

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**
COMITÉ EJECUTIVO**Cuestión 13: Programas de facilitación****ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIARES**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

REVISIÓN NÚM. 1**RESUMEN**

En 2016, en la Resolución A39-27 de la Asamblea se exhortó a los Estados a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, incluso mediante la formulación de leyes, reglamentos y/o políticas de asistencia a las víctimas y el examen de la política de la OACI que figura en el Doc 9998 y los textos de orientación conexos que figuran en el Doc 9973 de la OACI. Este compromiso se reafirmó en la Resolución A40-16 de la Asamblea, instando a los Estados miembros a aplicar las disposiciones del Anexo 9 conexas formuladas para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. Con el fin de asistir a los Estados miembros en el establecimiento de sus medidas, en diciembre de 2021 se celebró el Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) dedicado a este tema. En dicho simposio se identificó una lista de 30 recomendaciones para ser la consideración de todas las partes interesadas involucradas. En la presente nota figuran los avances que se han hecho en materia de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares desde la última Asamblea. En la conclusión se proponen prioridades y los resultados esperados durante el próximo trienio y las actualizaciones de la Resolución A39-27 de la Asamblea.

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

- reconocer la labor realizada por la OACI que figura en el párrafo 2;
- respaldar el programa de trabajo y las prioridades para el trienio 2023-2025 establecidas por la Organización y que se relacionan con las recomendaciones del AAAVF 2021 que figuran en el párrafo 3;
- instar a los Estados, la industria y otras partes interesadas a incrementar sus esfuerzos para la implementación de las recomendaciones emanadas del AAAVF 2021 dirigidas a ellos; y
- adoptar la Resolución A41-xx que figura en el apéndice B y que sustituye a la Resolución A39-27 de la Asamblea.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de <i>Seguridad operacional y Seguridad de la aviación y facilitación</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Se prevé que las actividades a las que se refiere esta nota se emprendan con recursos del presupuesto regular del trienio 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias de conformidad con el Plan de Actividades 2023-2025. |
| <i>Referencias:</i> | Anexo 9 — <i>Facilitación</i> Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140) <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) <i>Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional</i> (Doc 9740), hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 Acta final de la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico, Montreal, mayo de 1999 Informe del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Resolución A39-27 de la Asamblea: *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* señala que la política de la OACI “debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares” y que “los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares”. La Resolución A39-27 también insta a los Estados miembros a informar a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* que se vinculan a los planes de asistencia a los familiares.

1.2 Asimismo, el 40º período de sesiones de la Asamblea adoptó la Resolución A40-16 que “insta a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares” y “pide al Consejo que considere elevar a la categoría de norma internacional el método recomendado 8.46 del Anexo 9, así como que considere introducir un nuevo método recomendado en el Anexo 9 dirigido a los explotadores de aeronaves y aeropuertos sobre la elaboración de planes adecuados para prestar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y que los comuniquen a la OACI”.

1.3 El Artículo 28 del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 [*Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (MC99)] establece que los transportistas aéreos, al producirse accidentes aéreos que provoquen lesiones o la muerte de pasajeros o pasajeras, deberán brindar asistencia a las víctimas de dichos accidentes y a las personas físicas que tengan derecho a indemnización, mediante pagos adelantados, sin demora, para que puedan hacer frente a sus necesidades económicas inmediatas, si así lo exige la legislación nacional del transportista. La Conferencia de Montreal también adoptó la Resolución núm. 2, que insta a los transportistas a pagar esos adelantos y alienta a los Estados parte en el Convenio a tomar las medidas adecuadas de conformidad con su legislación nacional para promover este comportamiento por parte de los transportistas. En consecuencia, resulta apropiado que la Asamblea de la OACI recomiende a los Estados establecer dicha legislación.

