



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION
COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Depuis l'adoption des résolutions A39-27, A40-16 et A41-14 de l'Assemblée, l'OACI et les parties prenantes ont accompli des progrès notables en vue de renforcer le soutien aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Les progrès réalisés pour donner suite aux 30 recommandations du premier Colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021) montrent que la mise en œuvre de plusieurs d'entre elles a été achevée, et que celle des autres est en cours ou planifiée. Le deuxième colloque (AAAVF 2024) a permis de dresser un bilan complet des progrès accomplis sur le plan de la mise en œuvre, de souligner les lacunes persistantes et d'établir de nouvelles priorités, notamment la ratification universelle de la Convention de Montréal de 1999 (MC99), le renforcement du suivi de la mise en œuvre de l'Annexe 9 par les États et la promotion de la transparence des enquêtes sur les accidents, ainsi que la mise en place d'une communication plus fréquente et plus axée sur l'assistance avec les victimes d'accident et leurs familles, comme indiqué dans l'Annexe 13. La présente note donne un aperçu des progrès réalisés et définit les priorités pour le prochain triennat, ainsi que les faits nouveaux survenus depuis la dernière Assemblée dans le domaine de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. La contribution de la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) et de ses associations a été un soutien essentiel au travail de l'OACI sur la question. Elle se termine en proposant des priorités et des résultats attendus au cours du prochain triennat, ainsi que des mises à jour de la résolution A41-14 de l'Assemblée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître les progrès accomplis en vue de donner suite aux recommandations de l'AAAVF 2021 ;
- b) approuver le programme des travaux et les priorités de l'Organisation pour le triennat 2026-2028 en ce qui concerne les recommandations de l'AAAVF 2021 et les résultats du deuxième colloque (AAAVF 2024) ;
- c) prier instamment les États membres, le secteur et les autres parties prenantes de redoubler d'efforts pour mettre en œuvre les recommandations de l'AAAVF 2021 et les résultats de l'AAAVF 2024 qui leur sont adressés ;
- d) adopter la résolution A42-XX figurant à l'appendice C en remplacement de la résolution A41-14 de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé, et L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous et La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements relatifs à l'aviation internationale permettent de relever tous les défis.</i>
---------------------------------	--

<i>Incidences financières :</i>	Les activités de l'OACI visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2026-2028.
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation [Amendement n° 30, 17^e édition]</i> Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 7 octobre 2022) Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> Doc 9973, <i>Manuel sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9740, <i>Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international</i>, faite à Montréal le 28 mai 1999 Acte final de la Conférence internationale de droit aérien, Montréal, mai 1999 Rapport du Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021) Rapport du Conseil sur le deuxième Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2024) Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international (<i>adoptée le 17 avril par la réunion ministérielle de la Conférence sur la facilitation, 14 – 17 avril 2025, Doha (Qatar)</i>)

1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A39-27 de l'Assemblée, intitulée *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, indique que la politique de l'OACI « devrait viser à faire en sorte que le bien-être mental, physique et spirituel des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles soit pris en compte et assuré par l'OACI et ses États membres », et que « les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles ». Dans cette résolution, les États membres ont aussi été instamment invités à informer l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), du niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* associées aux plans d'assistance aux familles.

1.2 De la même manière, à sa 40^e session, l'Assemblée a adopté la résolution A40-16, qui priait instamment « les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 en vue de faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles », et demandait « au Conseil d'envisager l'élévation de la Pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 au rang de norme internationale et l'introduction d'une nouvelle pratique recommandée dans l'Annexe 9, destinée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, sur l'élaboration de plans adaptés visant à porter une assistance efficace en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, ces plans devant être communiqués à l'OACI ».

1.3 L'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) prescrit que les transporteurs, en cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers — si leur législation nationale l'exige — versent sans retard des avances de fonds à toute personne physique ayant droit à une indemnisation, pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. La Conférence diplomatique de Montréal a

aussi adopté la résolution n° 2, laquelle prie instamment les transporteurs de verser de telles avances et encourage les États parties à la Convention à prendre les mesures adéquates dans leur législation nationale pour promouvoir ces mesures chez les transporteurs. Il est donc approprié que l'Assemblée de l'OACI recommande aux États d'adopter une telle législation.

