



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)**

**QUATORZIÈME RÉUNION**

**Montréal, 20 – 24 avril 2026**

**Point 4 : Rapports des groupes de travail du Groupe d'experts de la facilitation**

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR L'ASSISTANCE AUX VICTIMES  
D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (WG-AAAVF)**

(Note présentée par la Rapporteuse au nom du WG-AAAVF)

**RÉSUMÉ**

La présente note de travail contient une mise à jour du Groupe de travail sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (WG-AAAVF), notamment sur les lacunes dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relatifs à l'AAAVF, ainsi que sur les moyens susceptibles d'aider les États membres de l'OACI à améliorer leur mise en œuvre.

**Suite à donner par le Groupe d'experts FAL :**

- a) prendre note du faible taux de mise en œuvre des SARP et des éléments indicatifs relatifs à l'AAAVF qui persiste parmi les États membres de l'OACI, et des explications possibles recensées par le WG-AAAVF ;
- b) entériner les recommandations visant à améliorer la mise en œuvre présentées dans l'appendice A et soumettre les mesures à prendre au WG-AAAVF et au Secrétariat de l'OACI, le cas échéant.

**1. INTRODUCTION**

1.1 La fiche de tâches du WG-AAAVF a été approuvée à la treizième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/13). Le WG-AAAVF s'est ensuite partagé en deux sous-groupes pour faciliter les discussions. Le sous-groupe 1 a recensé les difficultés rencontrées par les États membres de l'OACI dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs relatifs à l'AAAVF, et a défini des options susceptibles d'aider ces États à améliorer leur mise en œuvre. Les sections et les appendices de la présente note portent sur les résultats des activités du sous-groupe 1.

1.2 Le sous-groupe 2 a été chargé de recenser les aspects des SARP et des éléments indicatifs de l'OACI relatifs à l'AAAVF qui devraient être améliorés ou clarifiés afin de mieux orienter les États membres de l'Organisation dans la prestation de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs

familles et, en cas de lacunes, de proposer des options pour améliorer les SARP et/ou les éléments indicatifs de l'OACI.

1.3 Le sous-groupe 2 a commencé ses travaux par un examen du cadre existant de l'OACI afin d'évaluer l'adéquation des dispositions actuelles relatives à l'AAAVF. Une analyse des lacunes existant dans les Annexes pertinentes de l'OACI a mis en évidence, entre autres, l'absence de SARP et d'éléments indicatifs connexes dans l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, destinés en particulier aux exploitants d'aéronefs, ainsi que la possibilité de modifier la pratique recommandée 8.44 figurant dans l'Annexe 9 – *Facilitation*, en révisant son libellé pour remplacer la conjonction « OU » par « ET ». De plus, le sous-groupe a analysé les lois, les règlements et les politiques relatifs à l'AAAVF publiés par les États et d'autres parties concernées, dans le but de dégager des approches communes et des différences. Le sous-groupe 2 a entamé dans cette optique un examen comparatif du Doc 9998, *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, et du Doc 9973, *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, dans le cadre duquel il s'est penché notamment sur la structure et le contenu du Doc 9973 afin de déterminer s'ils cadrent avec les dispositions du Doc 9998. Les travaux en cours consistent à réaliser une analyse comparative plus poussée de ces documents, à déterminer l'entité qui pourrait jouer le rôle de dépositaire des documents afférents à l'AAAVF et à examiner les accidents d'aviation passés afin d'évaluer l'assistance fournie, d'en tirer des enseignements et de contribuer à l'actualisation des éléments indicatifs.

## 2. ÉNONCÉ DU PROBLÈME

2.1 Les taux de mise en œuvre des SARP et des éléments indicatifs de l'OACI liés à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles sont faibles. Cela semble indiquer que de nombreux États membres de l'OACI ne sont peut-être pas outillés pour fournir une assistance rapide et humaine aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

2.2 Il importe que les États comprennent et acceptent qu'un accident d'aviation est un événement inattendu et généralement catastrophique. Par souci pour les personnes affligées, parce qu'elles ont perdu un être cher à la suite d'un accident d'aviation, le secteur de l'aviation a redoublé d'efforts pour mettre en place des procédures permettant de répondre en temps utile aux besoins des victimes et de leurs familles.

