



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión12: Programas de facilitación

ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS FAMILIARES

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

Desde la adopción de las resoluciones A39-27, A40-16 y A41-14 de la Asamblea, la OACI y las partes interesadas han logrado avances notables en la mejora de la ayuda a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. En cuanto a la aplicación de las 30 recomendaciones del Primer Simposio de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares (AAAVF 2021), la aplicación de varias de ellas ya se ha completado y la de otras está en curso o prevista. En el Segundo Simposio (AAAVF 2024) se brindó un examen exhaustivo de los avances en la implementación, se destacaron las carencias persistentes y se establecieron nuevas prioridades, incluida la ratificación universal del Convenio de Montreal de 1999, un mejor seguimiento de la implementación del Anexo 9 por parte de los Estados y la promoción de una mayor transparencia en la investigación de accidentes, así como una comunicación más frecuente y solidaria con las víctimas de accidentes y sus familiares, tal como se destaca en el Anexo 13. En esta nota se presenta un panorama actual de los progresos realizados y se señalan las prioridades para el próximo trienio, así como los avances que se han hecho en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares desde la última Asamblea. El aporte de la Federación Internacional de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares (AAAVF) y sus asociaciones ha sido fundamental para respaldar el trabajo de la OACI en esta materia. En la conclusión se proponen prioridades y los resultados esperados durante el próximo trienio, con actualizaciones de la resolución A 41-14 de la Asamblea.

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

- reconocer los progresos logrados en la implementación de las recomendaciones del AAAVF 2021;
- hacer suyo el programa de trabajo y las prioridades de la Organización para el trienio 2026-2028 que se relacionan con las recomendaciones del AAAVF 2021 y los resultados del Segundo Simposio AAAVF 2024;
- instar a los Estados miembros, la industria y otras partes interesadas a incrementar sus esfuerzos para la implementación de las recomendaciones dimanantes del AAAVF 2021 y los resultados del AAAVF 2024 que les conciernen; y
- adoptar la resolución A42-xx que figura en el apéndice C y que sustituye a la resolución A41-14 de la Asamblea.

*Objetivos
estratégicos:*

Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: *Todos los vuelos son seguros y protegidos, La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo, y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y otros tratados, leyes y reglamentos internacionales dan respuesta a todas las situaciones.*

<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades de la OACI a las que se hace referencia en la nota de estudio se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto regular de 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, conforme al Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> [Enmienda 30, 17ª edición] Anexo 13 — <i>Investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> Anexo 14 — <i>Aeródromos</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)</i> (Doc 10184) <i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares</i> (Doc 9998) <i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares</i> (Doc 9998) <i>Manual de investigación de accidentes e incidentes de aviación</i> (Doc 9756) <i>Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional</i>, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (Doc 9740) <i>Acta final de la Conferencia Internacional de Derecho Aeronáutico</i>, Montreal, mayo de 1999 Informe del Simposio de la OACI sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) Informe del Consejo relativo al Segundo Simposio de la OACI sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares (AAAVF 2024) <i>Declaración de Doha sobre la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional</i> (adoptada el 17 de abril en el segmento ministerial de la Conferencia de Facilitación, 14-17 de abril de 2025, Doha, Qatar)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la resolución A39-27 de la Asamblea, *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*, se señala que debería ser política de la OACI “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”. Además, en la resolución A39-27, se 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), del grado de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* que se vinculan con los planes de asistencia a las víctimas.

1.2 Del mismo modo, en el 40º período de sesiones de la Asamblea se aprobó la resolución A40-16, en la que se 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 se 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 de 1999 (Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional) establece que los transportistas aéreos, al producirse accidentes aéreos que provoquen lesiones o la muerte de pasajeros o pasajeras, deberán brindar pagos adelantados, sin

demora, a las personas físicas que tengan derecho a indemnización —si así lo exige su legislación nacional—, para que puedan hacer frente a sus necesidades económicas inmediatas. La Conferencia Diplomática 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.

1.4 En su 41º período de sesiones, la Asamblea adoptó la resolución A41-14, en la que se 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. Ese examen debería considerar la Política de la OACI del Doc 9998 y el texto de orientación del Doc 9973. La resolución A41-14 tiene por objeto que los Estados ofrezcan asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, en consonancia con la tendencia establecida de mejorar los mecanismos de apoyo después de un accidente de aviación.

1.5 Es indispensable que la OACI respalde la implementación de las normas y métodos recomendados por parte de los Estados a través de actividades de asistencia y creación de capacidad y campañas de instrucción y sensibilización.

1.6 El aporte de la Federación Internacional de Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares (ACVFFI) y sus asociaciones ha sido fundamental para respaldar y contribuir al trabajo de las expertas y los expertos del Grupo de Trabajo sobre AAVF del Grupo Experto en Facilitación (FALP) y en la formulación de las principales políticas, como la *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares* (Doc 9998), el *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* (Doc 9973), la inclusión de las preguntas pertinentes al protocolo del enfoque de observación continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y la elevación al rango de norma 8.47 del método recomendado 8.46 del Anexo 9, entre otras acciones.

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, 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 es aplicable desde el 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 de aviación 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 de aviación 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 de aviación y a sus familiares que figura en el Anexo 9, capítulo 8, sección I, muestra que la mayoría de los Estados todavía no han ingresado datos al sistema EFOD. Respecto de la norma 8.47 que requiere que los Estados promulguen leyes, reglamentos y/o políticas que propicien la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, los datos muestran que, de los 79 Estados que han ingresado datos al sistema EFOD, 66 están en situación de cumplimiento, 13 han notificado diferencias y 114 todavía no han ingresado datos. El enfoque de

observación continua (CMA) del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) indica un 9,43 % de implementación efectiva mundial de los sistemas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. Esta cifra refleja los resultados de las auditorías realizadas e informadas al elaborar esta nota y puede cambiar conforme se auditan más Estados. En este contexto, familiarizarse con las orientaciones de la OACI, a saber, la *Política de la OACI 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 a sus familiares* (Doc 9973), ayudaría a los Estados a aumentar el nivel de aplicación de los SARP relacionados.

2.3 Con el fin de proporcionar a los Estados las herramientas adecuadas para la creación de capacidad, se desarrolló un curso titulado “Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares” para proporcionar a las y los representantes de las Administraciones de Aviación Civil (CAA), a las funcionarias y funcionarios 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 Doc 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 al rango de norma internacional 8.47 en la Enmienda 29 de ese Anexo, y la introducción de un nuevo método recomendado 8.48, 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 de aviación y a sus familiares. El curso está disponible en formato virtual y presencial, en inglés.

