalidad, así como a sus familiares, en cualquier lugar del planeta.

[Compromiso con la OACI y las asociaciones de víctimas]

Es por ello que España valora y agradece profundamente el trabajo vanguardista de la OACI en este ámbito y los grandes avances registrados recientemente. Como uno de los Estados fundadores de la Organización, continuaremos ofreciendo nuestra experiencia y conocimientos técnicos para ayudar a la OACI a proseguir con la implementación de sus políticas y disposiciones en todo el mundo.

Estas disposiciones, sumadas a los sistemas que los Estados implanten, nunca serán adecuados sin la experiencia y los aportes de las asociaciones de víctimas. Su contribución es esencial para lograr crear un sistema capaz de prestar asistencia oportuna e integral.

[Conclusión]

Estoy plenamente convencida de que la pluralidad de perspectivas que se presentarán en estas sesiones contribuirán a echar las bases para una mejor comprensión de las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

Concluyo no sin antes expresar mis mejores deseos para todas las delegaciones reunidas hoy aquí. En nombre del Gobierno de España, reciban una cordial bienvenida.

Muchas gracias.

— — — — —

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



OACI

**Discurso del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Salvatore Sciacchitano,
en ocasión del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas
de Accidentes de Aviación y Sus Familiares**

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

Es para mí un honor el dirigirme a este primer Simposio OACI sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familiares, y lamento profundamente el no poder acompañarles en persona debido a un compromiso regional imprevisto. Aunque no pude estar físicamente presente, la OACI está muy bien representada en la persona de su Secretario General, el Sr. Juan Carlos Salazar, cuya presencia física entre ustedes da fe del nivel de compromiso que la OACI ha adquirido con este importante objetivo.

Antes de dar inicio a este simposio el día de hoy, deseo expresar mis sinceras condolencias a todas aquellas personas que han sufrido aflicciones y pérdidas como consecuencia de un accidente de aviación. Como organización cuya mayor prioridad es la seguridad operacional, UN accidente de aviación fatal es UN accidente de más. El respeto a las víctimas de accidentes de la aviación civil y al bienestar mental, físico y espiritual de sus familiares es de suma importancia para la OACI. En consecuencia, la Organización trabaja diligentemente para asegurarse de que sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta estas necesidades. Me permito recordar a todas y todos que, como parte de la labor que cumple en el ámbito de la asistencia a las familias de las víctimas de accidentes de aviación, el Consejo de la OACI celebró en mayo de 2021 una reunión con la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Sus Familias (FIVAASF).

El objetivo de esa reunión era crear conciencia a nivel del órgano directivo de la OACI sobre las actividades de la Organización relacionadas con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y examinar aquellas áreas que requerían un mayor apoyo. Pienso que fue una reunión de suma utilidad que contribuyó a que la OACI pudiera enfocarse en las solicitudes y necesidades de las familias de las víctimas.

En términos ya más generales, quisiera que tengamos presente que la seguridad operacional ocupa siempre un lugar primordial entre las prioridades de la OACI, y sus resultados requieren de un monumental esfuerzo en equipo que abarca no solo las normas mundiales y los entes nacionales de reglamentación, sino también a las tripulaciones y los equipos de seguridad operacional de las líneas aéreas y los aeropuertos, controladores de tráfico aéreo y especialistas de navegación aérea, diseñadores y fabricantes de aeronaves y proveedores de mantenimiento y otros servicios que se ocupan de la plena operatividad de las aeronaves y la infraestructura. Los Estados miembros de la OACI continúan trabajando

en pro de la adopción de metas ambiciosas de seguridad operacional a nivel mundial, en labor paralela al fortalecimiento de sus capacidades de reglamentación y la implementación de un conjunto de programas y metas pertinentes a áreas fundamentales actuales relacionadas con la planificación, supervisión y mitigación de riesgos en la seguridad operacional de la aviación mundial.

Si bien continúan los esfuerzos mundiales por consolidar la reputación de la aviación como el medio de transporte más seguro, nos reunimos hoy aquí en reconocimiento del hecho de que, no obstante todas las normas de la OACI y los millones de personas dedicadas a preservar la seguridad operacional de los vuelos día tras día, ningún sistema es perfecto. Y también debemos reconocer que, habida cuenta de la naturaleza misma del transporte, accidentes imprevistos y graves pueden resultar en la pérdida de vidas.

Aunque los países y la OACI no intervienen directamente en las operaciones cotidianas en las que se producen los accidentes, podemos reconocer, y de hecho lo hacemos, la solemne responsabilidad que tenemos de asegurarnos de que se proporcione información, cuidados y recursos oportunos y completos a las víctimas de accidentes de aviación y a sus seres queridos. Aparte de la labor que ya desempeña para atender las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares con una política específica, y la publicación de un nuevo manual, la OACI está trabajando actualmente en la elaboración de un curso de instrucción en esta área para ayudar a los países a formular o perfeccionar legislaciones, reglamentos, políticas y planes adecuados sobre asistencia a las familias. Este tema también se trató recientemente en el Grupo Experto en Facilitación de la OACI, el cual de hecho ha recomendado consagrar prioridad a estos aspectos no solo en una política sino en toda una norma de la Organización. Este paso impondría una obligación de cumplimiento más formal para los Estados de formular marcos más efectivos de apoyo a las víctimas.

En un acontecimiento paralelo, las ministras y ministros que participaron en la Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre la COVID-19, recientemente concluida, han hecho nuevos llamamientos a los Estados y las líneas aéreas para que tomen medidas sobre este tema como un asunto prioritario.

Por último, me permito informarles de que el Consejo de la OACI aprobó recientemente designar el 20 de febrero como el día internacional para conmemorar las vidas que se han perdido por accidentes de aviación, y para continuar promoviendo la necesidad de definir y perfeccionar el apoyo que las familias de las víctimas esperan y merecen.

