



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FALP)

ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 20–24 апреля 2026 года

Пункт 4 повестки дня. Доклады рабочих групп, входящих в состав Группы экспертов по упрощению формальностей

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (WG-AAAVF)

(Представлено докладчиком от имени WG-AAAVF)

АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе Рабочая группа по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (WG-AAAVF) представила обновленную информацию, касающуюся, в частности, пробелов в реализации Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и инструктивных материалов для AAAVF и вариантов оказания помощи государствам - членам ИКАО в совершенствовании процесса реализации.

Действия Группы экспертов FAL:

- a) принять к сведению сохраняющийся низкий уровень внедрения государствами - членами ИКАО SARPS и инструктивных материалов, касающихся AAAVF, и потенциальные причины, выявленные WG-AAAVF.
- b) одобрить рекомендации, представленные в добавлении А в целях повышения эффективности внедрения, и по мере необходимости адресовать соответствующие действия Группе WG-AAAVF и Секретариату ИКАО.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На тринадцатом совещании Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/13) была утверждена карта задания для WG-AAAVF. Впоследствии WG-AAAVF разделилась на две подгруппы в целях более эффективного обсуждения вопросов. Подгруппа 1 выявила проблемы, препятствующие внедрению государствами - членами ИКАО Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов AAAVF, и определила варианты оказания помощи государствам - членам ИКАО в совершенствовании процесса внедрения. В следующих разделах и добавлениях данного документа рассматриваются результаты деятельности подгруппы 1.

1.2 Подгруппе 2 было поручено определить области, в которых необходимо доработать или уточнить SARPS и инструктивные материалы АААВФ ИКАО, с тем чтобы лучше ориентировать государства - члены ИКАО на оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, а в случае выявления пробелов - рекомендовать варианты улучшения SARPS и/или инструктивных материалов ИКАО.

1.3 Подгруппа 2 начала свою работу с анализа существующей системы ИКАО для оценки адекватности действующих положений АААВФ. Анализ пробелов в соответствующих Приложениях ИКАО выявил, в частности, отсутствие в Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"* конкретных SARPS (и соответствующих инструктивных материалов) для эксплуатантов воздушных судов, а также возможность внесения поправок в Рекомендуемую практику (РП) 8.44 в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* путем пересмотра ее формулировки за счет замены союза "ИЛИ" на "И". Параллельно с этим подгруппа проанализировала законодательство, правила и политику государств и других соответствующих заинтересованных сторон в области АААВФ в целях выявления общих подходов и различий. Исходя из этого, подгруппа 2 приступила к проведению сравнительного анализа документа Дос 9998 *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* и документа Дос 9973 *"Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"*, включая оценку соответствия структуры и содержания документа Дос 9973 принципам, изложенным в документе Дос 9998. В ходе дальнейшей работы основное внимание будет уделяться продолжению сравнительного анализа этих документов, определению хранилища соответствующей документации АААВФ и анализу прошлых авиационных происшествий с позиции АААВФ для оценки оказываемой помощи, изучения извлеченных уроков и содействию процессу обновления инструктивных материалов.

2. СУТЬ ПРОБЛЕМЫ

2.1 Уровни внедрения SARPS и инструктивных материалов ИКАО по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям являются низкими. Это говорит о том, что многие государства - члены ИКАО, возможно, не имеют возможностей для оказания своевременной и гуманной помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям.

2.2 Важно, чтобы государства понимали и признавали, что авиационное происшествие является неожиданным и, как правило, катастрофическим событием. Забота о людях, которые пережили страдания и утраты в результате авиационного происшествия, заставляет авиационную отрасль активизировать усилия по разработке процедур своевременного удовлетворения потребностей пострадавших и их семей.

