

برنامج
الأغذية
العالمي



Programme
Alimentaire
Mondial

World
Food
Programme

Programa
Mundial
de Alimentos

**Segundo período de sesiones ordinario
de la Junta Ejecutiva**

Roma, 17-19 de mayo de 2000

NOTAS INFORMATIVAS



Distribución: GENERAL

WFP/EB.2/2000/INF/12

15 mayo 2000

ORIGINAL: INGLÉS

ACTUALIZACIÓN DEL INFORME SOBRE EL VUELO KSV 3275 A KOSOVO DEL AVIÓN FLETADO POR EL PMA

**Investigaciones, indemnización y
riesgo de responsabilidad civil**

La tirada del presente documento es limitada. Los documentos de la Junta Ejecutiva se pueden consultar en el sitio Web del PMA (http://www.wfp.org/eb_public/EB_Home.html).

INTRODUCCIÓN

1. La finalidad del presente informe es responder a la petición de la Junta Ejecutiva en su primer período de sesiones ordinario de 2000 (decisión 2000/EB.1/1). Además, tiene como objetivo dar una actualización general sobre los gastos realizados y los acontecimientos ocurridos tras el accidente del avión fletado por el PMA, vuelo KSV 3275, especialmente en lo que respecta a las distintas investigaciones abiertas hasta el momento, la posible indemnización a pagar y el riesgo de responsabilidad civil del PMA. Dada la complejidad jurídica de este asunto, y el hecho de que aun se están llevando a cabo las investigaciones del caso, es imposible en este momento predecir la responsabilidad civil del PMA en términos jurídicos y monetarios.

INVESTIGACIONES EN CURSO

La Oficina de Investigaciones y Accidentes (BEA) de Francia

2. Tras el accidente, y con arreglo al Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Oficina de Investigaciones y Accidentes (BEA) de Francia, emprendió una investigación en virtud de su calidad de Estado de matrícula de la aeronave accidentada ATR 42-300. Las autoridades francesas elaboraron un informe final que fue publicado el 28 de febrero de 2000. En dicho informe se concluía que el accidente se debió, esencialmente, a una acumulación de errores cometidos por la compañía Si Fly, los tripulantes del avión, el controlador de tránsito aéreo y las personas encargadas del aeropuerto. Específicamente, se dieron las siguientes causas: la tripulación carecía de disciplina de procedimiento; el controlador de tránsito aéreo militar, que no tenía experiencia anterior de trabajar en regiones montañosas, aparentemente se olvidó del avión de Si Fly; debido a dificultades económicas, a la empresa Si Fly le interesaba por sobre todo realizar el trabajo rápidamente, por lo que en ciertos casos no respetó los procedimientos reglamentarios; y el aeródromo se abrió a aeronaves civiles sin efectuar antes una evaluación completa sobre las condiciones de funcionamiento. Además, hubo otros dos factores que intervinieron en el accidente: la fatiga de la tripulación y emprender un vuelo con un avisador de proximidad a tierra (GPWS) fuera de servicio o desconectado.

Procedimientos penales ante el *Tribunale di Roma*

3. Los fundamentos en los que se basan las acciones judiciales emprendidas por el *Tribunale di Roma* se encuentran en el Código de procedimiento penal italiano (*Codice di Procedura Penale*). En Italia, cuando ocurre un accidente, el tribunal más cercano asume la jurisdicción y nombra a un fiscal (*Pubblico Ministero*) para que investigue las causas del suceso y procese a los responsables. El fiscal nombrado en esta instancia es Roberto Staffa. Su investigación está amparada por el secreto judicial. Sin embargo, se supo por medios periodísticos que, hasta el momento, Staffa ha llevado a cabo varias tareas: nombró a dos expertos aeronáuticos para que elaboraran un informe sobre el incidente; entrevistó a la oficina francesa BEA con respecto a los resultados de su investigación; y, por medio de una exhorto, solicitó que se entrevistase al controlador de tránsito aéreo. Se prevé que dicha investigación termine en agosto de 2000 o próximo a esa fecha.



La Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo (UNMIK)

4. Al parecer, la UNMIK creó un consejo de pesquisas para dar parte de los hechos del accidente, práctica normal siempre que ocurre un incidente que afecta a sus miembros. Esencialmente, se realiza una exposición detallada de los hechos como se conocen y se adjunta toda la documentación que hace al caso. Después de terminado el informe, se presentará al Departamento de Operaciones de Mantenimiento de la Paz de las Naciones Unidas (DPKO) en Nueva York para un mayor análisis y se remitirá luego al Departamento Jurídico de las Naciones Unidas. En esta instancia, se prevé que el informe del consejo de pesquisas esté listo para el 15 de mayo de 2000, y que en ese entonces se transmita al DPKO.

Las Fuerzas de Kosovo (KFOR)

5. Las KFOR no han abierto una investigación. Conforme al reglamento de las KFOR, cuando ocurre un supuesto delito, toda investigación o pesquisa que se lleve a cabo debe ser efectuada por el Estado que envía la persona a la que se investiga, que en este caso sería Inglaterra. Ello quizá explique por qué el Ministerio de Defensa británico emprendió la pesquisa que se describe más adelante.