Es mi esperanza que las ponencias y deliberaciones que tendrán lugar en los próximos días ofrezcan una excelente oportunidad para hacer un balance del progreso registrado hasta la fecha para mejorar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y para considerar otras actividades y medidas que podrían propiciar nuevos avances.

Para concluir, quisiera aprovechar esta oportunidad para hacer un reconocimiento a la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Sus Familias, así como al Representante de España en el Consejo de la OACI, Sr. Víctor Aguado, por su invaluable dedicación y sus contribuciones para que esta prioridad reciba la debida atención internacional.

Quisiera también expresar mi profundo aprecio y agradecimiento al Gobierno de España y al Gobierno de Canarias por acoger este evento.

Informe del Simposio AAASF 2021
Apéndice A

A-7

Espero con sumo interés conocer los resultados y conclusiones de sus deliberaciones, y les deseo un simposio muy participativo y productivo.

Gracias.

DISCURSO DE BIENVENIDA DEL SR. ÁNGEL VICTOR TORRES, PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE LAS ISLAS CANARIAS

IDEAS PRINCIPALES

Me gustaría resaltar el hecho de que el **primer simposio** celebrado por la Organización de Aviación Civil Internacional en España tiene lugar aquí, en **Gran Canaria**.

Esta es la isla hacia donde se dirigía el vuelo JK5022 cuando se produjo la tragedia en el aeropuerto de Madrid. De las 154 personas que fallecieron, 80 eran de acá, y todavía sentimos el dolor de tan duro golpe.

Transcurridos 13 años desde entonces, sus familias continúan aquí, y espero que este foro de estudio y debate reúna propuestas y experiencias que contribuyan a mejorar la seguridad operacional así como la asistencia prestada a las víctimas y sus familiares.

Este simposio de tres días promueve la convergencia de más de 100 especialistas de la aviación civil y la gestión de accidentes de aviación para debatir los **efectos colaterales de un accidente aéreo**.

Debemos aprender de las experiencias para, a partir de ahora, aplicar mecanismos de asistencia y control más eficientes ante cualquier circunstancia que pueda presentarse. Tal es el principio que debemos tener en mente en todas las áreas.

No cabe duda de que la **seguridad operacional** es la máxima prioridad de este foro, pero también se analizarán varios otros temas clave, como la **protección de los derechos de las víctimas**, el reforzamiento de las **buenas prácticas** en la aviación y las compañías de seguros, y la necesidad de realizar **investigaciones independientes y rigurosas**, junto a los siguientes aspectos esenciales: el tratamiento de la **información ofrecida a las familias**, la asistencia psicológica y el seguimiento de las personas que padecen o viven circunstancias traumáticas y acusan sus efectos.

Por último, quisiera destacar también que **la celebración de este simposio en las islas Canarias representa una oportunidad única pues, por ser un territorio insular, las conexiones aéreas son esenciales para el normal progreso de nuestra sociedad y nuestra economía**. El transporte aéreo cumple una función estratégica en la economía de la población canaria, y es por ello que todas las actividades que favorezcan el avance de la seguridad operacional contarán con el apoyo del Gobierno de las islas Canarias.

**PALABRAS DE APERTURA DEL SR. RAÚL MEDINA CABALLERO,
DIRECTOR GENERAL DE AVIACION CIVIL DE ESPAÑA**

Gobierno de España

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

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

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

APERTURA DEL SIMPOSIO A CARGO DEL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Muchas gracias.

Estimadas autoridades, estimadas amigas y amigos:

Es para mí un privilegio el estar aquí con ustedes, en la apertura de este simposio. Quisiera aprovechar esta ocasión para presentar la labor que lleva a cabo España, hablar de nuestra experiencia y explicar los pasos que hemos dado para construir nuestro sistema de asistencia a las víctimas y sus familias.

Antes de ello, permítanme decir que la Dirección General de Aviación Civil es el órgano a cargo de dirigir la política de aviación y de diseñar su estrategia en España. Durante años, la asistencia a las víctimas ha sido una de las partes fundamentales de la política de aviación.

[Sistema implementado en España]

En 2008 se estrelló el vuelo JK5022 de Spanair. Esta tragedia fue el accidente más grave acaecido en España en 40 años, marcando un antes y un después. Aprendimos valiosas lecciones con ese accidente, como es la importancia de tener un marco adecuado para proteger a las víctimas y sus familiares, un marco que humanice el trato conferido a estas personas y las coloque en el lugar que merecen.

Desde entonces se ha venido trabajando en este tema. Desde 2013, España cuenta con una legislación básica en la que se definen el alcance de la asistencia que debe prestarse, los beneficiarios, la coordinación entre las partes intervinientes, los procedimientos y la estructura organizativa.

Estas medidas permitieron crear la Oficina de Asistencia a las Víctimas de Accidentes Aéreos, adscrita a la Unidad de Emergencias, Seguridad y Gestión de Crisis del Ministerio de Transporte, cuya dirección intervendrá más adelante.

- La legislación a la que me refería se basa en los documentos 9973 y 9998 de la OACI, en los cuales se establece el contenido mínimo que los planes de emergencia de cada administración deben tener a nivel nacional.
- En la legislación se estipula además que las líneas aéreas y los aeropuertos deben tener planes específicos de asistencia a las víctimas, los cuales deben además ser aprobados y auditados por la AESA, que es la autoridad que supervisa la aviación en España.

- Por último, de conformidad con la legislación, todos los procedimientos deben ser ensayados por medio de simulacros en los cuales han de participar los proveedores de servicios, la autoridad supervisora de la aviación y la Oficina de Asistencia a las Víctimas.

La intensa labor que se ha llevado a cabo todos estos años nos ha permitido establecer un marco reglamentario amplio, estructurado y coherente para nuestro país, para el cual también hemos contado con la colaboración y experiencia de las asociaciones de víctimas.

