



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ JURÍDICO

Cuestión 29: Otras cuestiones que habrá de considerar la Comisión Jurídica

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

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

RESUMEN

Se subraya 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. así mismo se considera de vital importancia que los Estados informen a la OACI de sus Aseguradoras/Operadores Aéreos, con el fin de compilar las mejores prácticas y que las mismas se extiendan e implementen, y consecuentemente se sugiere que pueda iniciarse el proceso de revisión del Convenio de Montreal.

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

- Reconozca la importancia y relevancia de este asunto.
- Pida que la OACI recabe de los Estados, Organizaciones Internacionales, industria y donantes información sobre las mejores prácticas de las aseguradoras referentes a la asistencia a víctimas de accidentes, compile la información y la publique para facilitar a los Estados su puesta en práctica;
- Pida que el Consejo, una vez publicadas las mejores prácticas, monitoree su implementación; y
- Considere que, para que las víctimas puedan ser compensadas con indemnizaciones más equilibradas de acuerdo con las coberturas de las pólizas de seguro que las Aerolíneas/Operadores, la revisión del Convenio de Montreal sea incluido en el Plan de Trabajo del Comité Jurídico.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	<i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc 9998)</i> <i>Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9973)</i> <i>Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999)</i> <i>Resolución A41-14 – Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familias</i>

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por la FIVAAF.

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. ANÁLISIS

2.1 Los Doc. 9998 y Doc. 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.

2.4 El Artículo 3 del Convenio sobre *Indemnización por Daños Causados a Terceros por Aeronaves* se refiere a la “Responsabilidad del operador” y el Artículo 5 a la “Prioridad de la indemnización”. El Artículo 9 se refiere al “Seguro” que los Estados miembros exigirán a sus operadores para que mantengan un seguro o garantía suficiente para cubrir su responsabilidad civil en el marco de dicho Convenio, siendo necesario que los Estados vigilen las mejores prácticas de las Entidades Aseguradoras a través de sus mecanismos de auditoría.

2.5 El Artículo 17 del Convenio de Montreal sobre Muerte y lesiones de los pasajeros-Daño del equipaje. 1. El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque, por lo que debería dedicarse la totalidad de la Póliza de Seguros referida a la responsabilidad del transportista a “reparar el daño causado al pasajero y/o sus familiares en caso de Muerte”.

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 de sus Aseguradoras/Operadores Aéreos de sus mejores prácticas, 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 beneficioso para los Estados y sus ciudadanos, poner en vigor la mejores prácticas y prestar la atención debida a las cláusulas de las Pólizas de Seguro de las Compañías Aéreas con sus Entidades Aseguradores.

3.3 Considerando la necesidad de equilibrar las indemnizaciones entre las partes, es crucial que los Estados vigilen las prácticas de las aseguradoras y que pueda dedicarse una cantidad mayor para compensar a las víctimas en consonancia con los requerimientos estipulados en las Pólizas suscritas por Líneas Aéreas.

— FIN —