Ministerio de Defensa británico

6. El Ministerio de Defensa británico creó un consejo de pesquisas para investigar específicamente si un oficial de la RAF que estuvo en el control de tránsito aéreo el día del incidente sufre alguna responsabilidad penal o no por sus acciones y, en general, para estudiar el efecto operacional de los procedimientos de la RAF o si dichos procedimientos requieren o no ser modificados. Se prevé que para agosto de 2000 (o fecha cercana) esté listo un resumen de las conclusiones del consejo de pesquisas.

INDEMNIZACIÓN

Seguro de responsabilidad civil para todos los pasajeros y seguro general del pasajero

7. Con arreglo al Reglamento de la CEE N°. 2407/92 y al Reglamento (CE) 2027, las compañías aéreas tienen la obligación de estar aseguradas por un máximo de 100.000 derechos especiales de giro (DEG) (valorados en 130.998 dólares al 11.05.00) por pasajero y una cantidad razonable después de eso. Esta obligación legal se cumplió en esta instancia por medio de varios enlaces contractuales entre el PMA, Balmoral y Si Fly. Cuando sucedió el accidente, correspondió la cobertura del seguro general de pasajeros que sacó la compañía Si Fly con su aseguradora italiana SASA. Por ello, todos los 21 pasajeros a bordo de la aeronave ATR estaban cubiertos por tal seguro general de pasajero por un máximo de 100.000 DEG según la ley. Toda parte que demandara por una cantidad mayor, tendría que emprender procedimientos judiciales en contra de las partes posiblemente responsables. La empresa SASA nombró a Giuseppe Guerrieri, abogado italiano, para que represente sus intereses judiciales. Guerrieri se encuentra actualmente en contacto con los familiares de las víctimas o sus representantes legales a fin de tramitar los pagos mencionados de 100.000 DEG al pariente más próximo de las víctimas.



Seguro suplementario

Empleados del sistema de las Naciones Unidas

PMA

8. Había tres empleados y consultores del PMA a bordo de la aeronave. Todos estaban cubiertos por el seguro de accidente personal del PMA. En poco tiempo se pagará una indemnización de 250.000 dólares al pariente más próximo del difunto.

UNMIK

9. Cinco empleados de la Unidad de Policía Civil que estaban de guardia con la UNMIK se encontraban a bordo de la aeronave. En virtud del reglamento de la UNMIK sobre indemnización en caso de muerte sucedida en el ejercicio de sus funciones oficiales en nombre de las Naciones Unidas, la máxima cantidad que se otorga es dos veces el sueldo anual básico del oficial menos las deducciones o 50.000 dólares; se asigna siempre la mayor de estas cifras. Dichas demandas están siendo tramitadas por el DPKO. El PMA presentó los documentos pertinentes para comenzar las demandas respecto de cada una de las cinco víctimas; las respectivas misiones permanentes nacionales ante las Naciones Unidas en Nueva York brindaron información adicional para completar la demanda. La junta interna del DPKO se reunirá en el mes de mayo para estudiar dichas demandas, y se espera que los pagos correspondientes se hagan en seguida.

Programa de voluntarios de las Naciones Unidas (VNU)

10. Un empleado del Programa de voluntarios de las Naciones Unidas falleció en el accidente; el VNU pagará una indemnización de 100.000 dólares al pariente más próximo.

Empleados de ONG

11. Al parecer, muchas de las ONG habían sacado seguros para sus empleados que cubrían por accidentes que ocurrieran en el desempeño de sus cargos. Las cantidades varían según la ONG, y sigue sin saberse si cada persona estaba cubierta o no por este tipo de seguro de indemnización.

RIESGO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

12. Las consecuencias jurídicas de un accidente pueden ser penales y civiles. En este caso, el Tribunale di Roma está investigando la posible existencia de acciones penales. Sin embargo, las demandas judiciales civiles por indemnización a causa de fallecimiento de los pasajeros podrían tal vez tener repercusiones mucho más importantes, por lo menos a nivel económico. Si bien el informe publicado por la BEA (Francia) no tiene como fin determinar responsabilidad individual o colectiva, sus conclusiones indican con bastante certeza a quién corresponde la verdadera responsabilidad. En este caso, según el informe mencionado, Si Fly, UNMIK y KFOR podrían tener todos parte de la responsabilidad de este accidente. No obstante, dado que la mayoría de las investigaciones están aún en curso, no puede en este momento evaluarse el riesgo de responsabilidad civil que pudiera corresponder al PMA.



GASTOS CORRIENTES DE LA CUENTA ESPECIAL PARA CASOS DE CATÁSTROFE KSV3275

13. Los gastos de la Cuenta especial para casos de catástrofe KSV3275 realizados hasta la fecha en el año 2000 suman 104.000 dólares. Los gastos totales de la cuenta especial ascienden a 540.000 dólares, cifra que incluye los gastos realizados a 31 de diciembre de 1999, según el informe a la Junta Ejecutiva del pasado febrero (WFP/EB.1/2000/3/1). La mayoría de los gastos recientes corresponde a los esfuerzos por acelerar los procedimientos jurídicos y de seguro necesarios. La Secretaría se complace en informar que el Gobierno de Italia realizó una generosa donación de 210 millones de liras a la Cuenta especial, que reducirá los gastos totales del Fondo General del PMA.