2.4 En diciembre de 2021 la OACI, con el apoyo del Gobierno de España, organizó el Primer Simposio sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares (AAAVF 2021), que mejoró la cooperación internacional y la compartición de mejores prácticas en ámbitos como la comunicación de información delicada y la gestión de las indemnizaciones. En el simposio se formularon 30 recomendaciones, que posteriormente hizo suyas el Consejo de la OACI, y se asignaron medidas de seguimiento a los grupos de trabajo pertinentes. Se publicó un boletín electrónico para informar a los Estados de las conclusiones y recomendaciones, tal como se describe en el informe final del AAAVF 2021: <https://www.icao.int/Meetings/AAAVF2021/Pages/default.aspx>.

2.5 El Segundo Simposio de la OACI sobre la Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares (AAAVF 2024), celebrado en Haarlem (Países Bajos) del 26 al 28 de noviembre de 2024, hizo hincapié en la urgente necesidad de contar con estructuras de apoyo sólidas para las familias de las víctimas. En el simposio se destacaron temas clave, como la defensa de las víctimas, la gestión de crisis y la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI. Se subrayó la importancia de mejorar los marcos mundiales, promover la uniformidad en el tratamiento de las víctimas de accidentes y fortalecer la vigilancia de la implementación. En el evento también se pidió una comunicación más frecuente y abarcadora con las víctimas de accidentes y también con sus familiares, disponer de protocolos de seguros e indemnizaciones, y que se formulen planes integrales de asistencia a familiares. Los resultados del simposio se presentan en el apéndice B. El estado de aplicación de las recomendaciones de 2021, que se detalla en el apéndice A, se examinó durante el AAAVF 2024. Se señaló que, si bien se han hecho progresos, la aplicación de algunas recomendaciones aún está en curso. Las actualizaciones clave incluyen la elevación del método recomendado 8.46 a la norma 8.47, los esfuerzos que se están desplegando para examinar y actualizar el Doc 9998 y el Doc 9973, y el monitoreo continuo del cumplimiento a través de los mecanismos USOAP y EFOD. La OACI también ha promovido activamente la ratificación del Convenio de Montreal de 1999, y actualmente 141 Estados son partes en el mismo. En el simposio se puso de relieve la necesidad de redoblar los esfuerzos para proporcionar el apoyo económico oportuno a las familias de las víctimas y aumentar la independencia y transparencia de las investigaciones de accidentes manteniendo la integridad de la investigación.

2.6 Con la asistencia del Grupo Experto en Investigación de Accidentes (AIGP), la OACI ha fortalecido aún más las disposiciones del Anexo 13 y la orientación conexas, como el Doc 9756, para proporcionar a las víctimas de accidentes y a sus familiares actualizaciones periódicas sobre el progreso de la investigación. La OACI seguirá apoyando este tema y prestando asistencia a los Estados para su implementación.

2.7 El establecimiento del Grupo de Trabajo sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares (WG-AAAVF) mejora el monitoreo del cumplimiento y facilita la actualización de los textos de orientación, incluidos el Doc 9973 y el Doc 9998. Este grupo de trabajo prosigue la labor de terminar y allanar los obstáculos a la implementación, al tiempo que explora posibles soluciones para que los Estados reciban orientación y modelos actualizados para implementar efectivamente las disposiciones pertinentes.

2.8 La OACI ha elaborado un paquete de asistencia para la implementación (iPack) dedicado a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (AAAVF). Este iPack es un paquete autónomo destinado a ayudar y orientar a las autoridades estatales en la aplicación de la Política de la OACI sobre la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familias y a establecer un plan integral. Incluye documentación relevante, herramientas y un curso virtual para crear capacidad en lo que se refiere a elaborar e implementar el plan nacional de asistencia a los familiares. El iPack proporciona asistencia técnica a distancia por parte de una persona experta en la AAAVF y ayuda a los Estados en el logro de los objetivos del Plan Nacional de Asistencia a las Familias.

2.9 La OACI convocó la Conferencia de Facilitación 2025 (FALC2025) en Doha, Qatar, que se desarrolló los días 14 a 17 de abril de 2025 y culminó con un segmento ministerial de alto nivel mantenido el último día. La conferencia, que se extendió por cuatro días y cuyo anfitrión fue el Gobierno de Qatar, congregó a más de 2 000 participantes de 138 Estados y 17 organizaciones internacionales y regionales, la industria y otras partes interesadas, bajo el lema “Facilitar el futuro del transporte aéreo: colaboración, eficiencia e inclusión”. Cabe señalar que cincuenta y tres ministras y ministros, entre ellos el primer ministro de Granada, los viceprimeros ministros de Fiji y Tonga, así como más de 70 directoras y directores generales de aviación civil y/o jefas o jefes de delegación estuvieron presentes en el segmento ministerial de alto nivel, en el que se escucharon las declaraciones orales de 35 ministras/os y 4 viceministras/os, 13 jefas/es de delegación y cuatro organizaciones internacionales. El evento culminó con la adopción de la Declaración de Doha sobre la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional (“Declaración de Doha”) que, entre otras cosas, reconoce que la facilitación del transporte aéreo es vital para el desarrollo sostenible de este medio de transporte y debe recibir prioridad y recursos suficientes. En particular, la cláusula dispositiva 1) insta a los Estados a “promulgar legislación, reglamentos y/o políticas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familias y avanzar en la ejecución y la evolución del programa de trabajo y las prioridades de la OACI en lo que respecta a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias, y respaldar el rol de liderazgo de la OACI en la materia”. Se observa que la cláusula dispositiva 2 de la resolución A41-14 de la Asamblea, *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*, se insta a los Estados miembros a sancionar legislación, reglamentación y/o políticas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, como se dispone en la norma 8.47 del Anexo 9 de la OACI, y en cumplimiento del artículo 28 del Convenio de Montreal de 1999 y la resolución núm. 2 de la Conferencia de Montreal.

2.10 La colaboración entre la OACI y la FIVAAF y otras asociaciones de familiares cumple una función importante al representar las perspectivas de las víctimas. La OACI reconoce esta colaboración en diversas situaciones y eventos internacionales. Por su parte, la FIVAAF proporciona información valiosa a la OACI a través de sus propuestas e iniciativas, que contribuyen a mejorar los documentos y herramientas pertinentes de la OACI.

3. PRIORIDADES Y RESULTADOS PARA EL TRIENIO 2026 – 2028

3.1 En consonancia con las recomendaciones del AAASF 2021 y los resultados del AAASF 2024, la Declaración de Doha sobre la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, la labor y las prioridades del programa relacionadas con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación que están previstas para el próximo trienio abordarán las áreas siguientes:

3.1.1 Monitorear el nivel de aplicación por parte de los Estados de los SARPS pertinentes de los Anexos de la OACI: el seguimiento del cumplimiento de los SARPS relacionados con la AAASF se llevará a cabo a través del USOAP de la OACI, y se recopilará información adicional mediante el mecanismo EFOD. Se hará hincapié en el aumento de la transparencia al compartir los resultados de las auditorías.