2.3 Le Doc 9998 souligne que « [l]es programmes d'assistance, à l'appui des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, exigent une planification et une réponse coopératives de la part de l'exploitant aérien, de l'exploitant d'aéroport, de l'État d'occurrence, des organisations non gouvernementales et des entreprises commerciales spécialisées. Indépendamment de la gravité de tout accident, les victimes et leurs familles devraient bénéficier d'une assistance appropriée. La gravité et les circonstances des accidents d'aviation pouvant être très différentes, l'ampleur des ressources nécessaires pour aider les familles variera considérablement. Il faut donc planifier les mesures qui devront être prises pour veiller à ce que, lors d'un accident d'aviation majeur, l'assistance aux victimes et à leurs familles soit suffisante et appropriée. » Les objectifs de la planification sont les suivants :

- a) **renforcement de la confiance du public dans la fiabilité du système d'intervention d'urgence de l'État.** Chaque État a l'obligation morale de veiller à ce que les victimes et leurs familles reçoivent une assistance suffisante, conformément au devoir des États de protéger et d'aider les personnes en temps de crise. La mise en place d'un système solide d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles renforce la préparation générale de l'État aux situations d'urgence et le rend plus apte à faire face à différents types de catastrophes. Un État responsable et préparé peut aider à prévenir l'érosion de la confiance du public dans le système aéronautique après un accident d'aviation.

- b) **maintien de la responsabilité sociale internationale.** Les États sont généralement tenus, en vertu des règlements et conventions internationaux en matière d'aviation, d'apporter un soutien approprié aux victimes et à leurs familles. Une réponse bien organisée aux accidents d'aviation confirme le statut international d'un État en tant qu'acteur mondial engagé et responsable. Offrir une assistance aux ressortissants étrangers victimes d'un accident d'aviation survenu sur le territoire de l'État donne aux autres États l'assurance que leurs citoyens seront pris en charge dans un pays étranger, et favorise un soutien mutuel.
- c) **gestion de l'impact économique d'un accident d'aviation.** Une assistance efficace contribue à atténuer le traumatisme immédiat et les séquelles psychologiques à long terme des victimes et de leurs familles. Investir dans la prestation d'une assistance immédiate peut aider à contenir les coûts médicaux et psychologiques, ainsi que les conséquences économiques pouvant découler d'une réponse mal gérée. Une assistance adéquate peut également contribuer à préserver la confiance dans le secteur de l'aviation de l'État, ce qui est essentiel pour la gestion des conséquences économiques.
- d) **prestation d'une assistance claire et prévisible.** L'assistance aux familles apporte un sentiment d'ordre dans une situation chaotique en établissant des mécanismes visant à fournir aux victimes et aux membres de leurs familles des informations factuelles en temps utile, provenant de sources faisant autorité. Une assistance aux familles qui est efficace indique clairement aux victimes et à leurs familles qu'elles sont soutenues, comment fonctionne le processus, et les délais auxquels elles doivent s'attendre pour recevoir une assistance, et envoie un message cohérent, ce qui permet d'éviter les malentendus. L'assistance aux familles permet aux personnes concernées d'exprimer leurs préoccupations et d'apporter des réponses à celles-ci dans un contexte sûr et sécurisé.

### 3. ANALYSE

3.1 Les données disponibles mettent en lumière la faiblesse des taux de mise en œuvre des SARP et des éléments indicatifs relatifs à l'AAAVF par les États membres de l'OACI, près de quatre ans après l'entrée en vigueur de la norme 8.43 et de la pratique recommandée 8.44. L'appendice B présente les données et l'analyse correspondantes de manière plus détaillée.