2.3 В Дос 9998 подчеркивается, что "Программы оказания помощи лицам, пострадавшим в авиационных происшествиях, и их семьям требуют совместного планирования и реагирования со стороны эксплуатанта воздушного судна, эксплуатанта аэропорта, государства места авиационного происшествия, неправительственных организаций и специализированных коммерческих компаний. Независимо от тяжести происшествия пострадавшие и члены их семей должны получать необходимую помощь. В связи с различиями в масштабах и обстоятельствах авиационных происшествий объем ресурсов, необходимых для оказания помощи семьям, может колебаться в широких пределах. Поэтому при планировании на случай таких событий необходимо предусматривать, чтобы при крупном авиационном происшествии оказываемая пострадавшим и их семьям помощь была адекватной и достаточной" Планирование способствует достижению следующих результатов:

- a) **повышение доверия общественности к надежности государственной системы реагирования на кризисные ситуации.** Все государства несут моральное обязательство обеспечивать получение пострадавшими и их семьями достаточной помощи в соответствии с обязанностью государства обеспечивать защиту и поддержку людей во время кризисных ситуаций. Создание надежной системы оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям способствует повышению общей готовности государства к чрезвычайным ситуациям, позволяя ему более эффективно справляться с различными видами катастроф. Ответственное и подготовленное государство может помочь предотвратить после авиационного происшествия утрату доверия со стороны общества к аэронавигационной системе.
- b) **поддержание международной социальной ответственности.** Государства, как правило, обязаны в соответствии с международными правилами и конвенциями в области авиации оказывать надлежащую поддержку пострадавшим и их семьям. Эффективно организованные меры реагирования на авиационные происшествия подтверждают международный авторитет государств как целеустремленного и ответственного действующего лица на мировой арене. Оказание помощи иностранным гражданам, ставшим жертвами авиационного происшествия в пределах юрисдикции государства, обеспечивает другим государствам уверенность в том, что их граждане будут находиться на попечении иностранного государства, и возможность предоставить взаимную поддержку.
- c) **регулирование экономических последствий авиационного происшествия.** Эффективная помощь способствует смягчению непосредственной травмы и долгосрочных психологических последствий для пострадавших и их семей. Инвестиции в оказание неотложной помощи могут помочь снизить расходы на медицинское и психологическое обслуживание, а также справиться с экономическими последствиями, которые могут возникнуть в результате неэффективных мер реагирования. Адекватная помощь может также способствовать обеспечению доверия к государственному авиационному сектору, что имеет решающее значение для регулирования экономических последствий.
- d) **оказание четкой и предсказуемой помощи.** Оказание помощи семьям привносит упорядоченность в хаотичную среду, создавая механизмы для своевременного предоставления из авторитетных источников достоверной информации пострадавшим и членам их семей. Эффективная программа оказания помощи семьям позволяет четко информировать пострадавших и членов их семей о доступных видах поддержки, о том, как работает эта система, и о предполагаемых сроках оказания помощи, обеспечивая единообразие сообщений и предотвращая недоразумения. Программа оказания помощи семьям дает возможность пострадавшим высказать свои проблемы и получить на них ответ в безопасной обстановке.

3. ОБСУЖДЕНИЕ

3.1 Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что показатели внедрения SARPS и инструктивных материалов AAAPF в государствах - членах ИКАО являются низкими, несмотря на то, что Стандарт 8.43 и Рекомендуемая практика 8.44 вступили в силу почти четыре года назад. В добавлении В более подробно приведены соответствующие данные и результаты анализа.

3.2 С помощью Механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) проводится оценка уровня внедрения SARPS и инструктивных материалов AAAPF на основе

вопроса протокола (ВП) 6.383¹. По состоянию на февраль 2026 года показатель эффективной реализации (EI) среди 55 государств-членов ИКАО, прошедших проверку на основе ВП 6.383, составил 10,91%. Иными словами, из 55 государств, по которым была проведена оценка с момента включения ВП 6.383 в Программу МНМ УППКБП, 6 стран получили оценку "удовлетворительно".

3.3 Государства - члены ИКАО самостоятельно сообщают о соответствии SARPS ИКАО, используя онлайн-контрольный перечень соблюдения положений и электронную систему представления информации о различиях (EFOD). В системе EFOD показатели соблюдения положений пп. 8.43 и 8.44 Приложения 9 (36% и 16%, соответственно) ниже среднего показателя 52% для соответствующих положений 8.38-8.42 Приложения 9. При рассмотрении данных EFOD следует отметить, что государства - члены ИКАО не обязаны представлять информацию о различиях в отношении положений Рекомендуемой практики.