[Hitos principales]

También hemos procurado introducir mejoras en esta área a nivel internacional. En 2012, gracias al intenso trabajo realizado en el Consejo de la OACI, España logró que se revisara la Circular 285, que hasta entonces era el único texto de orientación que existía sobre esta materia. Este esfuerzo condujo a la formulación de la política y el manual de la OACI de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

Por otra parte, en el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2013, España, conjuntamente con otros Estados, propuso la inclusión de un nuevo método recomendado para que todos los países sancionen legislación, reglamentos y/o políticas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares de conformidad con el Anexo 9.

Como resultado de esta iniciativa, en junio de 2015, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 25 del Anexo 9, mediante la cual se incorporó el método recomendado 8.46 con exactamente el mismo texto que España propuso ante la Asamblea.

Por último, España continúa abogando por que estas disposiciones se complementen con inspecciones, a través de los programas de auditoría de la OACI. De hecho, nos cabe el honor de ser el primer Estado en contar con un sistema de asistencia auditado por la OACI (de hecho, la persona responsable de la Oficina Regional de la OACI compartirá con ustedes más información al respecto más adelante durante el simposio).

En resumen, estamos comprometidos a animar a otros Estados para que establezcan dichos sistemas conforme a las disposiciones de la OACI, informen oportunamente sobre sus avances a través del sistema de notificación electrónica de diferencias y soliciten voluntariamente la conducción de auditorías para verificar su progreso.

A tal efecto, España continuará participando en grupos expertos de la OACI, apoyando todas las iniciativas que mejoren la asistencia, como lo hicimos en el último Grupo Experto en Facilitación, cuyas valiosas recomendaciones son, en nuestra opinión, el resultado de la labor realizada de forma sostenida en los últimos años.

[Conclusión y compromiso con las asociaciones]

No obstante todo lo que he mencionado, estamos totalmente inmersos en un proceso de mejoramiento continuo. Tal es la razón de nuestra presencia aquí: este simposio debe poder proporcionar respuestas, mostrar mejores prácticas y abrir nuevos canales para mejorar la asistencia prestada.

De hecho, estamos convencidos de que las deliberaciones y conclusiones de este simposio también sembrarán la semilla para trabajos futuros a nivel de la OACI, en especial de cara a la próxima Asamblea de la Organización en 2022.

Informe del Simposio AAASF 2021
Apéndice A

A-11

Este es el compromiso de la Dirección General de Aviación Civil y mi compromiso personal: mantener siempre las puertas abiertas a fin de atender cualquier preocupación que las víctimas y sus familiares nos hagan llegar.

Gracias por su atención; que disfruten el simposio.

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



OACI

**Palabras de apertura del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional,
Sr. Juan Carlos Salazar, en ocasión del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de
Aviación y Sus Familiares**

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 Cabildo de Gran Canaria,

Sr. Ángel Víctor Torres, presidente del Gobierno de Canarias,

Sr. Raúl Medina Caballero, director general de la Administración de Aviación Civil,

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

Distinguidas Representaciones en el Consejo de la OACI,

Distinguidas personas invitadas y delegaciones,

Señoras y señores:

Buenas tardes.

1. Es para mí un gran honor el poder estar aquí presente con ustedes el día de hoy y de tener la oportunidad de agregar algunas breves palabras a lo que el Presidente del Consejo ha explicado sobre la OACI y lo que esta puede hacer para ayudar a los Estados a formular políticas y planes efectivos de asistencia a las víctimas.
2. También quisiera aprovechar este momento para reiterar el agradecimiento de la OACI al Gobierno de España y al Gobierno de Gran Canaria por acoger este simposio.
3. En 1998, durante el 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se trató por primera vez el tema de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.
4. En dicha ocasión, la Asamblea adoptó la Resolución A32-7, con la cual se puso de relieve que:
 - el Estado del suceso debería ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil;
 - 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 aviación civil y de sus familiares;
 - los Estados deberían armonizar sus enfoques para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

5. En el mismo período de sesiones, la Asamblea también hizo un llamamiento a los Estados para que reafirmaran sus compromisos conexos de apoyar a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familias.
6. La Asamblea instó a los Estados a trabajar en colaboración y con prontitud en la formulación e implementación de reglamentos y programas para prestar dicho apoyo.
7. Por último, se instó al Consejo de la OACI a preparar textos para ayudar a los Estados a reconocer las prioridades en este ámbito.
8. El tema se trató nuevamente en una reunión paralela durante la 13ª Conferencia de Navegación Aérea y luego en 2019, durante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en cuya ocasión se pidieron revisiones más específicas del Anexo 9 del Convenio de Chicago.
9. En el transcurso de los últimos años, la OACI ha emprendido numerosas iniciativas para asegurarse de que los asuntos relacionados con la asistencia a las familias se traten adecuadamente.
10. El Anexo 13 del Convenio, que se refiere específicamente a la investigación internacional de accidentes e incidentes de aviación, fue el primero al que se agregó una disposición relacionada con la asistencia a las familias, en 1976, cuando los países cuyos nacionales hubieran sido víctimas de accidentes adquirieron oficialmente el derecho a participar en las investigaciones.
11. En 2005, las disposiciones del Anexo 9 se convirtieron en norma, lo que obliga al Estado donde se haya producido un accidente de aviación a facilitar la entrada temporal a su territorio de las familias de las víctimas del accidente.
12. En 2013, el Consejo de la OACI aprobó dos nuevas publicaciones sobre este tema: la *Política de la OACI sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* y el *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*.
13. En el manual se exhorta en particular a los Estados y las organizaciones no gubernamentales pertinentes a reafirmar su compromiso de prestar asistencia adecuada y suficiente a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.
14. También se alienta a los Estados a incorporar las políticas de la OACI en la formulación y aplicación de su legislación, reglamentos, políticas y procedimientos relacionados con la asistencia a las familias.
15. El manual también se ocupa de la elaboración de planes de asistencia a las familias por parte de los explotadores de aeronaves y aeropuertos, haciendo hincapié en áreas pertinentes de atención y acción.
16. Actualmente se está haciendo una enmienda del Anexo 9 para integrar dos propuestas que hiciera la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias. En virtud de la primera propuesta, la OACI elevaría un método recomendado existente a la categoría de norma, lo que impondrá sobre los Estados la obligación de sancionar legislación, reglamentos y/o políticas para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. La segunda propuesta consiste en adoptar un nuevo método recomendado dirigido a los explotadores de

aeronaves y aeropuertos sobre la elaboración de planes adecuados para prestar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias.