3.2 Le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) évalue la mise en œuvre des SARP et des éléments indicatifs relatifs à l'AAAVF au moyen de la question de protocole (PQ) 6.383<sup>1</sup>. En février 2026, la note de mise en œuvre effective obtenue pour la PQ 6.383 par les 55 États membres de l'OACI ayant fait l'objet d'un audit se situait en moyenne à 10,91 %. En d'autres termes, sur les 55 États évalués depuis l'ajout de la PQ 6.383 au programme USOAP-CMA, six pays ont obtenu la note de « satisfaisant ».

3.3 Les États membres de l'OACI indiquent eux-mêmes s'ils respectent les SARP au moyen de la liste de vérification de conformité en ligne et du système de notification électronique des différences (EFOD). D'après les réponses consignées dans le système EFOD, les taux de conformité à la norme 8.43 et à la pratique recommandée 8.44 figurant dans l'Annexe 9, tendent à diminuer (36 % et 16 % respectivement) par rapport à la moyenne de 52 % pour les SARP 8.38 à 8.42 de l'Annexe 9. Il convient de noter que les États membres de l'OACI ne sont pas tenus de notifier au moyen du système EFOD les différences relatives aux pratiques recommandées.

---

<sup>1</sup> Le Programme USOAP-CMA comporte également plusieurs questions de protocole relatives à l'assistance dans le cadre des enquêtes sur les accidents d'aviation. Voir les PQ 6.371, 6.381 et 6.397. Les travaux relatifs à ces questions de protocole sont menés sous la direction du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP) de l'OACI.

3.4 En raison du manque de données, il est difficile de tirer des conclusions définitives sur les taux de mise en œuvre des SARP relatives à l'AAAVF. Par exemple, il y a un grand nombre de pays qui ont laissé vides les champs du système EFOD se rapportant aux SARP liées à l'AAAVF, et seuls 55 des 193 États membres de l'OACI ont été évalués sur la base de la PQ 6.383. Toutefois, il y a trois explications possibles pour les faibles taux de mise en œuvre : 1) méconnaissance des SARP et des éléments indicatifs liés à l'AAAVF ; 2) manque de savoir-faire, de connaissances et d'expérience en matière d'AAAVF ; 3) coût et complexité de la planification de l'assistance aux familles.

### **Méconnaissance des SARP et des éléments indicatifs liés à l'AAAVF**

3.5 Il se peut que les États ne connaissent pas la norme 8.43 et la pratique recommandée 8.44 de l'Annexe 9, qui sont relativement récentes. Cette observation est corroborée par le fait que les taux de conformité, et les nombres de différences et de champs laissés vides dans le système EFOD sont stables en ce qui a trait aux SARP 8.38 à 8.42 de l'Annexe 9, mais diminuent pour la norme 8.43 et la pratique recommandée 8.44 de l'Annexe 9. Toutefois, la planification de l'assistance aux familles n'est pas un concept nouveau. La norme 8.43 existait en tant que pratique recommandée 8.46 avant novembre 2022. Le taux de conformité à la norme 8.43 (36 %) autodéclarée déterminé à partir du système EFOD concorde avec le résultat d'une enquête de l'OACI réalisée en 2021 (26 %) auprès d'un nombre semblable d'États répondants. La stabilité du taux de conformité autodéclarée donne à penser que d'autres facteurs peuvent influencer sur la mise en œuvre, au-delà du fait que les États connaissent encore mal les nouvelles SARP.

3.6 Il se peut aussi que les États connaissent la norme 8.43 et la pratique recommandée 8.44 de l'Annexe 9, mais pas les éléments indicatifs connexes décrits dans le Doc 9998 et le Doc 9973, auquel cas il se peut qu'ils ne soient pas informés de l'existence de ces documents ou qu'ils ne soient pas au courant des tâches nécessaires pour soutenir les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles.

3.7 Le taux de conformité à la norme 8.43 (36 %) semble être plus élevé que le taux global de mise en œuvre effective (10,91 %) établi à partir de la PQ 6.383. La différence entre la conformité autodéclarée dans le système EFOD et l'évaluation des auditeurs de l'OACI effectuée en fonction des réponses à la PQ 6.383 indique possiblement que les États membres de l'Organisation comprennent mal ce en quoi consiste une assistance aux familles et/ou ce que mesure la PQ 6.383 (par exemple, le fait que le Programme USOAP-CMA examine non seulement la conformité aux normes, mais aussi aux pratiques recommandées et aux éléments indicatifs).