2. LABOR REALIZADA POR LA OACI

2.1 En marzo de 2022, tras las recomendaciones de la Decimosegunda Reunión del Grupo Experto en Facilitación (FALP/12) celebrada en julio de 2021, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 29 del Anexo 9 — *Facilitación*. La Enmienda 29 elevó a norma el método recomendado 8.46, (ahora norma 8.47 en la Enmienda 29, decimosexta edición, que será aplicable a partir del 18 de noviembre de 2022), obligando así a los Estados a establecer leyes, reglamentos y/o políticas que apoyen la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. La Enmienda 29 también adoptó un nuevo método recomendado 8.48 en virtud del cual los Estados deberían asegurarse de que cada explotador de aeronave o de aeropuerto elabore planes para proporcionar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. Esto debería tener en cuenta que los planes de los explotadores de aeropuertos que forman parte de los planes de emergencia de aeródromo (AEP) exigidos en el Anexo 14 — *Aeródromos* pueden ser aplicables.

2.2 Un examen de la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 relacionados con la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, como se establece en el Anexo 9, capítulo 8, sección I, mostró un bajo índice de aplicación. Paralelamente, se estableció que el conocimiento insuficiente de las orientaciones conexas de la OACI existentes, a saber, el Doc 9998, *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, y el Doc 9973,

Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, está llevando a un bajo nivel de aplicación de los SARPS conexos por parte de algunos Estados. El Doc 9998 establece las políticas de la OACI sobre asistencia a los familiares y alienta a los Estados a integrar estas políticas cuando planifiquen sus leyes, reglamentos y/o políticas en la materia. El Doc 9973 ofrece orientación sobre los tipos de planes de asistencia a los familiares y cómo elaborarlos, así como las distintas modalidades disponibles para ofrecer dicha asistencia, con información sobre las responsabilidades de los Estados, los explotadores de aeronaves y demás proveedores de asistencia a los familiares.

2.3 Con el fin de proporcionar a los Estados las herramientas adecuadas para la creación de capacidad, se está desarrollando un curso titulado “Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares” para proporcionar a los representantes de las autoridades de aviación civil (CAA), a los funcionarios y funcionarias gubernamentales y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos las competencias necesarias para formular o perfeccionar las leyes, reglamentos, políticas y planes pertinentes de asistencia a los familiares de conformidad con los Docs 9973 y 9998. Este curso de cuatro días de duración apoya, en particular, la reciente actualización del Anexo 9, en la que se eleva el método recomendado (RP) 8.46 a la norma internacional 8.47 en la Enmienda 29 de ese Anexo, y la introducción de un nuevo RP 8.48 del Anexo 9, dirigido a los explotadores de aeronaves y aeropuertos sobre la formulación de planes adecuados para la asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. El curso está disponible en formato virtual y presencial, en inglés.

2.4 En diciembre de 2021, la OACI organizó el primer Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) auspiciado por el Gobierno de España. El simposio contribuyó a mejorar la cooperación en la aplicación de medidas prácticas relacionadas con la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares en varios ámbitos. Permitió compartir mejores prácticas tanto en la comunicación de información sensible como en la gestión de las indemnizaciones por parte de las compañías de seguros, al tiempo que se identificaron lagunas y se formularon conclusiones para apoyar la aplicación de estrategias a corto, mediano y largo plazo. El simposio identificó un total de 30 recomendaciones que se presentan en el informe del AAAVF 2021 (apéndice A) <https://www.icao.int/Meetings/AAAVF2021/Pages/default.aspx>.

2.5 En particular, el AAAVF 2021 identificó que los Estados no siempre cuentan con las leyes y/o las políticas necesarias para apoyar la asistencia a los familiares, tal y como establece la norma 8.47. Además, el simposio observó que el sistema de aviación aún no tiene suficientemente en cuenta a las víctimas, los sobrevivientes y a sus familiares cuando se produce un accidente aéreo. Los participantes expresaron que la OACI tiene un papel clave que desempeñar para ayudar a los Estados a ofrecer una respuesta más sólida a estos trágicos acontecimientos. El AAAVF 2021 tomó nota de que al menos 56 Estados aún tienen que el MC99 y que la falta de ratificación universal del MC99 dificulta el establecimiento de regímenes de compensación mejorados y normalizados. El simposio alentó la ratificación a nivel mundial del MC99, ya que en todo el mundo no hay uniformidad en el tratamiento de las víctimas y sus familiares.

