



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 12 повестки дня. Программы упрощения формальностей

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ

(Представлено Советом ИКАО)

КРАТКАЯ СПРАВКА

С момента принятия резолюций A39-27, A40-16 и A41-14 Ассамблеи ИКАО и заинтересованные стороны добились заметного прогресса в активизации поддержки пострадавших в авиационных происшествиях и их семей. Что касается хода выполнения 30 рекомендаций первого Симпозиума по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAAVF 2021), то некоторые из них уже выполнены, а другие находятся на этапе реализации или планирования соответствующих действий. На втором Симпозиуме (AAAVF 2024) были представлены результаты комплексного обзора хода их выполнения, выявлены сохраняющиеся пробелы и определены дальнейшие приоритетные задачи, включая всеобщую ратификацию Монреальской конвенции 1999 года (МС99), усиленный контроль за выполнением государствами положений Приложения 9, содействие повышению прозрачности расследований авиационных происшествий при обеспечении более частого и поддерживающего общения с пострадавшими в авиационных происшествиях и их семьями в соответствии с Приложением 13. В настоящем документе представлен текущий обзор достигнутого прогресса и определены приоритеты на следующий трехлетний период, а также изменения, касающиеся помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, произошедшие со времени проведения предыдущей сессии Ассамблеи. Вклад Международной федерации членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) и входящих в ее состав организаций был очень важен для поддержки работы ИКАО над этим документом. В заключении представлены приоритеты и ожидаемые результаты на следующий трехлетний период, а также поправки к резолюции A41-14 Ассамблеи.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) признать прогресс, достигнутый в выполнении рекомендаций AAAVF 2021;
- b) одобрить программу работы и приоритеты Организации на трехлетний период 2026–2028 гг., связанные с рекомендациями AAAVF 2021 и итогами второго Симпозиума AAAVF 2024;
- c) призвать государства, отрасль и другие заинтересованные стороны активизировать свои усилия по выполнению адресованных им рекомендаций AAAVF 2021 и итогов AAAVF 2024;
- d) принять резолюцию A42-XX, приведенную в добавлении С, заменяющую собой резолюцию A41-14 Ассамблеи.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями <i>"Каждый полет безопасен и защищен"</i> , <i>"Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"</i> и <i>"Международная конвенция о гражданской авиации и другие договоры, законы и правила учитывают все вызовы"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Ожидается, что указанная в настоящем документе деятельность ИКАО будет осуществляться в рамках ресурсов, имеющихся в регулярном бюджете на 2026–2028 гг., и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 гг.
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 <i>"Упрощение формальностей"</i> [Поправка 30, 17-е издание] Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i> Приложение 14 <i>"Аэродромы"</i> Дос 10184 <i>"Действующие резолюции Ассамблеи"</i> (по состоянию на 7 октября 2022 года) Дос 9998 <i>"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"</i> Дос 9973 <i>"Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"</i> Дос 9756 <i>"Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов"</i> Дос 9740 <i>"Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок"</i> , совершена в Монреале 28 мая 1999 года Заключительный акт Международной конференции по воздушному праву, Монреаль, май 1999 года Доклад симпозиума ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAAVF 2021) Доклад Совета по итогам второго Симпозиума ИКАО по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAAVF 2024) Дохинская декларация об упрощении международных воздушных перевозок (принята 17 апреля на министерском сегменте Конференции по упрощению формальностей, 14–17 апреля 2025 года, Доха, Катар)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В резолюции А39-27 Ассамблеи *"Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* указано, что политика ИКАО "должна быть направлена на обеспечение надлежащего учета ИКАО и ее государствами-членами психологических, физических и духовных потребностей лиц, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, и их семей" и что "государства должны придерживаться единого порядка действий в отношении пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семей". В резолюции А39-27 также содержится призыв к государствам-членам информировать ИКАО с помощью контрольного перечня соблюдения положений (КПСП) в электронной системе представления информации о различиях (EFOD) об уровне выполнения положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, касающихся планов оказания помощи семьям.

1.2 Кроме того, на 40-й сессии Ассамблеи была принята резолюция А40-16, в которой содержался призыв "к государствам-членам выполнять положения Приложения 9 для упрощения формальностей при оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"; и просьба к "Совету рассмотреть возможность повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46

Приложения 9 до международного Стандарта, а также рассмотреть вопрос о добавлении в Приложение 9 новой Рекомендуемой практики, предусматривающей разработку эксплуатантами воздушных судов и аэропортов соответствующих планов по оказанию своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, а также представление информации о них в ИКАО".