- Par exemple, la pratique recommandée 8.44 emploie la formulation « chaque exploitant d'aéronef **ou** d'aéroport », tandis que la sous-question 2 de la PQ 6.383 permet de vérifier si « l'État s'est assuré que les exploitants aériens **et** les exploitants d'aérodromes ont établi des plans d'assistance aux familles » (le gras est de l'auteur de la présente note). Si les États ne connaissent pas la PQ 6.383, ils pourraient supposer qu'il suffit d'exiger des plans d'assistance aux familles soit des aérodromes, soit des exploitants aériens, et non des deux à la fois, ce que la PQ 6.383 semble servir à évaluer. Cela peut également indiquer un manque de clarté sur ce qui est exigé des États pour assurer leur conformité aux SARP et aux éléments indicatifs de l'OACI liés à l'AAAVF.
- Selon le système EFOD, le taux de réponse à la question portant sur la pratique recommandée 8.44 est plus faible que pour les autres questions afférentes à des SARP liées à l'AAAVF (81 % des États membres de l'OACI n'ont pas fourni de réponse). Ce faible taux de réponse peut avoir une incidence sur la capacité des États membres de l'OACI à satisfaire aux conditions auxquelles la PQ 6.383 fait référence, étant donné que la sous-question 2 sert à évaluer si les États exigent des exploitants aériens et des exploitants d'aérodromes qu'ils établissent des plans d'assistance aux familles.

- La différence entre la conformité autodéclarée et les évaluations effectuées sur la base de la PQ 6.383 peut aussi être attribuable au fait que les États ont leur propre système d'assistance aux familles qui ne répond pas tout à fait aux dispositions des SARP et des éléments indicatifs liés à l'AAAVF, mais qui, de l'avis de l'État, peut néanmoins fournir une assistance adéquate. Il se peut qu'un système d'assistance aux familles qui ne cadre pas exactement avec les dispositions des SARP et des éléments indicatifs liés à l'AAAVF ne satisfasse pas aux conditions évaluées au moyen de la PQ 6.383. Cependant, cette théorie est peut-être infirmée par le faible taux de différences relatives à la norme 8.43 et à la pratique recommandée 8.44 de l'Annexe 9 enregistrées dans le système EFOD.
- Enfin, les différences entre les réponses fournies par le système EFOD et les résultats en matière de mise en œuvre effective déterminés au moyen de la PQ 6.383 peuvent s'expliquer par le nombre élevé de questions de l'EFOD qui sont restées sans réponse et à la petite taille de l'échantillon pour la PQ 6.383. Les États qui, dans le système EFOD, déclarent être en conformité ne correspondent pas nécessairement à ceux ayant obtenu la note « non satisfaisant » pour la PQ 6.383.

### **Manque de savoir-faire, de connaissances et d'expérience en matière d'AAAVF**

3.8 Les aspects relatifs à l'assistance à la famille (par exemple, les services sociaux et sanitaires) transcendent les domaines traditionnels de l'aviation. La plupart des autorités de l'aviation civile (AAC) des États membres de l'OACI sont composées de spécialistes de la sécurité et de la sûreté de l'aviation qui manquent peut-être d'expérience en matière d'assistance aux familles. Par conséquent, les AAC doivent développer au sein de leur équipe les compétences pluridisciplinaires nécessaires à la création et à l'établissement d'un système d'assistance aux familles ou s'en remettre à une source extérieure qui possède les compétences en la matière. Certains États peuvent même confier la responsabilité de l'assistance aux familles à une entité autre que l'AAC, ce qui nécessiterait une coordination permanente et risquerait d'entraîner des lacunes dans la prestation de l'assistance aux familles si la coordination est inadéquate.