17. El Comité de Transporte Aéreo de la OACI ha aprobado estas dos propuestas, las cuales han sido remitidas a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales pertinentes para obtener sus comentarios antes de que el Consejo proceda con su aprobación final.
18. Quisiera aprovechar la oportunidad para agradecer a la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Sus Familias por sus contribuciones para cuidar de que este tema tan importante se discuta a nivel internacional.
19. La Secretaría de la OACI –mediante la creación de capacidad y la elaboración de textos de orientación– continuará trabajando para ayudar a los Estados miembros a poner en práctica estas dos propuestas, así como las normas y métodos recomendados existentes sobre la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.
20. Para concluir, permítanme reafirmar ante ustedes que la OACI permanece atenta a las necesidades de las familias y las víctimas de accidentes de aviación, y está dispuesta a continuar trabajando con los Estados, la comunidad de la aviación y las asociaciones de familiares para seguir avanzado en este tema de suma importancia.
21. La seguridad operacional de la aviación es un increíble trabajo en equipo, como ya otras personas han mencionado, pero esa misma cooperación debe apuntar también a garantizar los derechos de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares tras un acontecimiento tan trágico.
22. Espero con interés las deliberaciones, y que se siga avanzando en este tema a la luz de sus resultados.
23. Muchas gracias.

PALABRAS DE CLAUSURA DEL SR. DENIS GUINDON, DIRECTOR INTERINO DE LA OFICINA REGIONAL PARA EUROPA Y EL ATLÁNTICO NORTE DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Distinguidas personas invitadas, señoras y señores:

1. Es para mí un honor el dirigirme a ustedes en ocasión de la clausura de este importante Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familiares, y tener la oportunidad de agradecer al Gobierno de España y al Gobierno de Canarias por acoger este evento.
2. Pero antes de comenzar, no quisiera dejar escapar esta oportunidad para manifestar nuestro sincero agradecimiento, y en nombre de las casi 600 personas que participaron en este simposio, entre las presentes acá en Las Palmas y las que se unieron desde distintas partes del mundo, por tan excelente evento. Las personas y entidades a cargo de la conducción del evento trabajaron desde tres lugares diferentes: Las Palmas, Madrid y Montreal. Vaya también nuestro agradecimiento a las y los ponentes y a quienes tuvieron la tarea de moderar los debates en los distintos bloques temáticos, y en especial a nuestro moderador principal, el Representante de España en [el Consejo de] la OACI, el Sr. Aguado.

Gracias también al equipo de audiovisual y al personal de atención de este hermoso local, el auditorio Alfredo Kraus.

Pienso que merecen nuestras felicitaciones.

3. Quisiera hacerme eco de las palabras que compartiera el Presidente del Consejo en su discurso de apertura: la OACI expresa sus sinceras condolencias a todas aquellas personas que han sufrido aflicciones y pérdidas como consecuencia de un accidente de aviación. La política de la OACI es velar por el respeto a las víctimas de accidentes de aviación civil y el bienestar mental, físico y espiritual de sus familias, por lo que en la Organización continuamos trabajando para que los Estados miembros consideren y tengan en cuenta estas necesidades.
4. Para reflejar la importancia de este evento, me permito destacar que el Secretario General de la OACI asistió a este simposio en persona. Y quisiera reiterar sus palabras, que compartió en su cuenta de LinkedIn, a saber: “La seguridad operacional de la aviación es un increíble trabajo en equipo, [...] pero esa misma cooperación debe apuntar también a garantizar los derechos de las víctimas de un accidente de aviación y sus familiares tras un acontecimiento tan trágico”.
5. En el transcurso de los tres últimos días han escuchado ustedes las ponencias de distinguidas personas sobre temas de suma importancia, y sostuvieron numerosos debates en torno a los seis bloques temáticos. Estas deliberaciones constituirán la base de un informe con conclusiones y recomendaciones para la OACI y sus Estados miembros que se distribuirá lo más pronto posible. Aliento a los Estados a que tengan presentes estas recomendaciones en la medida de lo posible.
6. Confío en que estas discusiones tan informativas y pertinentes orienten a los Estados miembros hacia la formulación e implantación oportuna de marcos operativos, jurídicos y administrativos adecuados. Indudablemente, algunos de los temas clave de este simposio, como la gestión de la información, la investigación de accidentes de aviación y la reglamentación y mejores prácticas en materia de

responsabilidad y seguros, serán elementos que definirán la capacidad de un Estado para ofrecer un marco de apoyo a las víctimas de un accidente de aviación. En ese sentido, quisiera destacar en particular el papel del Estado del suceso y la vital contribución de la industria en la preparación de planes adecuados para prestar asistencia oportuna y muy necesaria a las víctimas de un accidente de aviación y sus familiares, así como la función de las asociaciones de familias en esta asistencia.