1.4 La 41^e session de l'Assemblée a adopté la résolution A41-14, qui invitait instamment les États disposant d'une législation, d'une réglementation ou d'une politique d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs familles à examiner ces documents au besoin. Cet examen devrait tenir compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et les éléments indicatifs figurant dans le Doc 9973. La résolution A41-14 vise à garantir que les États fournissent une assistance rapide et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, en s'alignant sur la tendance établie qui consiste à renforcer les mécanismes de soutien à la suite d'accidents d'aviation.

1.5 Il est essentiel que l'OACI aide les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) en organisant des activités d'assistance et de renforcement des capacités, ainsi que des programmes de formation et de sensibilisation.

1.6 La Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) et ses associations ont joué un rôle essentiel dans le soutien et l'avancement des travaux des spécialistes du Groupe de travail sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF), qui relève du Groupe d'experts de la facilitation (FALP), ainsi que dans l'élaboration des principales politiques telles que le Doc 9998, *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, et le Doc 9973, *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, l'intégration des questions de protocole pertinentes dans le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (Programme USOAP-CMA), et la transformation de la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 en norme internationale 8.47.

2. TRAVAIL ACCOMPLI PAR L'OACI

2.1 En mars 2022, comme suite aux recommandations formulées par le Groupe d'experts de la facilitation à sa douzième réunion (FALP/12), tenue en juillet 2021, le Conseil de l'OACI a adopté l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Cet amendement a érigé la pratique recommandée 8.46 au rang de norme (désormais la norme 8.47 dans l'Amendement n° 29, 16^e édition, qui est entrée en vigueur le 18 novembre 2022), obligeant ainsi les États à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Dans le cadre de l'Amendement n° 29, il a aussi été adopté une nouvelle pratique recommandée 8.48, selon laquelle les États devaient veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore des plans afin d'offrir une assistance rapide et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Cette disposition devrait tenir compte de la possibilité que s'appliquent les plans des exploitants d'aéroport établis dans le cadre des plans d'urgence d'aérodrome (AEP) exigés en vertu de l'Annexe 14 — *Aérodromes*.

2.2 Un examen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD) des SARP de l'Annexe 9 relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, énoncées à la section I du chapitre 8 de l'Annexe 9, a révélé que la majorité des États n'ont pas encore saisi de données dans le système EFOD. En ce qui concerne la norme 8.47, qui oblige les États à établir des lois, des règlements et/ou des politiques à l'appui de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, sur les 79 États qui ont consigné des données dans le système EFOD, 66 ont indiqué qu'ils avaient rempli cette obligation, 13 ont notifié des différences et 114 n'avaient rien spécifié encore. Le Programme USOAP-CMA de l'OACI fait état d'un taux de mise en œuvre effective de 9,43 % à l'échelle mondiale en ce qui concerne les systèmes d'assistance

aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Ce taux tient compte des audits qui ont été réalisés et dont les résultats avaient été communiqués au moment où la présente note était en cours d'élaboration, et pourrait varier une fois que d'autres États auront fait l'objet d'audits. Dans ce contexte, la connaissance des orientations connexes en vigueur de l'OACI, à savoir le Doc 9998, *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* et le Doc 9973, *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, aiderait les États à améliorer leur niveau de mise en œuvre des SARP connexes.

2.3 Afin de fournir aux États les outils appropriés de renforcement des capacités, un cours intitulé « Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles » a été mis au point afin de doter les représentants des autorités de l'aviation civile (AAC), les fonctionnaires, les exploitants d'aéronefs et d'aéroports des compétences nécessaires pour élaborer ou parfaire des lois, règlements, politiques et plans appropriés en matière d'assistance aux familles, conformément au Doc 9973 et au Doc 9998. Ce cours de quatre jours accompagne notamment la transformation récente de la pratique recommandée (RP) 8.46 de l'Annexe 9 en norme internationale 8.47 dans l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9, et l'introduction de la nouvelle pratique recommandée 8.48 de l'Annexe 9, destinée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports aux fins de l'élaboration de plans appropriés pour offrir une assistance rapide et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Ce cours est dispensé en format virtuel et en classe, en anglais.