3.9 Les accidents impliquant un grand nombre de victimes ou de membres de leurs familles sont plus susceptibles de mettre en évidence les difficultés liées à la capacité d'un État à prêter assistance aux familles et à faire des recommandations pour les régler. Les accidents graves étant relativement rares, de nombreux États ne sont jamais confrontés aux vulnérabilités de leur système d'assistance aux familles et n'acquièrent donc jamais de savoir-faire, de connaissances ni d'expérience en matière d'AAAVF.

### **Coût et complexité de la planification de l'assistance aux familles**

3.10 L'établissement d'un système d'assistance aux familles conforme aux SARP et aux éléments indicatifs de l'OACI liés à l'AAAVF peut nécessiter l'élaboration de nouveaux plans et systèmes d'intervention d'urgence ou la modification des plans et systèmes existants, ce qui implique une collaboration importante entre un ensemble complexe d'organisations spécialisées ou non dans le domaine de l'aviation, y compris les pouvoirs nationaux, infranationaux et locaux, ainsi qu'avec le secteur de l'aviation et d'autres organisations tierces. La collaboration et l'organisation requises pour mettre au point un tel système peuvent constituer un obstacle à la mise en œuvre des SARP et des éléments indicatifs liés à l'AAAVF.

3.11 Il se pourrait que les États envisagent difficilement d'affecter des ressources à la planification de l'assistance aux familles s'ils considèrent que la nécessité de prêter assistance aux familles se fait moins pressante puisque les accidents d'aviation sont rares. Ils pourraient choisir de donner la priorité à d'autres questions qu'ils considèrent comme plus urgentes. En outre, les États membres de l'OACI pourraient ne pas avoir la volonté politique d'entreprendre le processus de mise au point d'un système d'assistance aux familles. L'expérience a montré que de nombreux États ne créent un système d'assistance

aux familles qu'après avoir subi les conséquences d'une catastrophe aérienne de grande ampleur et en réponse aux demandes des victimes d'accidents et de leurs familles.

#### 4. **RECOMMANDATIONS**

4.1 Le Groupe d'experts de la facilitation est invité à :

- a) prendre note du faible taux de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs relatifs à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF) qui persiste parmi les États membres de l'OACI, et des explications possibles recensées par le Groupe de travail sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (WG-AAAVF) ;
  - b) entériner les recommandations présentées dans l'appendice A pour améliorer la mise en œuvre et soumettre les mesures à prendre au WG-AAAVF et au Secrétariat de l'OACI, le cas échéant.
-

## APPENDIX A

### OPTIONS TO IMPROVE IMPLEMENTATION OF AAVF SARPS AND GUIDANCE

#### Enhance Awareness of AAVF SARPs and Guidance

1. Continue promoting and facilitating discussions regarding AAVF at relevant ICAO events.
2. Create an online portal or webpage to consolidate and make easily accessible all AAVF-related ICAO materials, similar to what has been done for aircraft accident and incident investigations. In addition to ICAO SARPs and guidance, include state-level materials and best practices, as appropriate.
3. Translate AAVF course materials and iPack resources into all official ICAO languages (Arabic, Chinese, French, Russian, and Spanish) to ensure wider accessibility.
4. Consider amending the text of Annex 9, 8.44 to read “aircraft and airport operator” rather than “aircraft or airport operator” to clarify that both aircraft and airport operators should plan for family assistance. This would align with Doc 9973 and PQ 6.383 from the USOAP CMA Programme which asks whether the State has ensured that both air operators and aerodrome operators establish family assistance plans.
5. Urge States to enter or review information in the Online Framework (OLF), specifically regarding Annex 9 — *Facilitation*, 8.38 to 8.44 on EFOD and PQ 6.383 on Self-Assessment modules, so that ICAO can consider those entries when planning future audits.
6. Encourage ICAO auditors to make PQ 6.383 a priority protocol question in all USOAP CMA activities that cover the area of aircraft accident and incident investigation (AIG).
7. Continue to reflect AAVF in ICAO’s priorities and forward planning activities.