1.3 Статья 28 Монреальской конвенции 1999 года (*Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок*) (МС99) гласит, что в случае авиационного происшествия, вызвавшего смерть или повреждение пассажиров, перевозчик, если это предусматривается его национальным законодательством, незамедлительно производит предварительные выплаты физическому лицу или лицам, которые имеют право требовать компенсацию, для удовлетворения безотлагательных экономических потребностей таких лиц. Кроме того, Монреальская дипломатическая конференция приняла резолюцию № 2, в которой она призывает перевозчиков производить такие выплаты и рекомендует государствам – участникам Конвенции принять соответствующие меры в соответствии со своим национальным законодательством для содействия таким действиям перевозчиков. В связи с этим целесообразно, чтобы Ассамблея ИКАО рекомендовала государствам вводить в действие такое законодательство.

1.4 На 41-й сессии Ассамблеи была принята резолюция А41-14, в которой государствам, в которых действуют законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, рекомендуется пересматривать эти документы по мере необходимости. В рамках такого процесса пересмотра следует учитывать основные принципы ИКАО, изложенные в документе Дос 9998, и инструктивный материал, содержащийся в документе Дос 9973. Резолюция А41-14 направлена на обеспечение своевременного и эффективного оказания государствами помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям в соответствии с установившейся тенденцией укрепления механизмов осуществления поддержки после авиационных происшествий.

1.5 ИКАО очень важно поддерживать внедрение SARPS государствами посредством оказания помощи и проведения мероприятий по наращиванию потенциала, а также подготовки кадров и проведения информационных кампаний.

1.6 Вклад ACVFFI и входящих в ее состав организаций был ключевым для поддержки и содействия работе экспертов Рабочей группы по AAAPF Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP), а также для разработки основных директивных документов, таких как *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Дос 9998), *"Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Дос 9973) и, среди прочего, для включения соответствующих вопросов протокола в механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и повышения уровня Рекомендуемой практики 8.46 до Стандарта 8.47 Приложения 9.

2. ПРОВЕДЕННАЯ ИКАО РАБОТА

2.1 В марте 2022 года по итогам рекомендаций, вынесенных Группой экспертов по упрощению формальностей на ее 12-м совещании (FALP/12), состоявшемся в июле 2021 года, Совет ИКАО принял поправку 29 к Приложению 9 *"Упрощение формальностей"*. Согласно поправке 29 статус Рекомендуемой практики 8.46 был повышен до уровня Стандарта (в соответствии с поправкой 29 (16-е издание) эта практика теперь является Стандартом 8.47, который применяется с 18 ноября 2022 года), что сделало для государств обязательным принятие законодательных актов,

нормативных положений и/или руководящих принципов, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. В соответствии с поправкой 29 также была принята новая Рекомендуемая практика 8.48, согласно которой государства должны убедиться, что каждый эксплуатант воздушного судна или аэропорта разработал планы по оказанию своевременной и действенной помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям. При этом следует учитывать, что в данном случае могут применяться планы эксплуатантов аэропортов, разработанные в рамках плана мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме (АЕР), требуемого в соответствии с Приложением 14 "Аэродромы".

2.2 Анализ контрольного перечня соблюдения положений (КПСП) в электронной системе представления информации о различиях (EFOD) в отношении Стандартов и рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9, касающихся оказания помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям и содержащихся в разделе I главы 8 Приложения 9, показал, что большинство государств еще не внесли данные в систему EFOD. Что касается Стандарта 8.47, который требует от государств разработки законодательства, правил и/или политики в поддержку помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям, то данные свидетельствуют о том, что из 79 государств, которые внесли данные в Систему EFOD, 66 выполнили требования, 13 представили уведомления о различиях, а 114 еще не внесли данные. Данные механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) свидетельствуют о том, что показатель эффективности внедрения систем оказания помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям во всем мире составляет 9,43 %. Эта цифра отражает итоги проверок, которые были проведены и результаты которых были получены на момент подготовки настоящего документа, и она может измениться по мере увеличения числа проверенных государств. В этом контексте знание имеющихся соответствующих инструктивных материалов ИКАО, а именно документов *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Дос 9998) и *"Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Дос 9973), поможет государствам повысить уровень внедрения соответствующих SARPS.