3.1.2 Individualizar las lagunas existentes y formular recomendaciones adicionales: Se llevará a cabo una evaluación, teniendo en cuenta la cuestión general del apoyo a las víctimas y a sus familiares en todos los Anexos, para detectar posibles lagunas en la orientación y elaborar recomendaciones ad hoc según sea necesario. Esta labor se lleva a cabo en estrecha coordinación con las oficinas, los grupos expertos y los grupos de trabajo de la OACI, los Estados miembros, las organizaciones internacionales, como el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la FIVAAF y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), y los asociados de la industria a través de un grupo de discusión especial. Se analizarán las barreras para la implementación y se explorarán posibles soluciones que se debatirán en FALP/14, siempre colocando a las víctimas en el centro de ellas.

3.1.3 Proporcionar asistencia a los Estados miembros a través de iniciativas de instrucción, orientación y creación de capacidad: los esfuerzos se centrarán en mejorar el nivel de aplicación de los reglamentos y políticas pertinentes mediante:

- a) el fomento de la ratificación universal del MC99: se intensificarán los esfuerzos de divulgación y promoción para alentar a los Estados a ratificar el Convenio de Montreal de 1999, destacando los beneficios de la ratificación universal para las víctimas y sus familiares. Se promoverá el acceso a las herramientas y textos administrativos elaborados por la OACI para ayudar a los Estados en el proceso de ratificación;
- b) el fortalecimiento de los planes de asistencia a los familiares: en las actividades del USOAP se evaluará con mayor frecuencia el cumplimiento por parte de los Estados de las normas del Anexo 9 y del Anexo 13 relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. La OACI alentarán a los Estados a aplicar estas normas y organizará talleres para ayudar a elaborar planes integrales de asistencia a los familiares. Se alentarán a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a que elaboren conjuntos de herramientas y guías sobre mejores prácticas para una comunicación eficaz y asistencia después de los accidentes;
- c) el fortalecimiento de la cooperación mundial en materia de mitigación de riesgos en zonas de conflicto: la Iniciativa Cielos Más Seguros se ampliará para incluir a más Estados y explotadores, fomentando prácticas colaborativas de gestión de riesgos, mejorando los mecanismos de intercambio de información para el análisis de amenazas en tiempo real, y proporcionando instrucción y recursos para evaluaciones integrales de riesgos y estrategias de mitigación;
- d) la mejora del apoyo psicológico y a largo plazo a las familias de las víctimas: se alentarán a los Estados a establecer redes nacionales de apoyo a las víctimas en las que participen especialistas en psicología, ONG y líderes de las comunidades. Se elaborarán procedimientos para el manejo y devolución de efectos personales, incluidos los dispositivos electrónicos;

- e) el avance de la investigación de accidentes y la puesta en común de información: la OACI seguirá reforzando las disposiciones y orientaciones del Anexo 13 con vistas a la publicación oportuna de los informes preliminares y completos de las investigaciones finales. Además, seguirá promoviendo la independencia y la transparencia de las investigaciones para fomentar la confianza entre las familias y las asociaciones de víctimas;
- f) la puesta en marcha de una función específica de asistencia a las víctimas y a sus familiares dentro de la OACI: se establecerá una función centralizada de apoyo y coordinación de asistencia a las víctimas y a sus familiares. La OACI facilitará la elaboración, difusión y despliegue de iPacks y talleres de instrucción relacionados con esta temática y establecerá una base de datos mundial para hacer un seguimiento de la aplicación de los SARPS y los textos de orientación relacionados con la asistencia a familiares. Estas acciones dependerán de la disponibilidad de recursos del presupuesto regular de la OACI para 2026-2028 y/o de contribuciones extrapresupuestarias, siguiendo la orientación del Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028;
- g) la mejora de los marcos legislativos y de reglamentación: se alienta a los Estados a que integren los SARPS de la OACI en su legislación nacional y a que armonicen esa legislación nacional con las normas mundiales. La OACI prestará asistencia técnica a los Estados con recursos limitados para elaborar y hacer cumplir la reglamentación de la seguridad operacional de la aviación, haciendo hincapié en la importancia de la rendición de cuentas y la responsabilidad para la asistencia a las víctimas con el fin de que las prácticas sean coherentes y justas; y
- h) la promoción de culturas centradas en las víctimas en las organizaciones de aviación: se promoverán campañas de sensibilización para destacar la importancia de la asistencia a las víctimas y sus familias dentro de la comunidad de la aviación. Se prestará apoyo a las iniciativas que integren la asistencia a las víctimas como un componente básico de la seguridad operacional de la aviación y la planificación para casos de emergencia. Se alentará a los explotadores de aeropuertos y aeronaves a que, junto con las autoridades de reglamentación de los Estados, adopten un enfoque empático y centrado en la clientela en la respuesta a accidentes.

3.2 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 AAASFV 2021 que les están dirigidas, 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 C y que sustituye a la resolución A41-14.

— — — — —

APPENDIX A

STATUS OF AAASF 2021 RECOMMENDATIONS

In December 2021, ICAO, with the support of the Government of Spain and the participation of the *International Federation of Aircraft Accident Victims and Families (ACVFFI)*, organized in Las Palmas de Gran Canaria (Spain) the first Symposium on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (AAASF 2021). The Symposium identified 30 recommendations, later endorsed by the ICAO Council, the status of these recommendations is as follows:

Recommendation	Owner	Status	Comments
1) ICAO to encourage States to implement existing Annex 9 Recommended Practice 8.46, as well as ICAO Doc 9998 and Doc 9973. The participants suggested that ICAO issue a State Letter attaching the AAASF Symposium final report, in the process requesting implementation of the report's conclusions and recommendations;	ICAO	Completed	RP 8.46 became Standard 8.47 with the Amendment 29 of Annex 9 applicable since 18 November 2022, namely: “Contracting States shall establish legislation, regulations and/or policies in support of assistance to aircraft accident victims and their families”. <i>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.</i> EB 2022/14 “Report on the Symposium on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families” was dispatched on 13 April 2022.
2) It was also suggested for ICAO to review and update Doc 9998 and Doc 9973 building on recent experiences;	ICAO	On-going	This recommendation is part of the Terms of Reference of the Facilitation Panel's Working Group on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (WG-AAASF) and work in this area is ongoing. Guidance specific to providing update on the progress of the investigation has been developed with the help of the Accident Investigation Panel (AIGP).
3) ICAO to continue to monitor compliance of AAASF-related SARPs via the ICAO USOAP, while additional information is gathered through the EFOD mechanism;	ICAO	On-going	This recommendation is part of the Terms of Reference of the Facilitation Panel's Working Group on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (WG-AAASF) and work in this area is ongoing. ICAO continues to monitor compliance of AAASF related SARPs under the USOAP Continuous Monitoring Approach and additional data is collected from the EFOD System. guidance material (i.e., Doc 9973 – and Doc 9998).
4) ICAO Council to upgrade ICAO Recommended Practice 8.46 to an international Standard, thus in accordance with Article 37 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention)	ICAO	Completed	Refer to Recommendations 1 and 3 above.