#### Build AAVF Expertise, Knowledge, and Experience

8. Promote regional and national workshops with a focus on AAVF SARPs and guidance, best practices, and operational considerations. Encourage States to consider the participation of aircraft accident victims and their families in the workshops. Offer workshops in languages based on regional needs.
9. Build on regional and national workshops with follow-up support and coaching via ICAO regional officers or localized offices in all ICAO official languages to States developing family assistance plans.
10. Review feedback from the AAVF Course, iPack, and related ICAO events in collaboration with the WG-AAVF, to evaluate their effectiveness and to consider adjustments, as needed, going forward.
11. Promote State-to-State mentoring on family assistance (e.g., by inviting representatives from other countries when developing, implementing, and/or testing family assistance plans).
12. Encourage states to consider collaborating with relevant national and international organizations in their implementation of plans and policies for AAVF.

#### Facilitate Adoption Given Cost and Complexity of Planning for Family Assistance

13. Explore options to conduct cost-benefit analysis on AAVF and disseminate the results to ICAO Member States in order to provide them with the tools to promote the necessary political will.

## APPENDIX B

### BACKGROUND AND STATUS OF AAVF IMPLEMENTATION

#### 1. AAVF SARPS AND GUIDANCE

1.1 ICAO SARPs for the provision of assistance to aircraft accident victims and their families are included in Annex 9 — *Facilitation*, Chapter 8 (Facilitation Provisions covering specific subjects), I (Assistance to aircraft accident victims and their families), Standards and Recommended Practices 8.38 to 8.44. These SARPs are supported by Doc 9973 – *Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families* and Doc 9998 – *ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families*. Standard 8.43 and Recommended Practice 8.44 are particularly crucial to ensure comprehensive support for aircraft accident victims and their families:

**8.43.** Contracting States shall establish legislation, regulations and/or policies in support of assistance to aircraft accident victims and their families.

*Note— Attention is drawn to Doc 9998, ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families and Doc 9973, Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families.*

**8.44. Recommended Practice** – *Contracting States should ensure that each aircraft or airport operator, as appropriate, develop appropriate plans to provide timely and effective assistance to aircraft accident victims and their families.*

*Note— Airport operators' plans regarding assistance to aircraft accident victims and their families may form part of the Aerodrome Emergency Plan (AEP) required under Annex 14 — Aerodromes.*

1.2 Standard 8.43 and Recommended Practice 8.44 entered into force in November 2022 based on Amendment 29 to Annex 9 (although Standard 8.43 previously existed as a recommended practice, which was created in 2015 via Amendment 25 to Annex 9). These SARPs build on more than two decades of work and collaboration by ICAO Member States, the ICAO Secretariat and Council, the Air Crash Victims Families Federation International and precursors, and aviation industry organizations since the ICAO Assembly adopted Resolution A32-7 in 1998.

1.3 Beyond Annex 9, 8.43 and 8.44, SARPs 8.38 to 8.42 focus on facilitating the entry of family members, authorized representatives of operators involved in accidents and their alliance partners. These SARPs also address expedited issuance of visas and emergency travel documents to these individuals, and repatriation of human remains to their country of origin at the request of family members or the operator. SARPs 8.38 to 8.42 were created in 2005 via Amendment 19 to Annex 9.

#### 2. AAVF IMPLEMENTATION RATES

2.1 The WG-AAVF used data from a 2021 ICAO Survey, ICAO's Electronic Filing of Differences system and the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) to assess implementation rates among ICAO Member States for Annex 9 — *Facilitation* Standard 8.43 and Recommended Practice 8.44, as well as associated guidance material (i.e., *Doc 9973 – Manual on*

*Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families and Doc 9998 – ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families).*

**2021 ICAO Survey**

2.2 In 2021, the ICAO Secretariat conducted a survey on Member States’ implementation of what was then Annex 9, 8.42-8.46 (State Letter EC 6/3-20-26). This survey predated the renumbering of the SARPs, elevation of Recommended Practice 8.46 to Standard 8.43, and the creation of Recommended Practice 8.44. FALP/12-WP/20 Revision No. 1 discussed, among other things, the results of this survey, noting that what was at the time Recommended Practice 8.46 had the lowest implementation levels among the AAVF SARPS.