2.4 Avec le concours du gouvernement espagnol, l'OACI a organisé, en décembre 2021, le premier Colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021), qui a renforcé la coopération internationale et l'échange de pratiques optimales dans des domaines comme la communication d'informations sensibles et la gestion de l'indemnisation. Le colloque a formulé 30 recommandations, qui ont ensuite été approuvées par le Conseil de l'OACI, les mesures de suivi étant confiées aux groupes de travail compétents. Un bulletin électronique a été publié pour informer les États des conclusions et recommandations, qui figurent dans le rapport final de l'AAAVF 2021 (<https://www.icao.int/Meetings/AAAVF2021/Pages/default.aspx>).

2.5 Le deuxième Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2024), qui s'est tenu à Haarlem (Pays-Bas) du 26 au 28 novembre 2024, a mis l'accent sur le besoin urgent de structures solides de soutien aux familles des victimes. Le colloque a mis en lumière des thèmes clés tels que la défense des intérêts des victimes, la gestion des crises et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Il a souligné l'importance de renforcer les cadres mondiaux, de promouvoir un traitement uniforme des victimes d'accidents et de resserrer la surveillance de la mise en œuvre. Cette rencontre a également appelé à une communication plus fréquente et détaillée avec les victimes d'accident et leurs familles, ainsi qu'à l'amélioration des protocoles d'assurance et d'indemnisation, et à l'élaboration de plans complets d'assistance aux familles. Les résultats du colloque figurent en appendice B. L'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations de 2021, décrites en détail à l'appendice A, a été examiné lors de l'AAAVF 2024. Il a été noté que si des progrès ont été accomplis, plusieurs recommandations sont encore en cours de mise en œuvre. Les principales mises à jour comprennent la transformation de la pratique recommandée 8.46 en norme 8.47, les efforts en cours visant à examiner et à actualiser le Doc 9998 et le Doc 9973, et la surveillance continue de la conformité au moyen des mécanismes de l'USOAP et de l'EFOD. L'OACI a par ailleurs encouragé activement la ratification de la Convention de Montréal de 1999, à laquelle 141 États sont actuellement parties. Le colloque a souligné la nécessité de poursuivre les efforts pour assurer un soutien économique rapide aux familles des victimes et pour améliorer l'indépendance et la transparence des enquêtes sur les accidents, tout en maintenant l'intégrité de l'enquête.

2.6 Avec l'aide du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP), l'OACI a renforcé davantage les dispositions de l'Annexe 13 et les orientations connexes comme le Doc 9756 concernant la fourniture aux victimes d'accidents et à leurs familles de mises à jour régulières sur l'avancement de

l'enquête. L'OACI continuera à soutenir le traitement de cette question et à fournir aux États une assistance en matière de mise en œuvre.

2.7 La création du Groupe de travail sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (WG-AAAVF) améliore le contrôle de la conformité et facilite l'actualisation des éléments indicatifs, notamment le Doc 9973 et le Doc 9998. Ce groupe de travail continue à cerner et à lever les obstacles à la mise en œuvre, tout en étudiant des solutions potentielles pour garantir que les États reçoivent des orientations et des modèles actualisés en vue d'une mise en œuvre efficace des dispositions pertinentes.

2.8 L'OACI a élaboré une trousse de mise en œuvre (iPack) consacrée à l'assistance aux victimes d'accidents d'aéronefs et à leurs familles (AAAVF). Il s'agit d'un ensemble autonome destiné à aider et à guider les autorités nationales dans la mise en œuvre de la politique de l'OACI en matière d'AAAVF afin d'établir un plan complet d'AAAVF. La trousse comprend notamment des documents et des outils pertinents, ainsi qu'un cours en mode virtuel qui vise à renforcer les capacités en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan national d'assistance aux familles. L'iPack fournit une assistance technique à distance de la part d'un expert spécialisé en matière d'AAAVF et aide les États à atteindre les objectifs du plan national d'assistance aux familles.