Recommendation	Owner	Status	Comments
creating an obligation for States to comply with the provision, if no difference is filed. The Standard is to be audited by USOAP;			
5) An assessment is to be conducted considering the overarching issue of support to victims and families in all the Annexes, identifying any gaps and formulating further recommendations as required;	ICAO	On-going	This recommendation is being considered by the FALP's WG-AAAVF on aspects related to Annex 9, the AIGP on aspects related to Annex 13, and the Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP) on aspects related to Annex 14. AIGP proposed amendments to Annex 13, and related AIG guidance associated with providing information to accident victims and families on the progress of the investigation. For provisions related to aerodrome and aircraft operators, please refer to Recommendation 6 below.
6) ICAO should promote a combination of regulation, training and cooperation among authorities, service providers, airlines and including the ACVFFI and its associations in order to improve the implementation by States, aircraft and airport operators of the ICAO Doc 9998;	ICAO	On-going	ICAO has been delivering training on Annex 9, which has a dedicated topic on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families, and to which more than 70 Sessions has been delivered to in all ICAO regions. A training course on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families has been developed. Six Sessions have been delivered to date, and delivery is ongoing. Additionally, ICAO has conducted implementation Seminars on Assistance to Aircraft Accident Victims, as well as the ongoing development of an Implementation Package (iPack). Guidance specific to providing update on the progress of the investigation is currently being developed with the help of the AIGP. For Aerodrome Operators, ADOP is proposing to ANC a new recommendation in Annex 14, Vol I, requiring the aerodrome emergency plan to include assistance to accident victims and families. ADOP is also working on detailed guidance material related to this topic.
7) ICAO should promote implementation of ICAO Doc 9998, the ratification of MC99 and compliance with Annex 9 SARPs. ICAO should organize regional workshops in States/Regions with special needs relying on the support of ACVFFI and its associations, as required;	ICAO	On-going	MC99 is one of the six key treaties which ICAO (LEB) has been promoting for ratification at a number of DGCA and other regional meetings and workshops, and it is on the agenda of all ICAO legal events (Seminars and Fora). An Administrative Package has been developed and is made widely available to assist States in becoming Party to MC99, which currently has 141 ratifications. In regard to regional workshops, refer to Recommendations 6 and 8.
8) Regional offices of ICAO should play an active part in promoting the policies above and organizing the	ICAO	Completed	Joint ICAO/ECAC (EUR/NAT) regional workshop was held in Milan (Feb 2023). ACVFFI was invited to present their views.

Recommendation	Owner	Status	Comments
workshops relying on the support of ACVFFI and its associations, as required;		Others are planned before A42	An Interactive Workshop on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families was held on the sidelines of the FAL Global Summit in Saudi Arabia (21-22 May 2024) ACVFFI Chairperson was a speaker at the Workshop. Fifth Meeting of Middle East North Africa Aircraft Accident and incident Investigation Regional Cooperation Mechanism (MENA ARCM/5) Committee and Conference hosted by Oman, was held from 7-9 May 2024 with a theme: <i>“Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families”</i> .
9) The AAASF function in the ICAO Secretariat should be focused and supported by an identified responsible unit;	ICAO	No available budget for this Unit	While there is no budget for a responsible unit, FAL (ATB) coordinates with other ICAO Bureaus involved in AAASF matters.
10) Wide effort is required to call upon the responsibility of communication media and agencies to treat accident information respecting the dignity of victims, families and individuals. Building on experiences of some recent tragedies beyond aviation could help. ICAO should prepare a compilation of best practices currently applied by States and agents. An assessment of those best practices may need to consider the formulation of a communication code of conduct to be shared worldwide;	ICAO	Completed	AIGP has with the help from its members organizations created this guidance. The guidance has been uploaded to the ICAO public website at: https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Media%20Protocols/Forms/AllItems.aspx .
11) The ratification of MC99 is to be encouraged as there is no uniformity worldwide in the treatment of victims and families;	ICAO	On-going	MC99 is one of the six key treaties which ICAO (LEB) has been promoting for ratification at a number of DGCA and other regional meetings and workshops, and it is on the agenda of all ICAO legal events (Seminars and Fora). An Administrative Package has been developed and is made widely available to assist States in becoming Party to MC99, which currently has 141 ratifications.
12) A specific initiative is required to standardize the process to be followed by families when an accident occurs, including proper guidance that puts steps into simple language;	ICAO	On-going	This recommendation is part of the Terms of Reference of the Facilitation Panel’s Working Group on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (WG-AAASF) and work in this area is ongoing.
13) The timely issuance of advance payments must become global practice. A targeted workshop is suggested to advance on the topic so as to identify further decisions to be taken. Additionally, a total level of compulsory compensation is to be reviewed in proportion to the insurance policies subscribed by aircraft	ICAO	On-going	Such advance payments to be made without delay to natural persons entitled to claim compensation in case of aircraft accidents involving death or injury to passengers are covered under Article 28 of MC99. At 2 ICAO Legal Seminars in 2022 and 2024 and the Civil Aviation Legal Advisers Forum/2 in 2023, specific panels were added to the agenda to address the issue of accident victims’ compensation under MC99 and the impacts on the

