

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 14: Programas de facilitación****ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES AÉREOS Y SUS FAMILIAS**

Nota presentada por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias)

RESUMEN

Desde que en 2001 la OACI publicó la Circular 285, sustituida por la Política de sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, Doc 9998 y el manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, Doc 9973, en la 38ª Asamblea General, el tratamiento en la asistencia a víctimas y sus familias de accidentes de aviación civil ha tenido un amplio recorrido que sin embargo no se ve reflejado en los datos recogidos por el Programa de la Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional(USOAP). Es necesario pues seguir avanzando en la línea trazada por la Política de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias. Teniendo en cuenta la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) encaminada a prestar apoyo a los Estados Miembros, la asistencia a víctimas de accidentes es parte de ella de manera más efectiva.

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

- volver a solicitar al Consejo que considere la actualización de la Práctica Recomendada 8.46 del Anexo 9 que recomienda los Estados el establecimiento de legislación, regulación, y/o políticas de asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias, en una Estándar Internacional, tal que dinamice y facilite la implementación global;
- inste al Consejo a mantener su nivel de monitorización sobre la implementación vía el Programa de la Auditoria de la Vigilancia de la Seguridad Operacional(USOAP); y
- solicitar al Consejo que considere introducir una nueva disposición en el Anexo 9 para que los operadores aéreos y aeroportuarios desarrollen planes apropiados para proveer en tiempo y de manera efectiva asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familias.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo Estratégico: Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Repercusiones financieras:</i>	Cualquier actividad relacionada con esta nota de estudio puede estar sujeta a disponibilidad de recursos presupuestarios del Programa ordinario de la OACI para el periodo 2020-2022
<i>Referencias:</i>	Resolución de la Asamblea A32-7 Resolución de la Asamblea A38-1

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por la Federación Internacional de Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias.

	<p>Resolución de la Asamblea A 39-27 Doc 9998 <i>Política de la OACI sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares</i> Doc 9973, <i>Manual Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares</i> A40-WP/60 FALP/10-WP/2 : Annex 9 - <i>Facilitation: Recommended Practice 8.46</i></p>
--	--

1. INTRODUCCION

1.1 En 1998, la Resolución de la Asamblea A32-7 ya señalaba que "... el bienestar mental, físico y espiritual de las víctimas y sus familiares involucrados en un accidente de aviación civil es considerado y acomodado por OACI y sus Estados contratantes". También pedía que "los Estados en cooperación con OACI y otros Estados, revisar puntualmente, desarrollar e implementar regulaciones y programas para apoyar a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias".

1.2 La Resolución A38-1 en 2013 reconoció la necesidad de implementar globalmente la asistencia a las víctimas y urgía a los Estados que "... establecer legislación, regulación y/o políticas para apoyar a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares, en consideración de la Política de la OACI en Doc 9998".

1.3 La Resolución A 39-27 considera 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 permisiva del Consejo de la OACI contemplada en el Artículo 55 (c) del Convenio de Chicago".

2. DISCUSIÓN

2.1 La sesión especial "Asegurar que las víctimas de accidentes aéreos y sus familias se tratan de la misma manera en todo el mundo" se celebró en la 13ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/13). Durante el debate de la mesa redonda, sobre la elevación a norma de la recomendación 8.46, se demostró la existencia de un consenso en el principio de que se requiere asegurar la pronta y adecuada asistencia a las víctimas y sus familiares, y también un consenso en la necesidad de que OACI progresara en todo aquello que pueda promocionar su implementación a nivel global.

2.2 La nota de estudio 2 (FALP/10-WP/2 párrafo 1.4, referido) de la 10ª Reunión del panel de expertos de sobre Facilitación (FALP/10) titulada Anexo 9 - *Facilitación: Método Recomendado 8.46* dice que el Consejo acordó que el marco de tiempo / fecha límite para la implementación de la decisión de la Asamblea seguiría una evaluación del grado de implementación de los planes de asistencia familiar obtenidos a través del Anexo 9 y las Listas de verificación de cumplimiento (CC) del Programa de la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) en la publicación electrónica. Sistema de Presentación de Diferencias (EFOD) en el tercer trimestre de 2018 para el Anexo 9 y el cuarto trimestre de 2020 para el USOAP.

2.3 Los datos disponibles en el sistema EFOD sobre el grado de implantación que reflejan en el informe final de la mencionada reunión de la FALP. No es suficiente que la OACI pueda conocer la situación y las necesidades de los Estados miembros en relación con la práctica recomendada 8.46. Estos mismos datos se reflejan en el Apéndice B de A40-WP/60.

2.4 La nota de estudio establece que la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) está encaminada a prestar asistencia a los Estados para que tengan una mejor conectividad aérea y un mayor acceso al sistema mundial de aviación, haciendo hincapié en la aplicación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) y las políticas.

2.5 Por medio de la iniciativa NCLB, la OACI resuelve ser más eficaz en la prestación de asistencia directa a todos los Estados que necesiten ayuda para desarrollar y mejorar su sistema de aviación por medio de la aplicación SARPs. El objetivo principal de este trabajo es ayudar a garantizar que la implementación del SARP se armonice mejor a nivel mundial para que todos los Estados tengan acceso a los beneficios socioeconómicos significativos de un transporte aéreo seguro y confiable. La iniciativa NCLB se basa en las necesidades, por lo tanto, se centra en los Estados que necesitan más ayuda y los defiende. La OACI debe cumplir su función única de promover los intereses de la aviación mediante a) asesorar a los gobiernos sobre los niveles de alivio de los beneficios de la aviación para el logro de sus aspiraciones nacionales; b) facilitar la movilización de recursos, en cooperación con bancos de desarrollo, fondos y otras entidades financieras; y c) establecer alianzas con otras organizaciones internacionales en asuntos de interés común.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Atendiendo a la evolución de la implementación de la Recomendación 8.46, los datos de cumplimiento recogidos por el sistema CC son claramente insuficientes.

3.2 Siendo consciente del compromiso adquirido por la OACI de apoyo a los Estados miembros en la implementación de SARPs mediante la iniciativa NCLB.

3.3 Asumiendo la necesidad de asegurar la pronta y adecuada asistencia a las víctimas y sus familiares, y también un consenso en la necesidad de que OACI progresara en su implementación.