2.9 L'OACI a organisé la Conférence sur la facilitation 2025 (FALC2025) à Doha, au Qatar, du 14 au 17 avril 2025 ; la Conférence s'est conclue par un débat ministériel de haut niveau le 17 avril 2025. Accueillie par le Gouvernement qatari, la Conférence a rassemblé en l'espace de quatre jours plus de 2 000 délégués de 138 États et de 17 organisations internationales et régionales, de représentants du secteur et d'autres acteurs autour du thème « Faciliter l'avenir du transport aérien : collaboration, efficacité, inclusivité ». Cinquante-trois ministres, dont le Premier Ministre de la Grenade et les Vice-Premiers Ministres des Fidji et des Tonga, ainsi que plus de 70 directeurs généraux de l'aviation civile et/ou chefs de délégation ont participé au débat ministériel de haut niveau. Au total, 35 ministres et 4 vice-ministres, 13 chefs de délégation et 4 organisations internationales ont fait des déclarations orales. Le débat s'est conclu par l'adoption de la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien international (« Déclaration de Doha »), qui, entre autres, constate que la facilitation du transport aérien est indispensable au développement durable du transport aérien et qu'elle doit être élevée au rang de priorité et financée de manière adéquate. Plus précisément, le paragraphe 1 du dispositif prie instamment les États d'établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles et favoriser la mise en œuvre et l'évolution du programme de travail et des priorités de l'OACI concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et appuyer le rôle de chef de file de l'OACI à cet égard. Il est noté que dans le paragraphe 2 du dispositif de la résolution A41-14 de l'Assemblée, *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, les États membres sont invités instamment à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, comme le prescrit la norme 8.47 de l'Annexe 9 de l'OACI, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 et à la résolution n° 2 adoptée à la Conférence de Montréal.

2.10 La collaboration entre l'OACI, l'ACVFFI et d'autres associations d'assistance aux familles joue un rôle important car elle permet de faire entendre le point de vue des victimes. L'OACI fait valoir ce partenariat dans divers contextes et réunions internationales. Par ses propositions et initiatives, l'ACVFFI fournit à l'OACI des informations précieuses, contribuant ainsi à l'amélioration des documents et outils de l'Organisation dans ce domaine.

3. PRIORITÉS ET RÉSULTATS POUR LE TRIENNAT 2026-2028

3.1 Conformément aux recommandations de l'AAAVF 2021, à la Déclaration de Doha sur la facilitation du transport aérien et aux résultats de l'AAAVF 2024, les travaux et les priorités du programme dans le domaine de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation pour le prochain triennat porteront sur les aspects ci-après :

3.1.1 Suivi du niveau de mise en œuvre par les États des SARP pertinentes des Annexes de l'OACI : le contrôle de la conformité des SARP liées à l'AAAVF s'effectuera par l'intermédiaire de l'USOAP de l'OACI, des informations supplémentaires étant recueillies au moyen du mécanisme EFOD. L'accent sera mis sur une plus grande transparence dans l'échange des résultats des audits.

3.1.2 Recensement des lacunes et formulation de recommandations supplémentaires : une évaluation sera réalisée en tenant compte de la question générale du soutien aux victimes et aux familles dans toutes les Annexes pour recenser les éventuelles lacunes au niveau des orientations et élaborer des recommandations ad hoc, au besoin. Cette évaluation s'effectue en étroite coordination avec les directions, groupes d'experts, groupes de travail et États membres de l'OACI concernés, les organisations internationales, comme le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) et l'Association du transport aérien international (IATA), et le secteur par l'entremise d'un groupe de discussion spécial. Le Groupe d'experts de la facilitation étudiera les entraves à la mise en œuvre à sa quatorzième réunion (FALP/14), ainsi que les solutions potentielles, en veillant à ce que celles-ci soient toujours centrées sur les victimes.