**Table 1. Results from 2021 ICAO Survey of AAVF Implementation (66/193 States Responded)**

Question	Yes	No	No Entry
<b>Question 8.41:</b> Does your State have legislation, regulations, decrees, or other legal and administrative arrangements in place with adjacent States to facilitate the entry into their territory on a temporary basis of family members of victims of an aircraft accident?	51 (26%)	12 (6%)	130 (67%)
<b>Question 8.42:</b> Does your State have legislation, regulations, decrees, or other legal and administrative arrangements in place with adjacent States to facilitate the entry into their territory, on a temporary basis, of authorized representatives of the operator whose aircraft has met with the accident, or of the operator’s alliance partner, in order to enable them to provide assistance to survivors and their family members, the family members of the deceased victims of the accident and the relevant authorities in these States?	52 (27%)	11 (6%)	130 (67%)
<b>Question 8.43 Part 1:</b> Does your State require any other travel document than a passport, or an emergency travel document issued specifically to such persons, to enable them to travel to these States?	23 (12%)	40 (21%)	130 (67%)
<b>Question - 8.43 Part 2:</b> In cases where your State requires entrance visas for persons referred to in 8.41 and 8.42 above, is the issuance of such visas expedited?	51 (26%)	7 (4%)	135 (70%)
<b>Question - 8.44:</b> Does your State issue emergency travel documents, if required, to its nationals who have survived the accident?	62 (32%)	3 (2%)	128 (66%)
<b>Question - 8.45:</b> Does your State extend all necessary assistance, such as arranging transport and clearing customs, in the repatriation of human remains to their countries of origin, on request by family members of the deceased or the operator whose aircraft met with the accident?	60 (31%)	5 (3%)	128 (66%)
<b>Question - 8.46 Part 1:</b> Does your state have legislation, regulations, decrees and/or policies in support of assistance to aircraft accident victims and their families?	<b>50 (26%)</b>	<b>14 (7%)</b>	<b>129 (67%)</b>
<b>Question - 8.46 Part 2:</b> Does the State have a Plan (s) to facilitate assistance to aircraft accident victims and their families?	<b>41 (21%)</b>	<b>21 (11%)</b>	<b>131 (68%)</b>

**Electronic Filing of Differences**

2.3 ICAO Member States self-report alignment with ICAO SARPs via the web-based Compliance Checklist and the Electronic Filing of Differences (EFOD) tool. Table 2 presents implementation rates for Annex 9, SARPs 8.38 to 8.444 based on EFOD Implementation Data (extracted February 2026). When reviewing the EFOD data, it should be noted that ICAO Member States are not obligated to file differences for recommended practices.

**Table 2. EFOD Data for AAASF SARPs**

SARP	Compliance	Differences	No Entry	Compliance %	Differences %	No Entry %
STD 8.38	101	10	82	52%	5%	42%
STD 8.39	103	10	80	53%	5%	41%
RP 8.40	93	12	88	48%	6%	46%
STD 8.41	104	6	83	54%	3%	43%
STD 8.42	105	8	80	54%	4%	41%
STD 8.43	69	12	112	36%	6%	58%
RP 8.44	31	6	156	16%	3%	81%

### USOAP CMA Audits

2.4 ICAO's Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Continuous Monitoring Approach (CMA) includes an assessment of ICAO Member States' implementation of AAASF SARPs and guidance via Protocol Question (PQ) 6.383 (Figure 1). PQ 6.383 references Annex 9 SARPs 8.38 to 8.44, as well as Doc 9998 and Doc 9973.<sup>1</sup>

#### Figure 1. PQ 6.383 and Sub-Questions

**PQ 6.383. Has the State established a comprehensive system for providing assistance to aircraft accident victims and their families? Verify that:**

- 1) the primary aviation legislation, specific operating regulations and/or policies establish family assistance plans that address the scope, responsibilities, roles and coordination necessary to provide assistance to aircraft accident victims and their families.
- 2) the State has ensured that air operators and aerodrome operators have established family assistance plans.
- 3) the family assistance plans are periodically reviewed by the State and service providers.
- 4) the State has ensured that air operators have arrangements with aerodromes in which they operate to implement the family assistance plans.
- 5) an agency is designated to coordinate the timely and appropriate delivery of assistance.

