



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 13: Programas de facilitación**

**ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS EN LOS PLANES DE EMERGENCIA DE LOS  
AEROPUERTOS Y LÍNEAS AÉREAS (ACI-IATA)**

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

**RESUMEN**

Durante el 39º y 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se examinó el nivel de ejecución por parte de los Estados de los planes de asistencia a familiares y se volvió a considerar la elaboración de las normas y métodos recomendados (SARPS) para apoyar a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares. Igualmente se reiteró a los Estados miembros la importancia de contar con un plan apropiado de asistencia a las víctimas, teniendo en cuenta las pautas del *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973) y la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998). Los explotadores de los aeropuertos cuentan con sus propios planes de emergencia, que deberían incluir una asistencia a víctimas y familiares específica para aliviar los efectos de los accidentes de aviación.

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

- a) instar a la OACI a considerar la inserción en el Anexo 14 – *Aeródromos*, Volumen I – *Diseño y operaciones de aeródromos*, capítulo 9, de una recomendación adicional para que el aeropuerto provea centros de recepción de víctimas y familiares, que se incluirán en los planes de emergencia de los aeropuertos;
- b) solicitar al Consejo que considere introducir un nuevo método recomendado en el Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*, para que los operadores aeroportuarios desarrollen planes apropiados para proveer asistencia oportuna y efectiva a las víctimas y sus familiares, dentro de sus propios planes de emergencia;
- c) instar a los Estados y a los proveedores de servicios aeroportuarios y líneas aéreas a que cuando adopten tales medidas consideren incluir a las asociaciones de víctimas que muestren su voluntad de colaborar en el desarrollo de las mismas; y
- d) recordar a los Estados, explotadores de aeropuertos y líneas aéreas la resolución A-39-27 de la Asamblea e instarlos a tomar medidas preventivas y apropiadas relativas a la seguridad operacional respecto a la asistencia a las víctimas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Seguridad de la aviación y facilitación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	

<sup>1</sup> Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por la FIVAAF.

<i>Referencias:</i>	<p>Resolución A39-27: <i>Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares</i></p> <p>Anexo 9 – <i>Facilitación</i></p> <p>Anexo 13 – <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i></p> <p>Anexo 14 – <i>Aeródromos – Volumen I – Diseño y operaciones de aeródromos</i></p> <p>Anexo 19 – <i>Gestión de la seguridad operacional</i></p> <p><i>Informe sobre el Simposio sobre la Asistencia a Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) de la OACI, recomendaciones finales, 6.3</i></p>
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1. El Simposio sobre la Asistencia a Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares de la OACI (AAAVF 2021) celebrado en Las Palmas de Gran Canaria, España, del 1 al 3 de diciembre de 2021 identificó en sus conclusiones la importancia de una adecuada asistencia desde las primeras fases del accidente a las víctimas, de aumentar las posibilidades de supervivencia y ayudar a la recuperación total de los pasajeros y familiares que han sufrido accidentes de aviación, disminuyendo la probabilidad de desarrollo de TEPT (tratamiento de estrés postraumático).

1.2. A la implementación del método recomendado 8.46 del Anexo 9 (actualmente la norma 8.47 de la Enmienda 29 del Anexo 9), siguió una evaluación del grado de implementación de los planes de asistencia a familiares, obtenidos a través del Anexo 9 y las Listas de verificación de cumplimiento (CC) del Programa Universal de Auditoría de la Vigencia de la Seguridad Operacional (USOAP) en la publicación electrónica. Para lo cual se analizará el sistema de notificación de diferencias (EFOD) en el tercer trimestre de 2018 para el Anexo 9 y el cuarto trimestre de 2020 para el USOAP.

1.3. Según se informó en la A40-WP6, solamente el 25% de los Estados miembros ha proporcionado información a través del sistema EFOD, del estado de implementación del RP 8.46 (actualmente la norma 8.47 de la enmienda 29 del Anexo 9), verificado en las recientes auditorías del USOAP, en todos los casos el resultado fue negativo.