2.6 El Consejo de la OACI respaldó las 30 recomendaciones que surgieron del AAAVF 2021 y, al hacerlo, reconoció que algunas de esas recomendaciones podrían requerir un seguimiento y medidas oportunos por parte de los grupos de trabajo de la OACI pertinentes. De conformidad con la recomendación 1 del informe, se publicó un boletín electrónico que tenía adjunto el informe final del Simposio AAAVF 2021 para informar a los Estados de las conclusiones y recomendaciones del informe.

2.7 A raíz de una propuesta formulada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF), el Consejo designó oficialmente el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares (véase C-DEC 224/5). El 20 de febrero de 2022, la OACI organizó el primer día de conmemoración, que incluyó una página web dedicada con recursos, un mensaje de video del presidente de la FIVAAF y una campaña en las redes sociales para sensibilizar a las personas acerca de la importancia de la ocasión.

3. PRIORIDADES Y RESULTADOS PARA EL TRIENIO 2023-2025

3.1 El Consejo solicitó (véase C-DEC 225/2) que las recomendaciones del AAVF 2021 se compartieran con la Asamblea y que se incorporaran al Plan de Actividades del próximo trienio las recomendaciones del Simposio que requieran nuevas consultas con grupos expertos, teniendo en cuenta la provisión de asistencia a los Estados miembros para la creación de capacidad.

3.2 En consonancia con las recomendaciones del AAVF 2021, la labor y las prioridades del programa relacionadas con la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares previstas para el próximo trienio abordan las áreas siguientes:

3.2.1 Evaluar el nivel de aplicación por parte de los Estados de los anexos de la OACI relativos a los SARPS: la vigilancia del cumplimiento de los SARPS relacionados con el AAVF se llevará a cabo a través del USOAP de la OACI, mientras que la información adicional se recopilará mediante el mecanismo EFOD;

3.2.2 Identificación de lagunas y formulación de recomendaciones posteriores: Se llevará a cabo una evaluación en la que se considerará la cuestión general del apoyo a las víctimas y a sus familiares en todos los anexos, de manera de identificar las posibles orientaciones que falten y de elaborar otras recomendaciones *ad hoc*, según sea necesario, en estrecha coordinación con las direcciones de la OACI pertinentes, los grupos expertos, los grupos de trabajo de la OACI, los Estados miembros, las organizaciones internacionales y la industria a través de un grupo de discusión;

3.2.3 Asistencia a los Estados miembros a través de instrucción, textos de orientación, seminarios regionales de implementación, proyectos de asistencia para la creación de capacidad mediante:

- a) la impartición del curso de instrucción recientemente diseñado relativo a la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, que se basa en el Doc 9998 y el Doc 9973, lo que permite a los Estados establecer conocimientos básicos; y
- b) organización de seminarios prácticos regionales en Estados/regiones con necesidades especiales contando con el apoyo de la FIVAAF y sus asociaciones, para aportar experiencia fáctica adicional y credibilidad, según sea necesario.

3.2.4 La promoción de los reglamentos y las políticas correspondientes para mejorar su nivel de aplicación:

- a) las Oficinas Regionales serán parte activa en la promoción de las políticas y las orientaciones pertinentes, como el Doc 9998;

- b) celebración del día de conmemoración los días 20 de febrero de 2023, 2024 y 2025 para reiterar la importancia de esta ocasión recordando a las víctimas y expresando solidaridad a sus familiares, y para reiterar el compromiso de la OACI de seguir trabajando con los Estados miembros y las partes interesadas para mejorar la seguridad operacional de la aviación y prevenir que ocurran ese tipo de tragedias en el futuro; y
- c) organización de un simposio en 2024: La OACI emitirá una comunicación a los Estados para solicitarles que acojan el próximo simposio AAAVF con el fin de asegurarse de que el primer Simposio AAAVF, organizado por el Gobierno de España, tenga continuidad convocando simposios similares que encajen en el ciclo de la Asamblea de la OACI con el objetivo de informar a la Asamblea acerca de los resultados de estos eventos.