3.1.3 Assistance aux États membres au moyen de formations, d'orientations et d'initiatives de renforcement des capacités : les efforts mettront l'accent sur l'amélioration du niveau de mise en œuvre des règlements et des politiques pertinents, et ce :

- a) en encourageant la ratification universelle de la Convention de Montréal de 1999 : les efforts de communication et de sensibilisation seront redoublés en vue d'encourager les États à ratifier la Convention de Montréal 1999, en soulignant les avantages d'une ratification universelle pour les victimes et leurs familles. L'accès aux dossiers administratifs et aux outils élaborés par l'OACI pour aider les États dans le cadre du processus de ratification sera mis en avant ;
- b) en améliorant les plans d'assistance aux familles : les activités de l'USOAP permettront d'évaluer plus fréquemment la conformité des États aux normes des Annexes 9 et 13 concernant l'assistance aux victimes d'accidents et à leurs familles. L'OACI encouragera les États à mettre en œuvre ces normes et organisera des ateliers pour faciliter l'élaboration de plans complets d'assistance aux familles. Les exploitants d'aéronefs et d'aéroports seront encouragés à élaborer des guides de pratiques optimales et des boîtes à outils en vue d'une communication et d'une assistance après accident efficaces ;
- c) en renforçant la coopération mondiale en matière d'atténuation des risques en zones de conflit : l'initiative Pour un ciel plus sûr doit être élargie pour inclure davantage d'États et d'exploitants, en encourageant les pratiques de gestion des risques en collaboration, en renforçant les mécanismes d'échange d'informations en vue d'une analyse des menaces en temps réel, et en fournissant une formation et des ressources nécessaires à une évaluation complète des risques et à l'élaboration de stratégies d'atténuation des risques ;

- d) en améliorant le soutien psychologique et à long terme aux familles des victimes : les États seront encouragés à établir des réseaux nationaux d'aide aux victimes réunissant des experts en psychologie, des ONG et des dirigeants communautaires. Des procédures de traitement et de restitution des effets personnels, dont les appareils électroniques, seront élaborées ;
- e) en faisant progresser les enquêtes sur les accidents et l'échange d'informations : l'OACI continuera à renforcer les dispositions et les orientations de l'Annexe 13 afin de garantir la publication rapide des rapports d'enquête préliminaires et finaux complets. L'OACI continuera aussi à promouvoir l'indépendance et la transparence des enquêtes pour stimuler la confiance des familles et des associations de victimes ;
- f) en créant à l'OACI une fonction consacrée à l'AAAVF : une fonction centralisée de soutien et de coordination de l'AAAVF sera établie. L'OACI facilitera l'élaboration, la diffusion et le déploiement d'iPacks et d'ateliers de formation liés à l'AAAVF et créera une base de données mondiale pour suivre la mise en œuvre des SARP et des éléments indicatifs relatifs à l'assistance aux familles. Ces mesures seront financées en fonction des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2026-2028 ;
- g) en renforçant les cadres législatifs et réglementaires : les États sont encouragés à transposer les SARP de l'OACI au niveau national et à aligner leur législation sur les normes mondiales. L'OACI fournira aux États disposant de peu de ressources une assistance technique pour l'élaboration et l'application des règlements régissant la sécurité de l'aviation, en soulignant l'importance de la responsabilité en matière d'assistance aux victimes afin de garantir des pratiques cohérentes et équitables ;
- h) en promouvant des cultures centrées sur les victimes dans les organisations aéronautiques : des campagnes de sensibilisation seront organisées pour mettre en exergue l'importance de l'assistance aux victimes et aux familles dans la communauté de l'aviation. Un soutien sera apporté aux initiatives qui intègrent l'assistance aux victimes en tant que composante essentielle de la sécurité de l'aviation et de la planification des urgences. Les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, ainsi que les organismes nationaux de réglementation, seront encouragés à adopter une approche de l'intervention en cas d'accident qui soit axée sur la clientèle et empreinte d'empathie.

