Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ATConf/7-WP/10[1]
7/9/26
(Nota de información)

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.3: Fortalecer el mecanismo de planificación para emergencias y la protección del público consumidor para lograr un sistema de aviación resiliente

IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE LA OACI SOBRE ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS FAMILIARES (DOC 9998)

[Nota presentada por la Federación Internacional de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos (ACVFFI)]

RESUMEN

Esta nota examina el persistente déficit de implementación de la Política de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre la Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9998) y del Manual asociado (Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, Doc 9973), pese a la elevación en 2022 del método recomendado 8.46 a la Norma 8.43 del Anexo 9. Los datos del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) muestran un nivel de implementación efectiva muy bajo. La Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos (ACVFFI) sostiene que el problema no es la calidad de los documentos de 2013, sino su aplicación desigual. La prioridad es la implementación efectiva, la vigilancia, la formación y la inclusión real de las familias en la planificación, la capacitación y la respuesta.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares no es un complemento humanitario opcional: es un componente de la resiliencia del sistema de aviación y de la protección de los pasajeros en la peor de las disrupciones. El Doc 9998 (2013) y el Doc 9973 (2013) establecen la política y la orientación de la OACI. La Asamblea y el Consejo han reafirmado esa política en sucesivas resoluciones, incluida la A42-15.

1.2 En la ATConf/6 (2013) se impulsaron principios de protección del consumidor de carácter operacional. La asistencia postaccidente, en cambio, se desarrolló principalmente en el ámbito de la facilitación y de la Asamblea. ATConf/7 ofrece ahora la ocasión de vincular esa obligación con la resiliencia económica y reglamentaria del transporte aéreo, sin duplicar la nota de la Secretaría sobre protección del consumidor y planificación para emergencias.

[1] Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la ACVFII.

1.3 La Federación Internacional de Familias de Víctimas de Accidentes Aéreos (ACVFFI), organización internacional que agrupa la voz de las familias y que ha acompañado e impulsado este proceso ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desde su constitución, presenta esta nota para que la Conferencia sitúe la implementación, y no la reescritura de la orientación, en el centro de la conferencia.

2. EL DÉFICIT DE IMPLEMENTACIÓN

2.1 Casi trece años después de la aprobación del Doc 9998 y casi cuatro años después de la aplicabilidad de la Norma 8.43 del Anexo 9, la implementación efectiva sigue siendo críticamente baja. Según los datos presentados al Grupo de Trabajo WG-AAAVF del Grupo de Expertos sobre Facilitación (FALP/14), la puntuación de implementación efectiva (EI) del Protocolo del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) 6.383, entre los 55 Estados auditados hasta febrero de 2026, era del 10,91%. Solo seis Estados fueron evaluados como satisfactorios.

2.2 Ese dato no es un detalle técnico. Significa que, cuando ocurre un accidente, la mayoría de las familias siguen enfrentando retrasos, información contradictoria, ausencia de un interlocutor claro y falta de apoyo inmediato. La elevación a Norma fue un logro normativo necesario, pero no ha bastado para cambiar la práctica.

2.3 ACVFFI mantiene la claridad y efectividad del Doc 9998 y el Doc 9973. Mientras no exista una masa crítica de planes nacionales aplicados, ejercicios realizados y lecciones documentadas, cualquier revisión carecería de base empírica suficiente y desviaría recursos de lo urgente: que los Estados apliquen la política vigente.

3. PRIORIZACIÓN

3.1 **Legislación y plan nacional operativos.** Los Estados deben disponer no solo de un texto con referencia legal, sino de un Plan Nacional de Asistencia a Familiares con funciones, plazos, centros de asistencia, notificación previa a la publicación de listas, gestión de efectos personales, pagos anticipados cuando proceda, y coordinación entre autoridades, explotadores y terceros.

3.2 **Vigilancia.** La OACI debe mantener y reforzar el seguimiento USOAP/notificación electrónica de diferencias (EFOD) del expediente de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (AAAVF), identificar las causas del incumplimiento y orientar el apoyo a los Estados con mayores lagunas, en línea con el principio de que ningún país quede atrás.