7. Sigue habiendo espacio para que las administraciones de aviación civil y los órganos de investigación de accidentes mejoren sus sistemas. Si bien en este simposio se han dado a conocer varias mejoras y perspectivas positivas, todavía tenemos trabajo por hacer, y la OACI aprecia y valora sus esfuerzos continuos en ese sentido.
8. El simposio aprovecha el marco de reglamentación mundial de la OACI, el cual reúne resoluciones de la Asamblea, normas y métodos recomendados para la aviación civil internacional que figuran en los 19 Anexos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y textos de orientación conexos que todos los Estados miembros de la OACI deben cumplir o superar por medio de sus leyes de aviación civil.
9. Los Estados y la comunidad del transporte aéreo internacional deben continuar redoblando esfuerzos por aplicar de forma adecuada las normas y métodos recomendados de la OACI y por establecer procedimientos integrales y oportunos para atender las necesidades de las víctimas y sus familias.
10. La OACI está comprometida a colaborar con sus 193 Estados miembros, las organizaciones internacionales pertinentes y las industrias de la aviación y los seguros para tratar el tema de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares de una manera oportuna.
11. En nombre de la OACI, deseo expresar una vez más nuestro profundo agradecimiento y aprecio al Gobierno de España y el Gobierno de Canarias por haber acogido este simposio en esta hermosa ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, y hago extensivas las gracias a los Estados miembros, así como a las organizaciones internacionales, la industria y otras partes interesadas por su asistencia y participación. Aprovecho igualmente la oportunidad para reconocer las significativas contribuciones de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias para mejorar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.
12. Muchas gracias.

**PALABRAS DE CLAUSURA DEL SR. SEBASTIÁN FRANQUIS VERA,
CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA
DEL GOBIERNO DE CANARIAS**

Sra. secretaria de Estado, autoridades, señoras y señores:

En mi calidad de consejero de Transportes del Gobierno Regional de Canarias, me complace dirigirme a ustedes en esta sesión de clausura del **I Simposio Internacional sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familiares, organizado conjuntamente por la Organización de Aviación Civil Internacional, el Ministerio de Transportes y el Gobierno de Canarias.**

Mis primeras palabras son para reafirmar nuestra solidaridad con las familias y amistades de las personas fallecidas o lesionadas en el vuelo JK5022, cuya pena compartimos desde el principio y a quienes expresamos nuestro respeto y afecto en nombre del Gobierno de las islas Canarias.

La gran mayoría de quienes participan en este evento llegaron a esta ciudad por vía aérea; debido a su ubicación geográfica, la aviación es para las Canarias una necesidad y, a la vez, su principal medio de conexión tanto entre las islas como con la península ibérica y el resto del mundo.

La configuración actual del espacio económico de las islas Canarias encuentra sus raíces en el transporte aéreo, que es un elemento estratégico y esencial para nuestra comunidad; promovemos el mayor número posible de conexiones entre las islas Canarias y distintos destinos en todo el mundo. El turismo, nuestra industria por excelencia, requiere de conexiones diversas, seguras y múltiples, porque las aeronaves son el principal vehículo para su expansión y desarrollo.

Permítanme mencionar algunos datos para ilustrar esta dimensión: la industria del turismo representa el 35,2 % de toda la economía de las islas Canarias, y el 40,3 % del número total de empleos en nuestra comunidad.

En 2019, 45 millones de personas utilizaron los aeropuertos de las islas Canarias, y de ellas, 26,5 millones eran de otros países; se realizaron más de 410 000 operaciones.

Las islas Canarias cuentan con una excelente infraestructura turística que, sumada a nuestras condiciones climáticas, permite viajar a las islas en todo momento del año, lo que a su vez las convierte en un destino seguro para cualquier actividad, ya sea deportes, recreación, descanso, etc.

Además el turismo y la aviación van de la mano en esta intersección de continentes donde se encuentran las islas Canarias. Por eso, desde el momento mismo en que se nos planteó la idea de acoger este primer simposio, la apoyamos plenamente, no solo debido a la relevancia del excelente trabajo que sabíamos que todas las personas participantes realizarían, sino también porque Las Palmas de Gran Canaria está

plenamente equipada con todo lo necesario para recibir este evento con el máximo interés y las mayores comodidades para sus trabajos.

No podemos olvidar que de las 154 personas que fallecieron en la catástrofe del vuelo JK5022 en el aeropuerto de Madrid, más de 80 personas eran canarias, habitantes de la Gran Canaria, lo que causó un gran sufrimiento para las familias afectadas y tuvo un profundo impacto social.

La labor de la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022, representada en la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Sus Familias y presidida por Vilar Vega, ha sido no solo intensa, sino que además ha logrado que se hicieran grandes progresos tanto en la asistencia a las víctimas como en relación con los derechos del público viajero.

Todo esto nos ha motivado también para no escatimar esfuerzos para acoger este simposio aquí, en razón de su contribución para mejorar la aviación civil en la medida de lo posible.

Estoy plenamente convencido de que las propuestas, recomendaciones y conclusiones de esta reunión beneficiarán la aviación civil internacional, lo que a su vez nos brindará la oportunidad de contribuir para hacer del transporte aéreo un medio más seguro y ayudar a las personas que han sufrido sus fallas a contar con la asistencia adecuada y necesaria en tales casos.

Muchas gracias por venir, y sepan que las Canarias esperan ser su destino en su próximo viaje, pero esta vez para descansar, disfrutar y conocer nuestras islas.

Muchas gracias.

**PALABRAS DE CLAUSURA DE LA SRA. ISABEL PARDO DE VERA POSADA,
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA,
MITMA, ESPAÑA**

Gobierno de España

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

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

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

**CLAUSURA DEL SIMPOSIO A CARGO DE LA SECRETARIA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**

Distinguido consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno Regional de las islas Canarias,

Distinguido director de la Oficina Regional EUR/NAT de la OACI,

Distinguidas representaciones en el Consejo de la OACI,

Distinguidas delegaciones:

En nombre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, es para mí un honor, así como motivo de responsabilidad y humilde satisfacción, el dirigirme a ustedes en este último día del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y Sus Familiares.

En primer lugar, quisiera expresar mi aprecio y agradecimiento a la Organización de Aviación Civil Internacional por brindarnos la oportunidad de acoger este simposio en España, y agradezco al Gobierno de Canarias por su colaboración en la organización de este evento y ofrecernos la posibilidad de celebrarlo en este hermoso lugar.