3.3 Se insta a la Asamblea a que aliente a los Estados, la industria y otras partes interesadas a que incrementen sus esfuerzos en torno a la aplicación de las recomendaciones del AAAFV 2021 dirigidas a esas instancias, con el fin de proporcionar la asistencia adecuada a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares. Se invita a los Estados miembros a adoptar la Resolución A41-xx de la Asamblea, que figura en el apéndice B y que sustituye a la Resolución A39-27.

APÉNDICE A

LISTA DE LAS TREINTA RECOMENDACIONES DEL AAVF 2021

Las recomendaciones del AAVF 2021 que se enumeran a continuación se refieren a las medidas que podrían tomar la OACI, los Estados y/u otras partes interesadas:

- 1) La OACI tendría que alentar a los Estados a implementar el método recomendado 8.46¹ del Anexo 9, así como el Doc 9998 y el Doc 9937 de la Organización. Las personas participantes sugirieron que la OACI envíe una comunicación a los Estados, a la que adjunte el informe final del Simposio AAVF, en el proceso para solicitar la aplicación de las conclusiones y recomendaciones del informe;
- 2) Se sugirió también que la OACI revise y actualice el Doc 9998 y el Doc 9973 basándose en experiencias recientes;
- 3) La OACI debería seguir vigilando el cumplimiento de los SARPS relacionados con el AAVF por medio de su Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), mientras que la recopilación de información adicional se hace a través del mecanismo de notificación electrónica de diferencias EFOD;
- 4) El Consejo de la OACI tendría que elevar el método recomendado 8.46 de la OACI a la categoría de norma internacional y, por tanto, de conformidad con el Artículo 37 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago), crear la obligación de que los Estados cumplan esa disposición si no se notifica una diferencia. La norma debe auditarse en el marco del USOAP;
- 5) Debe realizarse una evaluación tomando en consideración la cuestión general del apoyo a las víctimas y a sus familiares en todos los Anexos, detectando cualquier posible deficiencia y formulando nuevas recomendaciones en caso necesario;
- 6) La OACI debería promover una combinación de reglamentación, instrucción y cooperación entre autoridades, proveedores de servicios y líneas aéreas, e incluir a la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVA AF) y sus asociaciones con el fin de mejorar la implementación del Doc 9998 de la OACI por parte de los Estados, explotadores de aeronaves y aeropuertos;
- 7) La OACI debería promover la implementación del Doc 9998 de la OACI, la ratificación del Convenio de Montreal de 1999 (MC99) y el cumplimiento de los SARPS del Anexo 9. Asimismo, debería organizar talleres regionales en Estados/Regiones con necesidades especiales, que dependan del apoyo de la FIVA AF y sus asociaciones, según corresponda;

¹ El 9 de marzo de 2022 el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 29 del Anexo 9, decimosexta edición, que incluía la elevación a norma del método recomendado 8.46. Ahora el método recomendado 8.46 se ha convertido en la norma 8.47 en la Enmienda 29 del Anexo 9, decimosexta edición, que será aplicable a partir del 18 de noviembre de 2022.

