



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 31: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

POLITICA DE LA OACI DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES

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

RESUMEN

La Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y Familias unifica los intereses de las víctimas de la aviación comercial en todo el mundo, con el fin de lograr las mejores prácticas comunes respecto a los accidentes aéreos, aspirando a perfeccionar la atención a las víctimas y sus familias, los derechos de los pasajeros y la seguridad aérea. La Federación da continuidad al trabajo de colaboración con la OACI iniciado en 1983 por el Air Crash Victims Families Group (ACVFG).

La adopción de los Doc 9998 de Doc 9998, *Política de Asistencia a las Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias* y el Doc 9973, *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*, unido a la Enmienda 25 al Anexo 9 – *Facilitación*, han supuesto un avance sustancial a nivel mundial en la asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación. A pesar de ello, se desconoce el nivel de implementación de planes de asistencia de los Estados Miembros.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que inste al Consejo a:

- e elevar el rango de la Recomendación 8.46 del Anexo 9 adoptándola como norma internacional; y
- incluir en el Plan de Auditorías (USOAP) de la OACI formulaciones que permitan la comprobación del cumplimiento en cada uno de los Estados respecto a la Recomendación 8.46.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad de la aviación y facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable.
<i>Referencias:</i>	Resolución A38-1: <i>Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares</i> . <i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares</i> (Doc 9998). <i>Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares</i> (Doc 9973). Enmienda 25 al Anexo 9 – <i>Facilitación</i>

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde la 32ª Asamblea en 1998, en OACI se ha avanzado substancialmente en cuanto a la formulación de políticas de asistencia a las víctimas de accidentes y sus familiares. Especialmente hubo un gran impulso en la anterior 38ª Asamblea en Septiembre del 2013 en la que se adoptó la Resolución A38-1, que en esta 39ª Asamblea se pretende actualizar.

1.2 En esa misma Asamblea se endosó a nivel mundial la Política de la OACI de *Asistencia a las Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias* que fue previamente aprobada por unanimidad en el Consejo el 1 de Marzo del 2013 y que ha sido publicada como Doc. 9998. Este documento establece un régimen para atender a los pasajeros/víctimas de accidentes aéreos y es aplicable a nivel mundial para todos los Estados Miembros de la OACI.

1.3 Posteriormente, con la publicación del Manual Doc. 9973 se actualizó el material de guía de Asistencia a Víctimas y sus Familiares, un documento de gran interés práctico pues describe pautas que los Estados pueden seguir a la hora de cumplir con la Política antes mencionada.

1.4 Más recientemente el Consejo de la OACI en su sesión del 12 de junio de 2015, adoptó la Enmienda 25 al Anexo 9 de la Convención de Chicago que en su párrafo 8.46 introduce un método recomendado sobre la Asistencia de Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familias que dice:

“Los Estados Miembros deberían establecer legislación, regulación y/o políticas en apoyo a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias” que incluye además una notas de referencia a los Doc 9998 y Doc 9973.

1.5 Igualmente decidió que el Programa de Auditoría *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP) se actualizara incluyendo referencia a las provisiones del Anexo 9 que tuvieran relación con la seguridad operacional y en concreto aquellas relacionadas con la implementación de la Asistencia a Víctimas.

2. ANÁLISIS

2.1 La FIVAAF agradece el liderazgo que el Consejo de la OACI ha imprimido en los últimos cuatro años a esta cuestión así como los pasos sucesivos que se han venido dando. Reconocemos asimismo la necesidad de abordar esta cuestión desde una perspectiva mundial por cuanto la aviación es una actividad eminentemente internacional.

2.2 No obstante a las decisiones ya tomadas, en la actualidad se desconoce el nivel de implementación que los diferentes Estados hayan podido introducir en sus legislaciones nacionales. En muchos casos, al no existir una norma de obligado cumplimiento, y que sea auditada convenientemente, su implementación se ira retrasando, mientras el tráfico aéreo sigue creciendo.

2.3 La FIVAAF pide un mayor esfuerzo a todos los Estados para que apoyen que en la OACI el método recomendado introducido en el Anexo 9 pase a ser una norma internacional, de obligado cumplimiento, con el fin de que la Política de Asistencia a Víctimas de Aviación y sus Familiares sea una realidad y pueda ser eficazmente implantada en todos sus Estados Miembros lo antes posible.

2.4 Asimismo y con objeto de conseguir una mayor eficacia en el control de la implementación de la Asistencia a Víctimas en cada Estado, se propone que en los protocolos del Plan de Auditorías USOAP se introduzca un apartado en el que se siga de cerca la implementación, cumplimiento y seguimiento de los Planes de Asistencia a Víctimas tanto a nivel de la Administración de la Aviación Civil de los Estado Miembros como por parte de, entre otros: operadores aeroportuarios, autoridades de investigación de accidentes y compañías aéreas.

2.5 Su adopción universal conllevaría beneficios significativos para el público viajero, así como una mayor certidumbre para la propia industria de las líneas aéreas en cuanto a las reglas que rigen su responsabilidad sobre sus pasajeros.

2.6 La finalidad última es tratar de avanzar hacia una cultura de asistencia a víctimas que forme parte del propio sistema de la aviación comercial, sin que las medidas a ser tomadas se identifiquen solamente en el caso de producirse el accidente aéreo, de forma improvisada, sino que estén inicialmente previstas en los sistemas de la aviación civil de cada Estado. Todo ello sin duda alguna comportaría un beneficio para un sistema más seguro y más preventivo, facilitando y contribuyendo al crecimiento sostenible del transporte aéreo.

— FIN —