También quisiera dar las gracias a todas las personas e instituciones que participaron en la organización y el patrocinio de este evento por su colaboración. Quisiera reconocer en particular a ENAIRE y su fundación, la Dirección General de Aviación Civil, el Gobierno de Canarias y el equipo de la OACI; gracias también al personal técnico y profesionales del auditorio Alfredo Kraus... y en especial a la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Sus Familias por promover estas sesiones, cuya celebración misma reafirma la memoria, el homenaje y la atención que todas las víctimas de accidentes de aviación se merecen.

No necesito explicar hasta qué punto la aviación es un sector estratégico para España y las islas Canarias. Somos el segundo destino del turismo internacional en el mundo; somos un puente entre Europa y América Latina; el transporte aéreo genera 1,8 millones de empleos directos e indirectos y garantiza las conexiones y la movilidad. Además, como muy bien mencionó el presidente de las islas Canarias, Ángel Víctor Torres, la aviación forma parte de la vida cotidiana de los territorios insulares, por lo que son un elemento esencial de la cohesión de nuestro país.

Por estas razones, España sigue estando totalmente comprometida con el sector de la aviación y con la OACI. España es uno de los Estados fundadores de la Organización, ha sido miembro del Consejo de la OACI de forma continua desde 1951, y sus especialistas siguen contribuyendo con numerosos grupos expertos.

Somos plenamente conscientes de que, para poder lograr cualquier progreso en la aviación civil mundial, es necesario que todos los Estados lo hagamos juntos, y que todas las políticas pública refuercen todas las acciones emprendidas a nivel institucional.

En ese sentido, la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias es de suma importancia. Durante estos tres días hemos podido escuchar las exposiciones de más de 50 especialistas internacionales sobre una variedad de aspectos relacionados con la asistencia y el trato acordados a todas aquellas personas que han tenido el infortunio de haber sufrido un accidente de aviación.

Hemos tenido el privilegio de contar con 100 especialistas y autoridades de todo el mundo que se hicieron presentes en Las Palmas de Gran Canaria, y ha habido también una gran participación en línea. Pienso que, siendo este el primer evento híbrido organizado por la OACI fuera de su sede, ha sido un enorme éxito del cual podemos sentir gran orgullo.

Este simposio marca un hito en la asistencia a las víctimas, y debería señalarnos el camino a seguir en los próximos años. Estoy convencida de que las conclusiones, que acabamos de escuchar de boca de nuestro moderador y Representante Permanente de España en el Consejo de la OACI, Víctor Aguado, sentarán las bases para dar un nuevo impulso en este ámbito.

En mi calidad de secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y como presidenta de un excelente proveedor de servicios de navegación aérea en sus normas y procedimientos de seguridad operacional como es ENAIRE, estoy plenamente al tanto del rigor, el compromiso, la minuciosidad y la dedicación que el grupo de profesionales de la industria consagra para asegurar la seguridad aérea.

Cada vez que se produce un accidente de aviación, se examinan y evalúan los protocolos técnicos y operativos a un nivel progresivamente más alto de minuciosidad, como debe ser. Y así seguirá siendo en tiempos en que la industria de la aviación enfrenta grandes desafíos. El mejoramiento de las normas de seguridad operacional es, y seguirá siendo, un objetivo inescapable en el proceso de desarrollo de una industria tan importante como la aviación.

En este simposio hemos logrado inyectar una dimensión internacional a la gestión y prevención de los accidentes de aviación. A partir de hoy, debemos continuar por ese sendero, esta vez haciendo un esfuerzo educativo para asegurarnos de que las deliberaciones que tuvieron lugar en este foro trasciendan el ámbito especializado y llegue a los medios de comunicación, cuya función y responsabilidad son esenciales.

La información, la forma en que esta se comunica y la manera en que se combate la desinformación son todos aspectos clave de la asistencia a las víctimas. Como pudimos observar aquí, la información debe ser fiable, validada y provenir de un organismo competente y de confianza.

Las líneas aéreas y los aeropuertos también tienen una gran responsabilidad, y deben redoblar los esfuerzos para asegurarse de que todos estos elementos se tomen debidamente en cuenta en relación con sus planes de emergencia, los cuales deben ser debidamente ensayados y auditados.

El Gobierno de España, y específicamente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, continuarán trabajando para fortalecer y consolidar el sistema de asistencia a las víctimas y sus familiares, tanto a nivel nacional como a nivel internacional, conjuntamente con la OACI, así como todos los aspectos que pudimos debatir estos días. Tanto la Dirección General de Aviación Civil como la Oficina de Asistencia a las Víctimas trabajarán para que esto sea posible.

No quisiera concluir sin hacer un reconocimiento a la labor de la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Sus Familias y expresar a sus integrantes mi sincero agradecimiento y admiración por poder sobreponerse a su dolor y pérdida para compartir sus valiosos conocimientos con nosotros.

Hoy clausuramos este simposio, pero abrimos una nueva etapa para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación. A partir de hoy, comenzaremos a poner en práctica todas las lecciones que hemos aprendido durante estos tres días. Ahora tenemos una labor diaria y continua que llevar adelante, cuyo único objetivo es aliviar el dolor y poder responder y asistir a todas las personas que han sufrido tan grande pérdida.

Muchas gracias.