1.4. En noviembre de 2022 entrará en vigor la norma 8.47 del Anexo 9 por lo que habrá que redoblar las evaluaciones del grado de implementación de los planes de asistencia a familiares en los Estados miembros.

## 2. ANTECEDENTES

2.1 El informe final de la 10ª Reunión del Grupo Experto sobre Facilitación (FALP) recoge algunos aspectos del debate sobre la nota de estudio 2 (FALP-WP/2), en concreto el párrafo 3.2.1.3 “Algunas delegaciones sugirieron que la Secretaría debería continuar sus actividades de concienciación para alentar a los Estados miembros a proporcionar información relativa a la aplicación del método recomendado 8.46 (actualmente la norma 8.47 de la enmienda 29 del Anexo 9)”.

2.2 Durante el 39º período de sesiones de la Asamblea (A39), se reiteró a los Estados la importancia de contar con un plan apropiado de asistencia a las víctimas, considerando la orientación del Doc 9973 y de la Política de la OACI incluida en el Doc 9998 (resolución A39-27).

2.3 El Informe del Simposio sobre la Asistencia a Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares de la OACI, celebrado en Las Palmas de Gran Canaria (España) del 1 al 3 de diciembre, ofrece, en el párrafo 6.3, 30 recomendaciones que fueron aprobadas por el Consejo en su sesión del 21 de febrero de 2022, en las que se reitera la imprescindible asistencia a víctimas y familiares por parte de los agentes que intervienen en el transporte aéreo: Estados, explotadores de aeropuertos, líneas aéreas, etc.

2.4 El Anexo 14 reconoce en su párrafo 9.1.2: “El plan de emergencia del aeródromo deberá prever la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en un aeródromo o en sus inmediaciones”. Y el párrafo 9.1.3 dice: “El plan deberá coordinar la intervención o participación de todas las entidades existentes que, a juicio de la autoridad competente, pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia”.

2.5 Después de un accidente de aviación, el aeropuerto es el primer lugar donde se atenderá a los familiares de las víctimas. Por lo tanto, es valioso incluir en el Anexo 14 una disposición adicional para que el aeropuerto indique en su plan de emergencia los centros de recepción de familiares y víctimas, específicamente, el puesto médico avanzado y el centro de recepción de familias.

### 3. ANÁLISIS

3.1 La disciplina de medicina de desastres es el resultado de combinar la medicina de urgencias y la gestión de desastres. Su objetivo es dar una respuesta sanitaria correcta ante un siniestro masivo, cuando los recursos son insuficientes con respecto a las necesidades. Se basa en la integración de dos componentes básicos del salvamento, el sanitario y el logístico. Un pilar de la medicina de desastres es la medicalización que se realiza en los alrededores del lugar del accidente, y específicamente, en el puesto médico avanzado (AMP) y el centro de evacuación médica (CME). Es decir, el primer y segundo nivel entre el lugar del desastre y los hospitales, elementos clave para incrementar el nivel de supervivencia. Del mismo modo, cuidar de los familiares en un lugar protegido garantiza el respeto y evita nuevos traumas psicológicos.

3.2 Se considera de suma importancia que los Estados se preparen para asistir apropiadamente a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares en caso de accidente de aviación, como la FIVAAF reiteró en la A40-WP/147. Además, la iniciativa de la OACI y las medidas tomadas en años recientes se aprecian enormemente y las conclusiones y recomendaciones del Simposio sobre la Asistencia a Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares de la OACI, celebrado en diciembre de 2021, tuvo una acogida muy favorable por parte de las partes interesadas en la aviación civil.

3.3 El punto 1.4 del Apéndice 2 – *Marco para un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)* del Anexo 19 establece que el proveedor de servicios garantizará que el plan de respuesta ante la emergencia se coordine en forma apropiada con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que deba interactuar al suministrar sus servicios.

3.4 Para este fin, se debería instar a los Estados miembros, explotadores de aeropuertos y líneas aéreas (a través de sus asociaciones internacionales), a incluir la asistencia a las víctimas de manera específica, también en los planes de emergencia de los aeropuertos y líneas aéreas de los Estados contratantes.