3.4 Пробелы в данных затрудняют получение окончательных выводов относительно темпов внедрения SARPS АААВФ. Например, в системе EFOD для SARPS АААВФ имеется большой объем "нет записей", и только 55 из 193 государств - членов ИКАО были оценены на основе ВП 6.383. Однако по-прежнему можно отметить три потенциальные причины низких показателей внедрения: 1) недостаточная осведомленность о SARPS и инструктивных материалах АААВФ; (2) Отсутствие экспертных знаний, навыков и опыта в области АААВФ; (3) Стоимость и сложность планирования помощи семье.

Недостаточная осведомленность о SARPS и инструктивных материалах АААВФ

3.5 Государствам, возможно, не известно об относительно новых положениях 8.43 и 8.44 Приложения 9. Такое замечание подтверждается тем фактом, что показатели соблюдения положений, различия и отсутствие записей в системе EFOD являются стабильными для положений 8.38-8.42 Приложения 9, но снижаются для положений 8.43 и 8.44 Приложения 9. Тем не менее, планирование помощи семьям не является новой концепцией. Стандарт 8.43 существовал в качестве Рекомендуемой практики 8.46 до ноября 2022 года. Текущее самостоятельное соблюдение положений Стандарта 8.43 (36%) в системе EFOD согласуется с результатами обследования, проведенного ИКАО в 2021 году (26%) в отношении аналогичного числа государств, представивших ответы. Статический уровень соблюдения, о котором сообщается самостоятельно, предполагает, что на уровень внедрения могут влиять и другие факторы, помимо новизны SARPS.

3.6 Также государства могут быть знакомы с положениями 8.43 и 8.44 Приложения 9, но не с соответствующими инструктивными материалами, изложенными в документах Дос 9998 и Дос 9973, и в этом случае они могут не знать о документации и задачах, необходимых для оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

3.7 Показатели соблюдения положений Стандарта 8.43 (т.е. 36%) в системе EFOD имеют тенденцию быть выше общего показателя EI, равного 10,91%, для ВП 6.383. Разница между самооценкой соблюдения требований в системе EFOD по сравнению с оценкой, проведенной проверяющими ИКАО на основе ВП 6.383, может свидетельствовать о недостаточной осведомленности государств - членов ИКАО о том, что означает помощь семьям, и/или о том, что оценивает ВП 6.383 (например, что в рамках Программы МНМ УППКБП рассматриваются не только Стандарты, но также Рекомендуемая практика и инструктивные материалы).

¹В программу МНМ УППКБП также включены несколько вопросов протокола, связанных с оказанием помощи в контексте расследования авиационных происшествий. См. ВП 6.371, 6.381 и ВП 6.397. Работа, связанная с этими вопросами протокола, ведется под эгидой Группы экспертов ИКАО по расследованию авиационных происшествий.

- Например, Рекомендуемая практика 8.44 относится к "эксплуатанту воздушного судна **или** аэропорта", в то время как в подвопросе 2 ВП 6.383 проверяется, "обеспечило ли государство разработку авиаперевозчиками **и** эксплуатантами аэродромов планов помощи семьям" (выделение добавлено). Если государства не знакомы с ВП 6.383, они могут предположить, что достаточно требовать разработки планов оказания помощи семьям либо от аэродромов, либо от авиаперевозчиков, а не от обоих, что, по-видимому, и оценивается в ВП 6.383. Это может также указывать на отсутствие ясности в отношении того, что требуется от государств для обеспечения согласования с SARPS и инструктивным материалом АААВФ ИКАО.
- Уровень вовлеченности в систему EFOD в отношении Рекомендуемой практики 8.44 ниже по сравнению с другими SARPS, связанными с АААВФ (81% государств-членов ИКАО не имеют записей). Такое отсутствие вовлеченности может сказаться на способности государств - членов ИКАО выполнить ВП 6.383, поскольку в его подвопросе 2 предусматривается оценка того, обеспечило ли государство разработку планов помощи семьям авиаперевозчиками и эксплуатантами аэродромов.
- Расхождение между самооценкой соблюдения положений и оценками по ВП 6.383 также может быть вызвано государственными системами помощи семьям, которые отличаются от SARPS и инструктивного материала АААВФ, но все же, по мнению государства, могут предоставлять адекватную помощь. Система помощи семьям, которая отличается от SARPS и инструктивного материала АААВФ, может не соответствовать ВП 6.383. Однако низкий уровень различий в отношении пп. 8.43 и 8.44 Приложения 9 в системе EFOD может опровергнуть эту теорию.
- Наконец, различия в системе EFOD и EI для ВП 6.383 могут быть вызваны большим объемом "нет записей" в EFOD и небольшим размером выборки для ВП 6.383. Государства, сообщающие в системе EFOD о соблюдении положений, могут отличаться от тех, которые получили оценку "неудовлетворительно" в отношении ВП 6.383.