2.5 As of February 2026, the Effective Implementation (EI) score among the 55 ICAO Member States audited for PQ 6.383 was 10.91%. In other words, out of the 55 States evaluated since PQ 6.383 was added to the USOAP-CMA Programme, 6 countries have been assessed as "satisfactory".

2.6 Though the EFOD system features a high rate of non-entries and only a small portion of ICAO Member States have been evaluated on PQ 6.383, the available data still suggests that implementation among ICAO Member States of AAASF SARPs and guidance is low nearly four years after the entry into force of Annex 9, 8.43 and 8.44. The findings from EFOD and USOAP audit data align

<sup>1</sup> The USOAP CMA Programme also features protocol questions related to assistance in the context of aircraft accident investigations. See PQ 6.371, 6.381, and PQ 6.397. Work on these protocol questions is conducted under the purview of ICAO's Accident Investigation Panel (AIGP).

with the 2021 ICAO survey. Of the 66 States that responded to the 2021 ICAO Survey, 60 also provided a response in the EFOD system for at least one of Annex 9 SARPs 8.38 to 8.44.

### 3. PAST WORK TO IMPROVE IMPLEMENTATION

3.1 Improving implementation of ICAO SARPs and guidance for assistance to aircraft accident victims and their families has been a consistent focus in ICAO's work on in the field of AAVF.

3.2 In December 2021, the First Symposium on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (AAVF 2021), was held in Las Palmas de Gran Canaria, Spain. It discussed, among other things, that States do not always have the legislation and/or policies to support family assistance. Several of the 30 recommendations emanating from AAVF 2021 related to improving implementation of AAVF SARPS and building capacity for the delivery of family assistance.

3.3 In November 2024, the Second Symposium on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (AAVF 2024), was held in Haarlem, the Netherlands. It provided a platform for States, aviation experts, regulators, international organizations and associations representing victims and their families to discuss critical issues concerning support for aircraft accident victims and their families. The sessions focused on key themes, including victims' and families' advocacy and support, crisis management, the implementation and oversight of ICAO SARPs, policy and guidance, improvements in accident investigation, insurance and compensation, and protocols for family assistance.

3.4 In September 2025, the 42nd ICAO Assembly included discussions on the need to improve implementation rates of AAVF SARPs and guidance (e.g., on A42-WP16WP/21 Revision No. 1 – presented by the ICAO Council). Resolution A42-15 was also adopted, which “Urges Member States to establish legislation, regulations and/or policies to support victims of civil aviation accidents and their family members, as mandated by ICAO Annex 9 Standard 8.47 (*sic*), and pursuant to Article 28 of the Montréal Convention of 28 May 1999 and Resolution No. 2 adopted by the Montréal Conference.”

3.5 In June 2022, ICAO hosted a validation delivery of its AAVF Course. In December 2022, the first official offering of the course took place. This course is designed to provide CAA representatives, other government officials, aircraft and airport operators and non-governmental organization with the competencies to effectively support aircraft accident victims and their family assistance efforts, in accordance with ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (Doc 9998), and the ICAO Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (Doc 9973).

3.6 The ICAO Secretariat has developed an Implementation Package (iPack) that provides the competencies needed to support accident victims and their families following an aircraft accident. The iPack is a self-contained product which includes relevant documentation, tools, and a give day in-person course. A dedicated subject matter expert will also work with the Civil Aviation Authority, providing guidance in their implementation efforts to achieve the objectives of the iPack.

3.7 Several ICAO Member States and Regional Offices have hosted regional workshops to discuss best practices in the provision of assistance to aircraft accident victims and their families.

3.8 February 20 has been established as an International Day of Remembrance for Air Accident Victims to highlight the importance of AAVF on a yearly basis.