- 8) Las oficinas regionales de la OACI deberían desempeñar un papel activo en la promoción de las políticas mencionadas anteriormente y la organización de talleres que dependan del apoyo de la FIVAAF y sus asociaciones, según corresponda;
- 9) La función del AAVF en la Secretaría de la OACI debería ser concreta y contar con el apoyo de un grupo responsable establecido;
- 10) Se necesitan grandes esfuerzos para apelar a la responsabilidad de las agencias y medios de comunicación a fin de que traten la información sobre accidentes respetando la dignidad de las víctimas, familiares e individuos. La experiencia de algunas tragedias recientes acaecidas fuera del entorno de la aviación podría ayudar en ese sentido. La OACI debería preparar una compilación de las mejores prácticas que aplican actualmente los Estados y agentes. Quizás en una evaluación de esas mejores prácticas habría que considerar la formulación de un código de conducta sobre comunicación para compartirlo a escala mundial;
- 11) Debe alentarse la ratificación del MC99 ya que el tratamiento de las víctimas y sus familiares no goza de uniformidad a escala mundial;
- 12) Es necesaria una iniciativa específica para normalizar el proceso que han de seguir las familias cuando tiene lugar un accidente, e incluir una orientación adecuada que explique los pasos en un lenguaje sencillo;
- 13) Los pagos adelantados deben convertirse en una práctica mundial. Se sugiere la celebración de un taller específico para avanzar en este tema y establecer las decisiones que deban tomarse. Asimismo, debe revisarse el nivel total de indemnización obligatoria en proporción a las pólizas de seguros suscritas por los explotadores de aeronaves. La OACI debería organizar foros *ad hoc* específicos para tratar sobre las indemnizaciones y los procedimientos de facilitación destinados a las personas supervivientes y familiares de las víctimas;
- 14) Un grupo de la OACI debería, con el debido asesoramiento jurídico, considerar las mejores prácticas de las compañías de seguros y su relación con las víctimas y familiares, y equilibrar las necesidades de las líneas aéreas y también de víctimas y familiares;
- 15) Tras el foro específico celebrado para hablar sobre las indemnizaciones, y después de haber analizado las mejores prácticas de las compañías de seguros, la comunidad debería evaluar si es preciso examinar el MC99 y otros tratados conexos;
- 16) El Grupo Experto en Investigación de Accidentes (AIGP) debería considerar la posibilidad de proponer textos de orientación para que los equipos de investigación de accidentes proporcionen textos informativos específicos que incluyan información sobre “qué, cuándo y cómo” para las familias de las víctimas;
- 17) El AIGP debería considerar también la posibilidad de proporcionar orientación sobre cómo dirigirse a los medios de comunicación cuando ocurre un accidente y cómo seguir proporcionando información verificada y oportuna para su difusión pública protegiendo a la vez el proceso de investigación;

- 18) La independencia, el rigor y la capacidad técnica de las autoridades de investigación de accidentes son requisitos previos fundamentales para aportar valor a las constataciones resultantes de las investigaciones de accidentes y también, lo que es más importante, para dar credibilidad a los informes de accidentes. Es esencial que no haya un conflicto de intereses. La promoción de la cooperación regional por parte de la OACI ayudará a mejorar el proceso de investigación al aliviar los casos de escasez de recursos técnicos y/o experiencia en determinados Estados;
- 19) La OACI tiene que insistir en la independencia clara de la autoridad de investigación de accidentes, cuyo objetivo principal es determinar las causas principales de un accidente y evitar que se repita, y de la investigación judicial, para determinar la posible responsabilidad penal;
- 20) Los informes finales de la investigación de accidentes deberían ser fácilmente comprensibles para las familias y traducirse a todos los idiomas pertinentes para las familias;
- 21) Debería potenciarse la transparencia respecto a los informes de investigación de accidentes por medio de una plataforma web de la OACI, en la que se facilite el intercambio de informes y sus recomendaciones entre las autoridades y especialistas de investigación;
- 22) La OACI debería crear una plataforma web para facilitar el intercambio de información a las autoridades y especialistas de investigación de la seguridad operacional;
- 23) La OACI debería respaldar las actividades de creación de capacidad de los Estados, entre otras cosas por medio del curso de instrucción de reciente creación, relativo a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y basado en el Doc 9998 y en el Doc 9973, con el fin de ayudar a los Estados a establecer los conocimientos básicos. En la impartición del curso la OACI debería cooperar con la FIVAAF para aportar credibilidad y experiencia fáctica adicional;
- 24) Se alienta a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) a utilizar el Doc 9998 de la OACI e incorporar el AAASF a sus planes. La OACI audita el cumplimiento de los SARPS por parte de los Estados y se invita a la IATA a que integre el seguimiento de los planes de las líneas aéreas por medio de su programa de auditoría de la seguridad operacional IOSA;
- 25) Se invita a la IATA a integrar la asistencia a las víctimas y sus familiares en la labor de su Grupo Experto en Planificación para Casos de Emergencia y a considerar la participación de la FIVAAF en este Grupo;
- 26) Se invita al Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) a que, dada la importancia de los aeropuertos de salida y de llegada y de los aeropuertos situados cerca del lugar del accidente para facilitar los arreglos posteriores a una catástrofe aérea, incluya la auditoría, el seguimiento y la acreditación de los planes de apoyo a las víctimas y familiares en los programas de acreditación de sus miembros;
- 27) La OACI debería intensificar la cooperación entre la OACI, la IATA, el ACI y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), y otras organizaciones interesadas, entre otras formas mediante la elaboración de documentos de orientación conjuntos;
- 28) El informe del primer Simposio AAASF, incluidas sus conclusiones y recomendaciones, debería publicarse en el sitio web de la OACI y también en papel para ampliar las lecciones aprendidas y servir de base para eventos similares en el futuro en otros Estados;