Отсутствие экспертных знаний, навыков и опыта в области АААВФ

3.8 Некоторые аспекты оказания помощи семьям (например, медицинские и социальные услуги) выходят за рамки традиционных сфер авиации. В полномочных органах гражданской авиации большинства государств - членов ИКАО работают эксперты в области безопасности полетов и авиационной безопасности, которые могут не иметь опыта оказания помощи семьям. В результате междисциплинарные компетенции, необходимые для создания и внедрения системы оказания помощи семьям, должны разрабатываться в рамках ведомств гражданской авиации или привлекаться со стороны. Некоторые государства могут даже вообще возлагать ответственность за оказание помощи семьям структурам вне ведомств гражданской авиации, что по-прежнему будет требовать постоянной координации и создавать риск образования пробелов при оказании помощи семьям, если координация будет недостаточной.

3.9 Авиационные происшествия, связанные с большим числом пострадавших или членов их семьи, с большей вероятностью могут выявить проблемы в способности государства оказывать помощь семьям и предлагать рекомендации по решению этих проблем. Относительная редкость крупных авиационных происшествий означает, что многие государства никогда не сталкиваются с уязвимостью своей системы оказания помощи семьям и никогда не приобретают экспертных знаний, навыков и опыта в области АААВФ.

Стоимость и сложность планирования помощи семье

3.10 Создание системы оказания помощи семьям в соответствии с SARPS и инструктивными материалами АААВФ ИКАО может предусматривать разработку новых или изменение существующих планов и систем реагирования на чрезвычайные ситуации, которые предполагают тесное сотрудничество с многочисленными авиационными и неавиационными организациями, включая национальные, субнациональные и местные государственные органы, а также с авиационной отраслью и другими сторонними организациями. Сотрудничество и организационные усилия, необходимые для разработки такой системы, могут стать препятствием для реализации SARPS и инструктивных материалов АААВФ.

3.11 Государства могут столкнуться с трудностями при выделении ресурсов на цели планирования помощи семьям в тех случаях, когда авиационные происшествия и необходимость оказания помощи семьям рассматриваются как относительно редкие случаи. Вместо этого государства могут принять решение о перераспределении ресурсов для решения других вопросов, которые они считают более насущными. Кроме того, у государств - членов ИКАО может отсутствовать политическая воля к осуществлению процесса создания системы помощи семьям. Предшествующий опыт показал, что многие государства создают систему оказания помощи семьям только после того, как на себе ощутят последствия крупномасштабной авиационной катастрофы, и в ответ на призывы со стороны пострадавших и их семей.

4. РЕКОМЕНДАЦИИ

4.1 Группе экспертов по упрощению формальностей рекомендуется:

- a) принять к сведению сохраняющийся низкий уровень внедрения государствами - членами ИКАО SARPS и инструктивных материалов, касающихся АААВФ, и потенциальные причины, выявленные WG-АААВФ.
- b) одобрить рекомендации, представленные в добавлении А в целях повышения эффективности внедрения, и по мере необходимости адресовать соответствующие действия Группе WG-АААВФ и Секретариату ИКАО.

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 AAASF SARPS.

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

Question	Yes	No	No Entry
a) Question 8.41: 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: 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%)
c) Question 8.43 Part 1: 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%)
d) Question - 8.43 Part 2: 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%)
e) Question - 8.44: Does your State issue emergency travel documents, if required, to its nationals who have survived the accident?	62 (32%)	3 (2%)	128 (66%)
f) Question - 8.45: 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%)
g) Question - 8.46 Part 1: Does your state have legislation, regulations, decrees and/or policies in support of assistance to aircraft accident victims and their families?	50 (26%)	14 (7%)	129 (67%)
h) Question - 8.46 Part 2: Does the State have a Plan (s) to facilitate assistance to aircraft accident victims and their families?	41 (21%)	21 (11%)	131 (68%)

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 9973.²

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

² 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.