3.2 L'Assemblée est instamment priée d'encourager les États, le secteur et d'autres parties prenantes à redoubler d'efforts pour mettre en œuvre les recommandations du colloque AAAVF 2021 et les résultats de l'AAAVF 2024 qui leur sont adressés, afin de fournir l'assistance appropriée aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Les États membres sont invités à adopter la résolution A41-XX de l'Assemblée, qui figure à l'appendice C, en remplacement de la résolution 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.

Recommendation	Owner	Status	Comments
8) Regional offices of ICAO should play an active part in promoting the policies above and organizing the workshops relying on the support of ACVFFI and its associations, as required;	ICAO	Completed Others are planned before A42	Joint ICAO/ECAC (EUR/NAT) regional workshop was held in Milan (Feb 2023). ACVFFI was invited to present their views. 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 AAVF 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 AAVF 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-AAVF) 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	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

Recommendation	Owner	Status	Comments
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 operators. ICAO should organize a specific ad hoc forum to deal with compensation and facilitating procedures for survivors and families of victims;			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 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

Recommendation	Owner	Status	Comments
			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 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;	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 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.

Recommendation	Owner	Status	Comments
24) IATA is encouraged to make use of the ICAO Doc 9998 and incorporate AAVF 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.
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 AAVF 2021 and as such ATC approved the establishment of a FALP Working Group on AAVF (WG-AAVF) 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 AAVF 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 AAVF 2021. The Symposium AAVF 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 AAVF Symposium be given continuity in the future with similarly arranged symposia, to be organized on a biannual	ICAO	Completed	AAVF 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.

Recommendation	Owner	Status	Comments
or triannual basis to fit within the ICAO Assembly cycle. ICAO should inform the Assembly of the outcomes of these events;			

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 AAASF training course is offered globally with the AAASF Implementation Package (iPack). Additionally, regional seminars and workshops in locations such as Italy, Oman and Saudi Arabia have broadened the impact of AAASF 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 AAAPF 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-AAAPF, 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 AAVF-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-AAVF 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.

— — — — —

APPENDICE C

~~A41-14~~Résolution 42/xx : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

L'Assemblée,

Considérant que, même si le transport aérien international est le moyen de transport le plus sûr, on ne peut garantir l'élimination totale de la possibilité d'accidents graves,

Considérant que les mesures prises par l'État d'occurrence devraient répondre aux besoins les plus critiques des personnes victimes d'un accident d'aviation civile, s'agissant notamment de veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore et mette en œuvre un plan global d'assistance aux familles, et rappelant l'insertion, en 2005, de dispositions dans l'Annexe 9 destinées à faciliter l'entrée dans le territoire de l'État d'occurrence des membres des familles des victimes d'un accident d'aviation,

Considérant que la politique de l'OACI devrait viser à faire en sorte que le bien-être mental, physique et spirituel des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles soit pris en compte et assuré par l'OACI et ses États membres, notamment grâce à la mise en place de réseaux nationaux d'aide aux victimes,

Considérant qu'il est essentiel que l'OACI et ses États membres reconnaissent l'importance d'une notification rapide des membres de la famille des victimes d'accidents d'aviation civile, de la récupération rapide et de l'identification précise des dépouilles des victimes, du retour des effets personnels des victimes et de la communication de renseignements précis aux membres de leurs familles,

Reconnaissant le rôle des gouvernements des personnes victimes d'accidents d'aviation civile dans la notification et l'assistance de leurs familles,

Rappelant les dispositions de l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) ainsi que la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal, qui préconisent le versement d'avances de fonds, sans retard, aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, prenant acte que l'absence de ratification universelle de la Convention de Montréal entrave l'amélioration et la normalisation des régimes d'indemnisation, et soulignant la nécessité d'une ratification et d'une mise en œuvre universelles de la Convention de Montréal de 1999,

