



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN JURÍDICA

Cuestión 40: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica

MEJORES PRÁCTICAS DE LAS ASEGURADORAS EN LA ASISTENCIA A VÍCTIMAS RESPECTO A LAS INDEMNIZACIONES

(Nota presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias)

RESUMEN

A pesar de la evolución de la aviación comercial en el mundo y de que la implementación efectiva de las Prácticas y Estándares Recomendados de la OACI relativas a la seguridad operacional en general tratan de reducir los efectos que se producen en un siniestro aéreo para las víctimas y sus familias, no siempre se producen las mejores prácticas por parte de las Aseguradoras en el tratamiento que deben proporcionar a las personas afectadas por una tragedia aérea en cumplimiento de la normativa que ampara dichos procesos.

En consecuencia, es imprescindible ahondar en este aspecto, tratando de recabar de los Estados sus mejores prácticas respecto al tratamiento de las Aseguradoras con la finalidad de extender sus experiencias y lograr el objetivo de que se cumplan las actividades habituales que abarcan desde el primer paso que es el anticipo que deben proporcionarles hasta la indemnización que deben recibir los supervivientes, víctimas y sus familias de un siniestro aéreo.

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

- recordar a los Estados las Resoluciones de la OACI respecto a las indemnizaciones de las víctimas, de las aseguradoras y de los operadores aéreos;
- instar a los Estados, las organizaciones internacionales, la industria y los donantes a apoyar las mejores prácticas de los aseguradores en el tratamiento de la asistencia a víctimas e informar e intercambiar información a través de la OACI, y que se facilite el acceso a la información a los Estados y Organizaciones Internacionales;
- instar al Consejo para que a través del Plan de Auditorías USOAP de la OACI se implemente los requisitos adecuados para que los Estados aporten las mejores prácticas en materia de cumplimiento de indemnizaciones a las víctimas, supervivientes y familias de un siniestro aéreo;
- organizar un Seminario el próximo año sobre las mejores prácticas por los Estados sobre el tratamiento en su territorio de las aseguradoras/operadores aéreos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias.

<i>Referencias:</i>	<i>Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Doc 9740)</i> <i>Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves (Doc 9919)</i> <i>Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves (Doc 9920)</i> <i>Manual de asistencia las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9973)</i> <i>Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)</i> <i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc 9998)</i> <i>Informe de la Segunda Conferencia de alto nivel sobre seguridad de la aviación (Doc 10123)</i> <i>Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Cir 285)</i>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el Convenio de Montreal se delimitan las responsabilidades de las partes implicadas en la aviación comercial y los Estados en su preámbulo reconocen la necesidad de asegurar que se indemnice adecuadamente a los terceros que sufran daños como resultado de sucesos que hayan involucrado a una aeronave en vuelo. Igualmente se reconoce la importancia de asegurar la protección de los intereses de los terceros damnificados y la necesidad de una indemnización equitativa, así como la necesidad de velar por la estabilidad de la industria de la aviación.

1.2 En el Capítulo III establece la medida de indemnización del daño así como los supuestos de los que se ha de derivar la obligación de repararlo. Las Pólizas de Seguros que contratan los operadores aéreos de conformidad con esta norma no parecen estar sujetas a su control respecto al tratamiento que dan a las víctimas y sus familiares en los accidentes de aviación.

2. ANTECEDENTES

2.1 La Circular 285 de la OACI de 2001 y posteriormente los Doc 9998 y 9973, incluyen en la asistencia a las víctimas, supervivientes y familias, el tratamiento que ha de mantenerse respecto a las indemnizaciones por el daño causado, sin embargo, se refieren a lo dispuesto en el Convenio de Montreal y legislaciones internas.

2.2 Poco o nada se ha profundizado en el tratamiento que dan las aseguradoras a las víctimas, supervivientes y familias, tras el siniestro, que en ocasiones se ven sometidos a largos procesos judiciales, a pesar de que el operador aéreo cuenta con las coberturas necesarias en sus Pólizas de Crédito para hacer frente a la emergencia.

2.3 El Convenio de Montreal se ha ocupado de delimitar la responsabilidad del operador aéreo pero no respecto al tratamiento que dan sus aseguradoras a las víctimas, supervivientes y familias de accidentes aéreos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Reconociendo la importancia de asegurar la protección de los intereses de los terceros damnificados y la necesidad de una indemnización equitativa, así como la necesidad de velar por la estabilidad de la industria de la aviación, tal y como recoge el Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves, debatido en la Conferencia Internacional sobre Derecho Aeronáutico celebrada en Montreal del 20 de abril al 2 de mayo de 2009, se considera de vital importancia que los Estados informen a la OACI e intercambien información sobre las mejores prácticas de sus Aseguradoras/Operadores Aéreos, con el fin de lograr que las mismas se extiendan e implementen, a la vista de sus resultados.

3.2 Reafirmando la conveniencia de un desarrollo ordenado de las operaciones del transporte aéreo internacional, la circulación fluida de pasajeros y la protección de sus derechos, conforme a los principios y objetivos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, sería muy beneficioso para los Estados y sus ciudadanos, poner en vigor la mejores prácticas y prestar la atención debida al cumplimiento de las cláusulas de las Pólizas de Seguro de las Compañías Aéreas con sus Entidades Aseguradores.

3.3 El Artículo 3 del Convenio sobre Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves se refiere a la “responsabilidad civil del operador” y el Artículo 5 a la “prioridad de la indemnización. El Artículo 9 se refiere al “seguro” que los Estados partes exigirán a sus operadores para que mantengan un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en el marco de dicho Convenio.