PROGRAMA DEL SIMPOSIO AAVF2021

ASISTENCIA A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIAS

PROGRAMA

Registro en persona – Martes, 30 de noviembre

16:00 – 18:00

REGISTRO Auditorio Alfredo Kraus (Entrada principal) Las Palmas de Gran Canaria

Día 1 – Miércoles, 1 de Diciembre

08:00 - 09:00

REGISTRO Auditorio Alfredo Kraus (Sala Jerónimo Saavedra) Las Palmas de Gran Canaria

SESIÓN DE APERTURA

Introducción por el moderador del simposio

- **Sr. Víctor M. Aguado**, Representante Permanente en el Consejo, España, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

09:00 - 09:45

Discursos de Bienvenida

- **Sra. María José Rallo**, Secretaria General de Transporte y Movilidad, Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)
- **Sr. Salvatore Sciacchitano**, Presidente del Consejo, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
- **D. Augusto Hidalgo Macario**, Alcalde, Las Palmas de Gran Canaria
- **D. Antonio Morales Méndez**, Presidente del Cabildo de Gran Canaria
- **D. Ángel Víctor Torres**, Presidente, Gobierno de Canarias

Palabras de apertura

- **Sr. Raúl Medina Caballero**, Director General, Administración de Aviación Civil, España
- **Sr. Juan Carlos Salazar**, Secretario General, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Ponente Clave

Sr. Rafael Vidal Rodríguez, superviviente del accidente de JK5022, ingeniero, miembro de la Asociación JK5022

Foto de Grupo

BLOQUE 1. SITUACIÓN ACTUAL - EXPERIENCIAS RECIENTES

09:45 – 11:00	<p>Contexto <i>El primer bloque brindará una descripción general de las iniciativas y el material actual de la OACI: disposiciones del Anexo 9, Resoluciones de la Asamblea sobre asistencia a las víctimas (A38-1, A39-27) y Documentos de la OACI 9973 y 9998, ejemplos de implementación de los requisitos en los Estados y recientes Auditorías de la OACI en el marco del USOAP. Además, se discutirá la experiencia de implementación de los requisitos de la OACI en los Estados desde diferentes perspectivas: asociaciones de víctimas, autoridades de control, operadores aeroportuarios, líneas aéreas y órganos de coordinación de asistencia a víctimas.</i></p> <p>Moderador: Sr. Víctor M. Aguado, Representante Permanente en el Consejo, España, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)</p> <p>OACI Experiencias y Actualización</p> <p>Anexo 9 de la OACI - <i>Facilitación</i>, Resoluciones de la Asamblea de la OACI</p> <ul style="list-style-type: none">• Mohamed Khalifa Rahma, Director, Oficina de Transporte Aéreo, OACI Programa Universal de Auditoría de Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) & Presentación Electrónica de Diferencias (EFOD)• Denis Guindon, Director Delegado, Monitorización y Vigilancia, Oficina de Navegación Aérea, OACI <p>Experiencias y Actualizaciones de los Reguladores de los Estados</p> <ul style="list-style-type: none">• Giovanna Laschena, Director General, ENAC, Italia• Elias Kontanis, jefe, División de Asistencia en Desastres de Transporte, NTSB, Estados Unidos• Rubén Eladio López Martínez, jefe Unidad de Gestión de Emergencias y Crisis, Oficina de Asistencia a Víctimas de Accidentes de Aeronaves (OAV), Ministerio de Transporte, España• John Velho, Director, Programa de Protección de Pasajeros y Operaciones, Transporte de Canadá;• Tristan Landry, jefe, Equipo de Trabajo de Familias del PS752 Families, Asuntos Globales Canadá
11:00 – 11:30	❖ PAUSA PARA EL CAFÉ

11:30 – 13:00	<p>Experiencias de Aeropuertos y Aerolíneas</p> <ul style="list-style-type: none">• Gill Sparrow, Gerente, Planificación de Respuesta a Emergencias, Aerolínea Emirates• Rita Domínguez Monzón, Persona de Contacto, jefa, Unidad de Protección Civil, Gobierno de Canarias, España; Ernesto Robayna Fernández, División de Servicios Aeroportuarios, Responsable Aeroportuario de Atención a Víctimas (RAAV); Gonzalo Delgado Nordmann, Departamento de Gestión de Terminales, Responsable Alternativo de Atención a Víctimas del Aeropuerto (RAAV) AENA, España <p>Experiencia en Asociaciones</p> <ul style="list-style-type: none">• Monica Maccaferri, miembro de ACVFFI JD - Fondazione 8 Ottobre, Italia• Junaid Hamid, secretario de ACVFFI y Presidente de ACAA-ED202, Pakistán• Pilar Vera Palmés, Presidenta de ACVFFI - Presidenta de AVJK5022, España <p>👉 Período de preguntas y respuestas</p>
13:00 – 14:00	❖ ALMUERZO

BLOQUE 2. GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN - LECCIONES APRENDIDAS

14:00 – 15:30	<p><i>El segundo bloque se centrará en cómo las autoridades y los medios de comunicación tratan la información generada a raíz de un accidente aéreo. En particular, el tratamiento de la información sensible (imágenes y grabaciones del accidente, registros de conversaciones, documentación técnica) debe equilibrarse con el derecho a la información, la protección del derecho a la privacidad de las víctimas y sus familias, y la protección de la seguridad de la investigación.</i></p> <p>Moderador: Francisco Moreno García, Vicepresidente, Academia de Ciencias y Artes de la Televisión de España</p> <ul style="list-style-type: none">• Tim Hepher, especialista en aviación, Thomson-Reuter• José Vicente García Santamaría, Profesor, Departamento de Comunicación, Universidad Carlos III, España• Otibho Agbareh, Director de Servicios Humanitarios, Servicios Internacionales de Emergencia de Kenyon
15:30 – 16:00	❖ PAUSA PARA EL CAFÉ (Sala Alegranza)

16:00 – 17:00	<ul style="list-style-type: none">• Alexandra Kaufman, Directora de Comunicaciones, Autoridad de Aviación Civil, Reino Unido• Teresa Cárdenes, Periodista• Thomas Romig, vicepresidente sénior de operaciones de seguridad y protección, Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) <p>👉 Período de preguntas y respuestas</p>
17:00 – 17:15	Resumen del Día 1 por el moderador del Simposio
19:45	❖ <i>Cena de Gala – Restaurante Pueblo Canario</i> <i>Organizado por el Gobierno de Canarias; acompañado de un Concierto ofrecido por el Cabildo de Gran Canaria</i>