Recommendation	Owner	Status	Comments
operators. ICAO should organize a specific ad hoc forum to deal with compensation and facilitating procedures for survivors and families of victims;			aviation insurance market. These sessions included participation by representatives of aviation insurers and law firms involved in accident claims. The sessions were intended to socialise the issue and allow for information sharing and education on how the aviation insurance market and claims process's function.
14) An ICAO group, supported by the appropriate legal expertise, should consider best practices of insurance companies and their relationship with victims and families, balancing the needs of airlines and also victims and families;	ICAO	On-going	The ICAO groups have been established and are supported by appropriate legal expertise. The group is dealing with this recommendation. At 2 ICAO Legal Seminars in 2022 and 2024 and the Civil Aviation Legal Advisers Forum/2 in 2023, specific panels were added to the agenda to address the issue of accident victims' compensation under MC99 and the impacts on the aviation insurance market. These sessions included participation by representatives of aviation insurers and law firms involved in accident claims. The sessions were intended to socialise the issue and allow for information sharing and education on how the aviation insurance market and claims process's function.
15) Following the specific forum held to discuss compensation, and after having analysed the best practices of insurance companies, the community should assess whether review of MC99 and other related treaties is needed;	ICAO	On-going	This recommendation is based on the outcome of the analysis of best practices, which work is ongoing in the working group. At 2 ICAO Legal Seminars in 2022 and 2024 and the Civil Aviation Legal Advisers Forum/2 in 2023, specific panels were added to the agenda to address the issue of accident victims' compensation under MC99 and the impacts on the aviation insurance market. These sessions included participation by representatives of aviation insurers and law firms involved in accident claims. The sessions were intended to socialise the issue and allow for information sharing and education on how the aviation insurance market and claims process's function.
16) The ICAO AIGP should consider proposing guidance material for accident investigators to provide focused briefing material, including "what, when and how" information to families of victims;	ICAO	On-going	This recommendation was discussed during AIGP/9 and proposed guidance will be presented during AIGP/10.
17) The AIGP should also consider providing guidance on how to address communication media when an accident occurs and how to continue providing verified, on-time information for public release, while protecting the investigation process;	ICAO	Completed	The timely release of information for accidents and incidents that draw heightened public attention is covered by Amendment 19 and 20 to Annex 13. Media guidance is available on the ICAO public website (see nr. 10 above). In addition, the AIGP is deliberating if more guidance will be proposed to even further enhance communications with the media.
18) Independence, rigor and technical capability of accident investigation authorities are fundamental prerequisites for providing value to the accident investigation findings and	ICAO	Completed	To reduce or limit actual or perceived conflicts of interest in the cases of aircraft downing, upcoming amendment 20 to Annex 13 includes guidance titled "Guidance on investigations when states may be associated with a suspected act of unlawful

Recommendation	Owner	Status	Comments
also, importantly, to provide credibility to the accident reports. Absence of conflict of interest is essential. Promotion by ICAO of regional cooperation will assist in improving the investigation process alleviating cases of limited technical resources and/or experience in certain States;			interference". The AIGP has also always promoted the fact that regional cooperation contributes to enhance the investigation and may reinforce the victims and families' confidence in it. AIGP/9 addressed Regional Cooperation and proposed update to Doc 9946.
19) Clear independence of the accident investigation authority, whose main objective is to determine the root causes of the accident and avoid its recurrence, and the judicial investigation, to conclude on potential criminal responsibilities, needs to be stressed by ICAO;	ICAO	Completed	This recommendation has been globally addressed to ICAO that has developed Assembly Resolutions on this topic, a Standard in Annex 13 as well as extensive guidance material (notably Doc 10053). Annex 13 highlights the independence of safety investigation from judicial proceedings but emphasises necessary cooperation to ensure both activities are effectively conducted and without interfere or delay.
20) Accident investigation Final Reports should be easily understandable for families and translated in all the languages of interest to the families;	States	Completed	The AIGP has concluded the recommendation which might not be realistic for an entire Final Report. However, Annex 13 and Doc 9756 recommend a synopsis of the accident that should be easier to translate by the States of the victims. In some cases, it may be necessary to produce a longer summary document to support briefing the families.
21) Transparency regarding accident investigation reports should be enhanced through an ICAO web platform, where the exchange of reports and their recommendations amongst investigation authorities and experts could be facilitated;	ICAO	Completed	ICAO has on the public website the recent e-library of final reports and the electronic library of Safety Recommendations of Global Concern (SRGC). Amendment 19 to Annex has just reinforced the key role of the e-library of Final Reports. Completed but will need to be continuously maintained.
22) ICAO should create a web platform to facilitate the exchange of information for safety investigation authorities and experts;	ICAO	Completed	This recommendation is for ICAO as a whole but the AIGP has supported the Secretariat by monitoring and updating the AIG Web Portal of all worldwide Accident/incident Investigations Authorities (see list on ICAO AIG website).
23) ICAO should support State's capacity building, including through the recently developed training course related to assistance to aircraft accident victims and their families and based on Doc 9998 and Doc 9973, to help States establish foundational knowledge. In delivering the course ICAO should cooperate with the ACVFFI to provide additional factual experience and credibility;	ICAO	Completed	ICAO has developed a course on AAASF in collaboration with ACVFFI, and 5 Sessions have already been delivered. More Sessions are planned.
24) IATA is encouraged to make use of the ICAO Doc 9998 and incorporate AAASF into their plans. While ICAO audits States in the compliance of SARPs, IATA is invited to integrate the monitoring of airlines plans through its IOSA audit program;	IATA	Completed	Assistance to victims and families ("family assistance") is integrated to the IOSA audit program under Org 1.7.12.

Recommendation	Owner	Status	Comments
25) IATA is invited to integrate the assistance to victims and families into the work of its expert group on Emergency Planning and to consider the participation of ACVFFI in this group;	IATA	Completed	This recommendation is addressed to IATA. Assistance to victims and families ("family assistance") is integral to the work of the IATA Emergency Response Planning Task Force group.
26) ACI, considering the importance of the airports of departure and arrival and those located close to the site of the accident in facilitating the arrangements following an air catastrophe, is invited to include the auditing, monitoring and accrediting of plans for support to victims and families in its accreditation programmes of their members;	ACI	On-going	This recommendation is under consideration by ACI.
27) ICAO should enhance cooperation between ICAO, IATA, ACI and CANSO, and other interested organizations, including through the development of multi-branded guidance documents;	ICAO IATA ACI	Completed	Assembly Resolution A41-14, <i>Assistance to victims of aviation accidents and their families</i> , directs the Council to actively and timely follow-up with expert groups regarding recommendations emanating from AAASF 2021 and as such ATC approved the establishment of a FALP Working Group on AAASF (WG-AAASF) has been formed from a group of experts composed of nominated FALP members, observer States, relevant international organizations (notably ACI and IATA), industry, associations and ICAO bureaus (Air Navigation Bureau, Legal Affairs and External Relations Bureau), working groups and panels (notably AIG).
28) The report of the first AAASF Symposium, including conclusions and recommendations, should be posted on the ICAO website and also be published in paper format so as to extend the lessons learned and to serve as a basis for future similar events in other States;	ICAO	Completed	ICAO has a paperless policy while it is noteworthy that ICAO does not draft reports for Category 4 events such as AAASF 2021. The Symposium AAASF 2021 Final Report has been posted to ICAO website, Report (icao.int)
29) States, and associations such as IATA and ACI, are invited to collaborate with ACVFFI before, during and after an aircraft accident occurs, making use of previous experiences;	States, ACI, IATA, ACVFFI		This recommendation is addressed to States, ACI, IATA and ACVFFI.
30) It is recommended that the AAASF Symposium be given continuity in the future with similarly arranged symposia, to be organized on a biannual or triannual basis to fit within the ICAO Assembly cycle. ICAO should inform the Assembly of the outcomes of these events;	ICAO	Completed	AAASF 2024 was held in November 2024 in Haarlem, in the Netherlands. The ICAO Assembly is informed about the outcomes and updated on progress of the work.