3.3 **Capacitación utilizable.** El curso AAAVF debe ser revisado en eficiencia y contenido y el iPack deben promocionarse. Su contenido ha de anclarse en el Doc 9998 y el Doc 9973 del sistema de la OACI, y no en un modelo nacional único de cada Estado. ACVFFI debe participar de forma efectiva en el diseño, la validación y la impartición, aportando la experiencia de quienes han vivido la respuesta y aportan visión profesional sobre las lecciones aprendidas.

3.4 **Oficinas Regionales.** Los talleres regionales solo serán útiles si tienen un objetivo claro: dar a conocer y aplicar la Política de Asistencia a Víctimas y Familias de la OACI, no únicamente intercambiar sistemas nacionales heterogéneos que dispersan el objetivo principal: implementación de la Política de Asistencia a Víctimas y Familias de la OACI. Las Oficinas Regionales deben contar con orientación uniforme y con la participación de ACVFFI y sus asociaciones.

3.5 En ese sentido, España ha financiado 2 Talleres de Asistencia a Víctimas y Familias a través de las Oficinas Regionales Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) México y Sudamérica (SAM)-Oficinas Regionales de Lima, que tendrán lugar del 19 al 21 de octubre de 2026 en México DF y del 1 al 3 de diciembre de 2026 en Lima-Perú, que podría constituirse en el modelo a seguir por los demás Estados Miembros que quieran contribuir de modo más directo en la implementación de la Política de Asistencia a Víctimas de la OACI.

3.6 **Industria.** Se reconoce el avance de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) al incorporar en 2025 un capítulo de asistencia a familiares en su manual de respuesta ante emergencias y al reforzar la formación asociada. Ese progreso debe verificarse en la práctica y complementarse con una integración equivalente por parte del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) en los aeropuertos de salida, llegada y próximos al lugar del suceso. La colaboración con ACVFFI debe ser considerada más allá de una mención protocolaria.

4. INCLUSIÓN DE LAS FAMILIAS

4.1 Las familias no son un "público destinatario" de la política: son parte interesada esencial. ACVFFI ha impulsado durante casi dos décadas la Norma 8.43, los simposios AAAVF, la formación y las resoluciones de la Asamblea. Esa contribución ha sido reconocida, entre otros, con el 44 Premio Edward Warner concedido a ACVFFI por su larga trayectoria e hitos conseguidos en ese tiempo.

4.2 Pese a ello, la participación de ACVFFI en grupos de expertos, cursos, iPacks y organización de eventos ha sido irregular. Las recomendaciones del Simposio AAAVF 2021 que pedían cooperar con ACVFFI antes, durante y después de un accidente no se han traducido en un mecanismo estable sino más bien en la voluntad de los liderazgos de turno en cada equipo.

4.3 La Conferencia debería recomendar que la OACI, los Estados, IATA y ACI establezcan modalidades concretas de inclusión de ACVFFI: consulta temprana en la elaboración de planes y materiales; participación en ejercicios; acceso a la información necesaria para aportar experiencia; y un interlocutor claro en la Secretaría para el expediente AAAVF.

4.4 Asimismo, ACVFFI invita y solicita de los Estados Miembros que opten a la organización del Tercer AAAVF el próximo año 2027 de acuerdo con los requisitos exigidos por la OACI para este tipo de eventos, que otorgará al Estado organizador el prestigio, la innovación y la credibilidad de su compromiso con las víctimas de accidentes aéreos y sus familias.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Un sistema de transporte aéreo resiliente no se mide solo por la recuperación de la conectividad, sino por la dignidad con la que trata a las personas cuando el vuelo no llega a su destino final. El marco de la OACI ya existe y lo que falta es aplicarlo.

5.2 La ATConf/7 debe enviar un mensaje inequívoco: implementación primero; inclusión real de las familias; sin revisión prematura del Doc 9998 ni del Doc 9973.

— FIN —