<h2>Día 2 – Jueves, 2 de Diciembre</h2>	
BLOQUE 3. AUTORIDADES DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES: LECCIONES	
09:00 – 10:30	<p><i>Esta sección se centrará en las lecciones aprendidas por las autoridades de investigación de accidentes con respecto a la protección y comunicación de información, la independencia de la investigación de accidentes de otros organismos e investigaciones, y su relación con la asistencia brindada a las víctimas y sus familias.</i></p> <p>Moderador: Stephen P. Creamer, Director, Dirección de Navegación Aérea, OACI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Graham Braithwaite, Profesor, Director, Centro de Investigación de Seguridad y Accidentes, Universidad de Cranfield, Reino Unido • Jennifer Homendy, Presidente, Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) Estados Unidos • Rémi Jouty, Presidente de la Red Europea de Autoridades de Investigación de Seguridad de la Aviación Civil (ENCASIA) • Mohd Fuad Sharuji, Exdirector de Crisis MH370 y MH17, Malaysia Airlines • Pamela Suárez, Ex Presidenta, Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aeronáuticos de América Latina (ARCM) • Khanza Al Menterhi Investigaciones de Accidentes Aéreos, Administración de Aviación Civil, Emiratos Árabes Unidos <p>👉 Período de preguntas y respuestas</p>
10:30 – 11:00	❖ PAUSA PARA EL CAFÉ
BLOQUE 4. MEJORES PRÁCTICAS DE SEGUROS	
11:00 – 13:00	<p><i>Esta sección se centrará en analizar la normativa internacional de seguros existente para la cobertura de la responsabilidad de las aerolíneas en caso de accidente aéreo, así como la importancia de lograr una indemnización justa para las víctimas al tiempo que garantiza la estabilidad del sector de la aviación civil. Adicionalmente, se realizará un intercambio de mejores prácticas entre los Estados, las líneas aéreas y la OACI, y se estudiarán los próximos pasos en el ámbito legal.</i></p> <p>Moderador: Michael Gill, Director, Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Externas, OACI</p> <p>Compartir Experiencias</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sara García González-Herrero, Responsable de Riesgos y Seguros, Iberia Líneas aéreas España • Siew Huay Tan, Directora, Legal, Autoridad de Aviación Civil (CAAS), Singapur • Robert Lawson, QC, Socio, Casos de pérdida de aeronaves: aerolíneas y aseguradoras, Clyde & Co LLP • Sarah Stewart, Socia, Práctica privada que representa a víctimas y familias, Stewarts Law • Pablo Mendes de Leon, Profesor de Derecho Aéreo y Espacial, La Haya, Países Bajos • Francisco Vasques-Tenreiro, Abogado, Práctica Privada en representación de Víctimas y Familias <p>👉 Período de preguntas y respuestas</p>
13:00 – 14:00	❖ ALMUERZO (Sala Alegranza)

BLOQUE 5. IDENTIFICACIÓN DE POLÍTICAS A CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO	
14:00 – 15:30	<p><i>Esta sección adoptará un enfoque integral al incluir aspectos de seguridad, protección cibernética y facilitación con respecto a los accidentes de aeronaves. El gobierno, las aerolíneas, la OACI y las asociaciones de la industria darán información sobre la identificación de políticas de corto, medio y largo plazo destinadas a prevenir desastres, mitigar amenazas nuevas y emergentes, así como desarrollar estrategias para asegurar la cooperación entre aerolíneas, aeropuertos, diversas autoridades públicas y organizaciones internacionales.</i></p> <p>Moderadora: Nancy Graham, Presidenta Graham Aerospace International LLC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tan Siew Huay, Directora, Legal, Autoridad de Aviación Civil (CAAS), Singapur • Gilberto López-Meyer, vicepresidente sénior de Seguridad Corporativa, Protección y Cumplimiento, Korean Air • Narjess Abdennebi, jefa, Sección de Facilitación, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
15:30 – 16:00	<p>❖ PAUSA PARA EL CAFÉ (Sala Alegranza)</p>
16:00 – 17:00	<ul style="list-style-type: none"> • Thomas Romig, vicepresidente sénior de operaciones de seguridad y protección, Consejo de Aeropuertos Internacional (ACI) Mundo • Ángeles Pozo, Subdirectora Europa, EUR-Regional Airport, Passenger, Cargo and Security, Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) • Soledad Fattori Pedrana, Coordinadora de Información, Víctimas de Accidentes y sus Familiares de la JST, Argentina <p>👉 Período de preguntas y respuestas</p>
17:00 – 17:15	<p>Resumen del Día 2 por el moderador del Simposio</p>
20:00	<p>❖ Cena de Gala – Jardines de la Marquesa (Arucas) <i>Organizado por el Cabildo de Gran Canarias.</i></p>

Día 3 – Viernes, 3 de Diciembre	
BLOQUE 6. SIGUIENTES PASOS EN LA ASISTENCIA A VÍCTIMAS	
09:00 – 10:30	<p><i>En el último bloque del Simposio habrá una mesa redonda donde se compartirán las ideas y propuestas de futuro discutidas en los 5 bloques anteriores, a partir de las cuales se elaborará un informe con recomendaciones para los Estados y la OACI.</i></p> <p>Moderador: Víctor M. Aguado, Representante del Consejo Permanente de la OACI, España</p> <ul style="list-style-type: none"> • Michael Gill, Director, Oficina Jurídica, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) • Stephen P. Creamer, Director, Dirección de navegación aérea, OACI • Pilar Vera Palmés, Presidenta de ACVFFI - Presidenta de AVJK5022, España • Nancy Graham, Presidenta Graham Aerospace International LLC • Francisco Moreno García, Vicepresidente, Academia Española de Ciencias y Artes de la Televisión <p>👉 Periodo de Preguntas y Respuestas</p>
10:30 – 11:00	❖ PAUSA PARA EL CAFÉ (Sala Alegranza)
11:00 – 12:00	<p>Resumen de Conclusiones y Recomendaciones del Simposio Clausura</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denis Guindon, Director Interino, 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 (Sala Alegranza)

— FIN —