APPENDIX B

REPORT ON THE OUTCOMES OF THE SECOND SYMPOSIUM ON ASSISTANCE TO AIRCRAFT ACCIDENT VICTIMS AND THEIR FAMILIES

1. EXECUTIVE SUMMARY

1.1 This report provides an overview of the key discussions and outcomes of the Second International Civil Aviation Organization (ICAO) Symposium on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (AAAVF 2024), held in Haarlem, the Netherlands, from 26 to 28 November 2024.

1.2 The Symposium was an in-person event co-organized by the Ministry of Infrastructure and Water Management of the Netherlands in cooperation with ICAO. 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 Standards and Recommended Practices (SARPs), policy and guidance, improvements in accident investigation, insurance and compensation, and protocols for family assistance. The Symposium agenda covered several sessions, including:

- a) Voice of the victims;
- b) Setting the scene;
- c) Accident assistance – putting plans into practice;
- d) Review of ICAO SARPs and related guidance material;
- e) Insurance and compensation – Montreal and beyond;
- f) Implementation oversight;
- g) Accident investigation – information sharing; and
- h) Navigating conflict zones – improving flight safety.

1.3 The event emphasized the urgent need for more robust support structures for victims' families, as outlined by Annex 9 — *Facilitation*, global ratification and implementation of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999 (Montreal Convention 1999 (MC99)), and strengthening implementation oversight and sharing of lessons learned.

2. VOICE OF THE VICTIMS

2.1 This session provided a voice for family members and organizations representing victims of aviation accidents. Family members of victims highlighted discrepancies in the national implementation of international legal instruments and ICAO SARPs, as well as their experience with a lack of timely support for victims and families following an aircraft accident. Calls were made for enhanced implementation by

Member States of ICAO Standards to achieve the desired uniformity of measures and improve communication between aviation stakeholders and victims' families.

2.2 Victims' family members shared their experiences from multiple aircraft accidents, underscoring systemic gaps in:

- a) initial notification of the next of kin;
- b) family support;
- c) public communication; and
- d) the release of relevant information from accident investigations.

2.3 Family representatives emphasized the necessity of conducting independent accident investigations to avoid conflicts of interest. They also highlighted the importance of notifying victims' families promptly after accidents and establishing global standards for victim assistance to ensure fairness and consistency. There were calls for ICAO to take a more proactive role in advocating for victims, ensuring justice and honouring the memory of those lost. Participants acknowledged the annual International Day commemorating air crash victims and their families, observed on 20 February of each year, as a positive step taken by ICAO in this effort.

3. SETTING THE SCENE

3.1 This session provided an overview of what ICAO has accomplished since the first ICAO Symposium on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (AAAVF 2021) held in 2021, such as strengthening global frameworks, enhancing support mechanisms and promoting uniformity in the treatment of accident victims and their families. These efforts span multiple ICAO Annexes, policy developments, capacity-building initiatives, and international collaborations.

3.2 Provisions related to the AAAVF have been incorporated into Annexes 9 (Facilitation), 13 (Aircraft Accident and Incident Investigation) and 14 (Aerodromes). The proposed amendments to Annexes 13 and 14 aim to improve support mechanisms, which include updates to emergency plans and communication protocols for accident victims and their families. There is an ongoing effort to monitor the implementation of SARPs through the Universal Safety Oversight Audit Programme - Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) and to gather additional data using the Electronic Filing of Differences (EFOD) system.

3.3 The ICAO Assembly resolutions A39-27, A40-16 and A41-14 emphasize the mental, physical and spiritual well-being of victims and their families. These resolutions urge Member States to implement comprehensive family assistance plans and direct the Council of ICAO to ensure follow-up on recommendations from the AAAVF 2021 symposium, fostering a unified global response.

3.4 The ICAO Council endorsed the 30 recommendations of AAAVF 2021 which aimed at enhancing support mechanisms. The focus of these recommendations includes monitoring the implementation of SARPs, identifying gaps in guidance, providing training and capacity-building support to Member States, and promoting policies that strengthen global consistency in assistance efforts.

3.5 Significant regulatory advancements include the adoption of Annex 9 Standard 8.47 in November 2022, which requires States to develop legislation to assist aircraft accident victims and their

families. Additionally, the establishment of the Working Group on Assistance for Accident Victims and their Families (WG-AAAVF) has strengthened compliance monitoring and aided in updating guidance materials such as 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*.

3.6 ICAO has also actively promoted the ratification of MC99, to which 141 States are currently a party. Through regional workshops and legal seminars, ICAO has addressed key issues such as mandating advance payments under national law based on Article 28 of MC99 to ensure timely economic support for victims' families, and universal ratification of MC99 by all ICAO Member States.

3.7 Accident investigation processes have been enhanced to prioritize independence, transparency and effective communication with victims' families while maintaining the integrity of investigations. Guidance materials are being updated to clarify final reports and improve media interactions.

3.8 Capacity building is a fundamental aspect of ICAO's initiatives. The AAAVF training course is offered globally with the AAAVF Implementation Package (iPack). Additionally, regional seminars and workshops in locations such as Italy, Oman and Saudi Arabia have broadened the impact of AAAVF initiatives.

3.9 ICAO has designated 20 February as the International Day Commemorating Air Crash Victims and their Families. This observance is a global reminder of the importance of providing timely support, transparent communication and comprehensive care for victims and their families following aviation accidents.

4. ACCIDENT ASSISTANCE – PUTTING PLANS INTO PRACTICE

4.1 The importance of creating well-structured family assistance plans and effectively implementing them during times of need was a central theme throughout the Symposium. This session discussed best practices from various States, airports and airlines, sharing updates and experiences. It focused on national aircraft accident family assistance plans established by States, which serve as comprehensive frameworks designed to provide essential support and resources to the families of those affected by aviation incidents.

4.2 The session also emphasized the need for collaboration between airports and aircraft operators to ensure a coordinated and effective response. Clear communication strategies with affected families were highlighted as crucial. One identified best practice for timely notification of victims' families was delivering a list of passengers on board to the Emergency Operations Center (EOC) within two hours of the crash.

4.3 The importance of considering cultural factors and regional adaptability in family assistance planning was highlighted. Additionally, the roles of aircraft operators and States in ensuring the effective implementation of assistance protocols were underscored. The significance of Non-Governmental Organizations (NGOs) and family support foundations was emphasized as a key element in comprehensive victim assistance strategies. Furthermore, the ICAO iPack initiative was recognized as a move towards standardizing response efforts among States and all stakeholders involved.