Rappelant l'adoption de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI qui transforme la pratique recommandée 8.46 en la norme 8.47, obligeant ainsi les États à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

Reconnaissant l'importance de la décision du Conseil de déclarer officiellement le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, pour se souvenir des victimes et faire preuve de solidarité envers leurs familles, et pour continuer de renforcer la sécurité de l'aviation et d'éviter que ces drames ne se reproduisent,

Prenant acte que le Conseil a approuvé la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) en mars 2013 et la publication du *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) en décembre 2013,

Prenant acte qu'un examen de la liste de vérification de conformité (CC) du système de notification électronique des différences (EFOD) a révélé un faible taux de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, et invitant instamment les États membres à accroître la fréquence des rapports afin d'améliorer la conformité,

Considérant qu'il est essentiel de soutenir les membres des familles des victimes d'accidents d'aviation civile où qu'ils se produisent, et que les leçons apprises des fournisseurs de soutien, notamment les procédures et les politiques efficaces, soient diffusées rapidement aux autres États membres et à l'OACI afin d'améliorer les opérations de soutien aux familles menées par les États,

Considérant que l'harmonisation de la réglementation sur le traitement des besoins des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles est en outre un devoir humanitaire et une fonction facultative du Conseil de l'OACI visée par l'article 55, alinéa c), de la Convention de Chicago, et reconnaissant la nécessité d'améliorer les mécanismes d'échange d'informations et les ressources de formation dont les États et les exploitants ont besoin pour procéder à des évaluations approfondies des risques et mettre en œuvre des stratégies d'atténuation,

Considérant que les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles,

Reconnaissant que le transporteur aérien en cause est souvent le mieux placé pour prêter assistance aux familles immédiatement après un accident d'aviation civile,

Prenant acte des résultats du Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021), notamment des 30 recommandations reproduites dans le rapport du colloque,

Rappelant les initiatives utiles prises par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) pour aider les membres des familles de victimes,

Notant qu'indépendamment du lieu de l'accident et de l'origine nationale des victimes, les membres de leurs familles ressentent tous certains besoins et émotions humains fondamentaux,

Reconnaissant que l'attention du public continuera à se centrer sur les actions d'investigation des États ainsi que sur les aspects d'intérêt humain des accidents d'aviation civile,

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles, et à veiller à ce que chaque exploitant d'aéronef ou d'aéroport élabore et mette en œuvre un plan global d'assistance aux familles,

2. *Invite instamment* les États membres à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, comme le prescrit la norme 8.46 de l'Annexe 9 de l'OACI, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 et à la résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal,

3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et des éléments indicatifs figurant dans le Doc 9973,

4. *Invite instamment* les États membres à ~~informer~~ rendre compte régulièrement à l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), de leur niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 associées aux plans d'assistance aux familles, et d'accroître la transparence et la fréquence des rapports pour améliorer la conformité,
5. *Prie instamment* les États membres de proclamer le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, d'organiser des cérémonies nationales en souvenir de leurs ressortissants victimes de catastrophes touchant l'aviation civile,
6. *Invite instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait à ratifier et à mettre en œuvre la Convention de Montréal de ~~du 28 mai 1999 (Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international)~~,
7. *Accueille* favorablement les recommandations du colloque et charge le Conseil d'intégrer dans le plan d'activités du prochain triennat les recommandations du colloque qui nécessitent une consultation plus poussée avec des groupes d'experts, et en particulier de soutenir les besoins des États membres en matière de renforcement des capacités, notamment en accroissant les activités de formation et les ressources nécessaires à l'atténuation des risques en zone de conflit,
8. *Charge* le Conseil d'assurer un suivi actif et rapide auprès des groupes d'experts compétents de l'OACI au sujet des recommandations découlant du colloque, selon les besoins,
9. *Charge* le Conseil, au cours de son évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles, d'examiner plus avant l'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, notamment en renforçant les dispositions concernant la rapidité de la notification et de la diffusion d'informations exactes auprès des familles,
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution ~~A39-27~~A41-14.