- 29) Se invita a los Estados y asociaciones como la IATA y el ACI, a colaborar con la FIVAAF antes, durante y después de un accidente de aviación, recurriendo a experiencias previas; y
- 30) Se recomienda que le den continuidad al Simposio AAASF en el futuro con simposios organizados de modo similar, que se celebren cada dos o tres años para que encajen dentro del ciclo de la Asamblea de la OACI. La Organización debería informar a la Asamblea de los resultados de estos eventos.

APÉNDICE B

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA EL 41º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Resolución ~~A39-27~~ A41/xx: Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

Habiendo considerado que, a pesar de ser el transporte aéreo internacional el medio de transporte más seguro, no se puede garantizar la total eliminación de accidentes graves;

Considerando que las acciones del Estado del suceso deberían ocuparse de las necesidades más críticas de las personas afectadas por un accidente de aviación civil y recordando la inclusión, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la entrada rápida en el Estado en el que se produce el accidente a los familiares de las víctimas de accidentes aéreos;

Considerando que la política de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) debería ser asegurarse de que la Organización y sus Estados miembros consideren y tengan en cuenta el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Considerando que es esencial que la OACI y sus Estados miembros reconozcan la importancia de notificar oportunamente a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil; de recuperar rápidamente e identificar con precisión a las víctimas; de devolver los efectos personales de las víctimas y de transmitir información exacta a sus familiares;

Reconociendo la función de los gobiernos cuyos ciudadanos resulten víctimas de accidentes de aviación civil para notificar y asistir a los familiares de las víctimas;

Recordando el Artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal, que disponen proceder sin demora a efectuar pagos adelantados a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y reconociendo que la falta de ratificación universal del Convenio de Montreal dificulta que haya regímenes de indemnización mejorados y normalizados;

Recordando la adopción de la Enmienda 29 del Anexo 9 — *Facilitación* de la OACI por medio de la cual el método recomendado 8.46 se elevó a la norma 8.47, obligando así a los Estados a establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares;

Reconociendo la aprobación por el Consejo de la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998) en marzo de 2013 y la publicación del *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) en diciembre de 2013; y

Reconociendo que un examen de la lista de verificación (CC) del sistema del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) indicó que existe un bajo grado de implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) relacionados con el Anexo 9;