5. REVIEW OF ICAO SARPS AND RELATED GUIDANCE MATERIAL

5.1 This session highlighted the ICAO regulatory framework, particularly Annex 9 Standard 8.47, which requires States to establish legislation, regulations and/or policies creating effective victim and family member support. Standard 8.47 is supported by Doc 9998 and Doc 9973, both of which provide implementation guidance in developing family assistance plans.

5.2 The participants of the Symposium welcomed the ongoing work of the Facilitation Panel Working Group on AAASF to review Doc 9998 and Doc 9973, respectively, to improve global compliance and effectiveness.

5.3 Participants identified the low global implementation rate of Standard 8.47 as a significant challenge. The Symposium acknowledged that this obligation was only introduced recently with Amendment 29 to Annex 9 in November 2022. In this context, the discussion also highlighted the need for improved monitoring and enforcement mechanisms. The ongoing work within WG-AAASF, focused on addressing barriers to implementation and exploring potential solutions, was recognized as a valuable resource to ensure that States receive updated guidance and templates for implementing this provision.

5.4 Amendment 29 to Annex 9 also adopted a new Recommended Practice 8.48 that States should ensure that each aircraft and airport operator develop plans to provide timely and effective assistance to aircraft accident victims and their families. Additionally, Annex 9 includes important existing provisions that aim to facilitate the travel of aircraft accident investigators, family members and survivors to and from States of Occurrence and adjacent States. This includes expedited issuance of Emergency Travel Documents and, if required, visas and facilitating transport and customs clearance to repatriate remains.

5.5 Regarding Annex 13, Standard 5.27 creates an entitlement for States that have suffered fatalities or serious injuries to their citizens to appoint an expert to the aircraft accident investigation. Moreover, Standard 6.5 requires the State conducting the investigation to make the Final Report publicly available as soon as possible, preferably within 12 months. Also, the State conducting the investigation must publish an interim Statement on the anniversary of the accident if the Final Report cannot be published within the 12-month timeframe. Finally, Annex 13 has been updated to include a Recommended Practice 5.4.6 that for accidents that draw heightened public attention, the accident investigation authority should publish a written preliminary report within 30 days of the accident. Guidance for those provisions are detailed in Doc 9756, *Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation*.

6. INSURANCE AND COMPENSATION – MONTREAL AND BEYOND

6.1 The 1999 Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, is the primary global legal framework for compensating air accident victims. MC99 was central to the discussions on compensation for victims during this session. While 141 States have ratified MC99, disparities remain in its application, leading to inconsistencies in compensation to victims and their family members. Participants stressed the need for ICAO to further promote ratification and implementation of the instrument by States to ensure fair, timely compensation for victims and their families.

6.2 Currently, passengers on the same flight may fall under different legal frameworks— for example MC99, Warsaw Convention 1929 (WC29) or WC29 as amended by the Hague Protocol 1955)— based on the State(s) in which, according to their contract of carriage, their places of departure, destination and/or agreed stopping places are located. Due to this patchwork in the legal framework, victims and their families often receive inconsistent compensation depending on the applicable international instrument and national legislation. Universal ratification and implementation of MC99 by all ICAO Member States would

address this patchwork as MC99 would replace all prior instruments.

6.3 The role of advance payments and mandatory insurance requirements under MC99 was also discussed, with recommendations for stronger oversight. In this regard, it was noted that States parties to MC99 could, under national law, require air carriers to make advance payments without delay to meet the immediate economic and financial needs of victims and their families in the event of an accident. Such advance payments, however, would not constitute a recognition of liability on the part of the carrier. States parties to MC99 shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under MC99. An air carrier may be required by the State party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under MC99.

7. IMPLEMENTATION OVERSIGHT

7.1 The ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USOAP–CMA) was recognized as an essential tool for monitoring compliance with ICAO Standards. The discussions in this session included a call for increasing transparency in sharing the results of ICAO audits. In this context, some representatives of family associations requested that their associations be consulted during audits. During the discussion, it was highlighted that the USOAP–CMA shows significant lack of implementation by Member States in establishing a comprehensive system for assisting victims and families.

7.2 The participants recognized how critical inter-agency and international cooperation is, including between States and international organizations, to ensure the implementation of AAASF-related SARPs. One additional tool in this field is the accurate and timely reporting of implementation information to the ICAO EFOD Compliance Checklist to share information to complement the continuous improvement and compliance monitoring mechanism offered by the ICAO safety audit, the USOAP–CMA.

7.3 This session focused on the implementation challenges, including limited resources in Member States, regulatory barriers, and the necessity for a structured framework within national regulations to support victim assistance. The discussion highlighted that resource limitations and legal constraints pose significant obstacles. Furthermore, the significance of creating a structured framework for family assistance plans within national regulations was highlighted.

8. ACCIDENT INVESTIGATION – INFORMATION SHARING

8.1 The critical need for transparency and efficiency in aircraft accident investigations was emphasized by representatives of family association, who noted that:

- a) families should receive information before the media releases information to prevent misinformation;
- b) information-sharing protocols must balance investigative confidentiality with victims' right to information;
- c) enhanced digital forensics measures should be adopted to safeguard victims' personal effects; and
- d) improvements in cross-agency collaboration would ensure timely and thorough investigations.

8.2 Accident investigations aim to determine what occurred, why, and how to prevent future accidents. While this purpose is clear in theory, it often becomes complex and challenging in practice. The context of aircraft accident investigation is sometimes challenging, with immense pressure to quickly provide answers to those directly affected by the accident and to the public at large. Providing answers in the best possible way, especially to victims' family members, is essential not only at the human level but also on a professional level, as it matters to the investigation.

9. NAVIGATING CONFLICT ZONES – IMPROVING FLIGHT SAFETY

9.1 This session addressed the risks of flying over and near conflict zones, referring to the recent aviation tragedies caused by an aircraft downing. There was widespread agreement that managing risks associated with conflict zone risks was a matter of urgency. As a result, The Netherlands and Canada have led the establishment of international conflict zone information sharing mechanisms, the Safer Skies Initiative and the Expert Group Risk Information Overflying Conflict Zones (EGRICZ). Both mechanisms are raising awareness to enhance global cooperation and strengthen the importance of national decisions for precautionary airspace closures when necessary.

9.2 Workshops have been organized for improving risk assessment and information sharing mechanisms for safe flight routes. Nonetheless, there was consensus at the Symposium that continued efforts are needed to promote global cooperation and decision-making procedures on airspace closures, when necessary.

9.3 Regarding the risks associated with navigating conflict zones, several ICAO Annexes (including 6, 9, 11, 15 and 17) have been amended to improve risk assessment protocols for States, aircraft operators and Air Traffic Service Providers (ATSPs). The Symposium also highlighted that recommendations from the Dutch Safety Board were utilized to revise ICAO guidance material concerning conflict zones.

9.4 In 2018, ICAO published the second edition of Doc 10084, *Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones*. The manual contains public-private cooperation guidance for States, aircraft operators and air navigation service providers in managing the risks from surface-to-air missiles and describes key risk factors to consider in their risk assessments.

9.5 In 2021, ICAO published an updated edition of Doc 10088, *Manual on Civil-Military Cooperation in Air Traffic Management* in Controlling Civil and Military Air Traffic.

9.6 In 2020, Canada established the Safer Skies Consultative Committee (SSCC), dedicated to advancing global efforts to mitigate risks posed by conflict zones. It comprises subject-matter experts from key States, organizations and industry partners working closely with the ICAO on conflict zone initiatives.

10. CONCLUSIONS AND NEXT STEPS

10.1 The Symposium emphasized the need for ICAO leadership to establish State-mandated frameworks for family assistance plans. Three parallel breakout sessions were conducted to prioritize actions, each moderated by members of the WG-AAAVF of the Facilitation Panel. These sessions addressed the challenges of assisting aircraft accident victims and their families. The discussions drew on insights from all symposium sessions and considered various perspectives, including safety, legal issues and facilitation. The results from the three breakout sessions were presented during a plenary session as potential takeaways for future actions, and in the case of actions proposed for ICAO, subject to prioritization and availability of resources, as follows:

10.1.1 **Promoting Global Ratification of Montreal Convention 1999**

ICAO is expected to:

- a) intensify outreach and advocacy efforts to encourage States to ratify MC99;
- b) highlight the benefits of universal ratification of MC99 for victims and their families in workshops, legal seminars and other meetings as appropriate; and
- c) promote access to administrative packages and other tools developed by ICAO to assist States in the ratification process for MC99.

10.1.2 **Enhancing Family Assistance Plans**

10.1.2.1 USOAP will need to assess more frequently States compliance with Annex 9 and 13 Standards regarding assisting accident victims and their families.

10.1.2.2 Through its regional offices, ICAO should encourage States to implement Annex 9 and 13 Standards mandating comprehensive family assistance frameworks and to provide workshops for States to assist in establishing comprehensive family assistance plans.

10.1.2.3 Aircraft and airport operators are encouraged to develop best practice guides and toolkits for their State to support effective communication and assistance post-accident.

10.1.2.4 Member States are urged to promote cultural sensitivity and adaptability in family assistance plans to cater to diverse victim groups.

10.1.3 **Strengthening Global Cooperation on Conflict Zone Risk Mitigation**

10.1.3.1 Canada is invited to expand the Safer Skies Initiative to include more States and operators, fostering collaborative risk management practices.

10.1.3.2 ICAO should enhance information-sharing mechanisms, such as conflict zone bulletins and NOTAMs, for real time threat analysis.

10.1.3.3 ICAO should also provide training and resources to States and operators to conduct thorough risk assessments and implement mitigation strategies.

10.1.4 **Improving Psychological and Long-Term Support for Victims' Families**

10.1.4.1 States are urged to establish national victim support networks that include psychological experts, non-governmental organizations and community leaders.

10.1.4.2 States are encouraged to provide guidelines for early identification of families at risk of complex grief and post-traumatic stress disorder, ensuring timely intervention.

10.1.4.3 States are also encouraged to invest in permanent memorials and remembrance programs to honour victims and support families.

10.1.5 **Advancing Accident Investigation and Information Sharing**

10.1.5.1 ICAO should continue to strengthen Annex 13 provisions as well as guidance for the timely release of preliminary and final investigation reports.

10.1.5.2 States should develop procedures for handling and returning personal effects, including electronic devices.

10.1.5.3 ICAO should continue to encourage independence and transparency during the investigation to ensure confidence and trust by family associations.

10.1.6 **The ICAO Role in Supporting Victims and Families**

10.1.6.1 AAASF 2024 participants advocated for the implementation of a dedicated AAASF function within ICAO to provide centralized support and coordination.

10.1.6.2 ICAO should facilitate the development and dissemination of AAASF-related iPacks and training modules.

10.1.6.3 ICAO should establish a global database to track the implementation of family assistance-related SARPs and guidance materials.

10.1.7 **Enhancing Legislative and Regulatory Frameworks**

10.1.7.1 States are strongly urged to domesticate ICAO SARPs and align national legislation with global standards.

10.1.7.2 ICAO should provide technical assistance to States with limited resources to develop and enforce aviation safety regulations.

10.1.7.3 ICAO should emphasize the importance of State's accountability and liability for victim assistance in order to ensure consistent and fair practices.

10.1.8 **Promoting Victim-Centric Cultures in Aviation Organizations**

10.1.8.1 Airport and aircraft operators as well as State's regulators are encouraged to adopt a customer-focused and empathetic approach to accident response.

10.1.8.2 States are encouraged to develop and promote awareness campaigns which will highlight the importance of victim and family assistance within the aviation community.

10.1.8.3 States are also urged to support initiatives that integrate victim assistance as a core aviation safety and emergency planning component.

APÉNDICE C

~~A41-14~~ Resolución 42/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, disponiendo entre otras cosas que cada explotador de aeronaves o aeropuertos elabore y ponga en práctica un plan integral de asistencia a familiares, 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 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, incluido el establecimiento de redes nacionales de apoyo a las víctimas;

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 (*Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional*), así como 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, y puntualizando la necesidad de la ratificación y aplicación universales del Convenio de Montreal de 1999;

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 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 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;

Reconociendo que un examen de la lista de verificación (CC) 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, e instando a los Estados miembros a que aumenten la frecuencia de notificación para mejorar su cumplimiento;

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, y reconociendo la necesidad de mejorar los mecanismos de intercambio de información y los recursos de instrucción para que los Estados y los explotadores realicen evaluaciones de riesgos exhaustivas y apliquen estrategias de mitigación;

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 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 (FIVA AF);

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;

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 y disponer que cada explotador de aeronaves o de aeropuertos elabore y ponga en práctica un plan integral de asistencia a 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, como se dispone en la norma 8.47 del Anexo 9 de la OACI, 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~~ *notificar* 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, y a *aumentar la transparencia y la frecuencia de notificación para mejorar su cumplimiento*;
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, *incluida la mejora de la instrucción y los recursos para mitigar los riesgos en las zonas de conflicto*;
8. *Encarga* al Consejo que haga un seguimiento activo y oportuno de los grupos de trabajo pertinentes de la OACI en relación con las recomendaciones dimanantes del simposio, según sea necesario;
9. *Encarga* al Consejo que, al analizar el grado de aplicación de los planes de asistencia a los familiares, considere 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, *incluidas disposiciones para la notificación oportuna y la transmisión de información exacta a los familiares*; y
10. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución ~~A39-27~~ *A41-14*.