Considerando que es indispensable que se preste apoyo a los familiares de las víctimas de accidentes de aviación civil, dondequiera que ocurra el accidente, y que la experiencia adquirida por los proveedores de asistencia, incluidos los procedimientos y políticas eficaces, se transmita rápidamente a otros Estados miembros y a la OACI para mejorar las actividades de los Estados en materia de asistencia a los familiares;

Considerando que la armonización de las reglamentaciones para atender a las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares es también un deber humanitario y una función facultativa del Consejo de la OACI contemplada en el Artículo 55 c) del Convenio de Chicago;

Considerando que los Estados deberían ofrecer una solución homogénea para el tratamiento de las víctimas de accidentes de aviación civil y de sus familiares;

Reconociendo que el transportista aéreo implicado en un accidente de aviación civil suele ser el más indicado para prestar asistencia a los familiares inmediatamente después del accidente;

Reconociendo la importancia de la decisión del Consejo de designar oficialmente el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares, recordando a las víctimas y expresando solidaridad a sus familiares, así como seguir trabajando para mejorar la seguridad operacional de la aviación y prevenir que ocurran ese tipo de tragedias en el futuro;

Reconociendo los resultados del Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) de la OACI, incluidas las 30 recomendaciones que figuran en el informe del simposio;

Recordando las iniciativas útiles llevadas a cabo por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias (FIVAAF);

Tomando nota de que los familiares de las víctimas de un accidente de aviación civil, independientemente del lugar donde se produzca el accidente o de la nacionalidad de las víctimas, manifiestan determinadas necesidades y emociones humanas básicas; y

Reconociendo que la atención del público seguirá concentrándose en las investigaciones de los Estados, así como en los aspectos de interés humano de los accidentes de aviación civil;

~~*Recordando* la publicación de la *Orientación sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Circular 285) de la OACI en 2001 y la incorporación, en 2005, de disposiciones en el Anexo 9 para permitir la rápida entrada de los familiares de las víctimas de accidentes de aviación al Estado de suceso cuando se produce un accidente; y~~

~~*Tomando nota* de la incorporación en 2015 de una nueva disposición en el Anexo 9 para que los Estados sancionen legislación, reglamentación o políticas que favorezcan la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares;~~

La Asamblea:

1. *Exhorta* a los Estados miembros a reafirmar su compromiso de prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares;
2. *Insta* a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares, ~~considerando~~ como se dispone en la norma 8.47 del Anexo 9 y la Política de la OACI ~~contenida en el Doc 9998~~, y en cumplimiento del Artículo 28 del Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 y la Resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal;
3. *Alienta* a los Estados que ya cuenten con legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares a que reexaminen estos documentos, según sea necesario, considerando la orientación del Doc 9973 y la Política de la OACI contenida en el Doc 9998;
4. *Insta* a los Estados miembros a informar ~~periódicamente~~ a la OACI, mediante la lista de verificación del cumplimiento (CC) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), ~~sobre~~ el grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas;
5. *Insta* a los Estados miembros a reconocer el 20 de febrero como día internacional de conmemoración de las víctimas de accidentes aéreos y de sus familiares y a llevar a cabo conmemoraciones nacionales relevantes para sus ciudadanos afectados por las tragedias de la aviación civil;
6. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a ratificar y aplicar el Convenio de Montreal del 28 de mayo de 1999 (Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional);
7. *Acoge con satisfacción* las recomendaciones del Simposio y encarga al Consejo que incorpore al Plan de Actividades del próximo trienio las recomendaciones del Simposio que requieran nuevas consultas con grupos expertos y, en particular, que apoye las necesidades de creación de capacidad de los Estados miembros;
8. *Encarga* al Consejo que apoye a la Secretaría en el seguimiento activo y oportuno de los grupos de trabajo pertinentes de la OACI en relación con las 30 recomendaciones dimanantes del simposio, según sea necesario;
- 5.9 *Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares ~~que se obtenga a través de la CC~~, considere ~~considerar~~ más a fondo la elaboración de normas y métodos recomendados para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familiares; y
610. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución ~~A38-1~~ A39-27.