2.3 Для обеспечения государств соответствующими инструментами наращивания потенциала был разработан курс под названием "Оказание помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям", призванный предоставить представителям ведомств гражданской авиации (ВГА), государственным служащим, эксплуатантам воздушных судов и аэропортов необходимые компетенции для разработки или уточнения соответствующего законодательства, нормативных актов, стратегий и планов по оказанию помощи семьям в соответствии с документами Дос 9973 и Дос 9998. В частности, этот четырехдневный курс призван поддержать недавнее повышение статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до уровня международного Стандарта 8.47 в соответствии с поправкой 29 к Приложению 9 и введение новой Рекомендуемой практики 8.48 Приложения 9, адресованной эксплуатантам воздушных судов и аэропортов и касающейся разработки соответствующих планов оказания своевременной и действенной помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям. Курс проводится в виртуальном и очном форматах на английском языке.

2.4 В декабре 2021 года ИКАО при поддержке правительства Испании организовала первый Симпозиум по оказанию помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям (AAAVF 2021), который позволил активизировать международное сотрудничество и обмен передовым опытом в таких областях, как передача конфиденциальной информации и определения размера компенсации. В ходе Симпозиума было подготовлено 30 рекомендаций, которые впоследствии были одобрены Советом ИКАО, а соответствующим рабочим группам было поручено осуществление последующих мер. Был опубликован электронный бюллетень, чтобы довести до

сведения государств информацию о выводах и рекомендациях, изложенных в итоговом докладе AAASF 2021: <https://www.icao.int/Meetings/AAASF2021/Pages/default.aspx>.

2.5 В ходе второго Симпозиума ИКАО по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAASF 2024), состоявшегося в Харлеме, Нидерланды, 26–28 ноября 2024 года, подчеркивалась настоятельная необходимость создания надежных структур поддержки семей пострадавших. На симпозиуме освещались такие ключевые темы, как защита интересов пострадавших, управление кризисной ситуацией и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS). На нем была подчеркнута важность совершенствования глобальных рамочных принципов, обеспечения единообразия в обращении с пострадавшими в авиационных происшествиях и усиления контроля за их соблюдением. Кроме того, в ходе мероприятия прозвучал призыв к более частому и всестороннему информированию пострадавших в авиационных происшествиях и членов их семей, а также к разработке протоколов страхования и выплаты компенсаций и комплексных планов оказания помощи семьям. Итоги работы Симпозиума представлены в добавлении В. В ходе AAASF 2024 был проанализирован ход выполнения рекомендаций 2021 года, что подробно описывается в добавлении А. Было отмечено, что несмотря на достигнутый прогресс ряд рекомендаций все еще находится на этапе выполнения. Ключевые обновления касаются повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46 до уровня Стандарта 8.47, продолжения работы по пересмотру и обновлению документов Doc 9998 и Doc 9973, а также непрерывного контроля за соблюдением положений с помощью механизмов УППКБП и EFOD. Кроме того, ИКАО активно содействует ратификации Монреальской конвенции 1999 года, участниками которой в настоящее время является 141 государство. На Симпозиуме подчеркивалась необходимость дальнейших усилий по обеспечению своевременной экономической поддержки семей пострадавших и повышению независимости и прозрачности расследования авиационных происшествий, при сохранении справедливости расследования.

2.6 При содействии Группы экспертов по расследованию авиационных происшествий (AIGP) ИКАО усовершенствовала положения Приложения 13 и соответствующий инструктивный материал, в частности Doc 9756, в том, что касается регулярного предоставления пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям обновленной информации о ходе расследования. ИКАО будет и впредь поддерживать этот вопрос и оказывать государствам помощь в соответствующей работе.

2.7 Создание Рабочей группы по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (WG-AAASF) позволяет улучшить контроль за соблюдением требований и упрощает процесс обновления инструктивного материала, включая документы Doc 9973 и Doc 9998. Эта рабочая группа продолжает выявлять и устранять препятствия на пути выполнения соответствующих положений, изучая возможные решения для предоставления государствам обновленного инструктивного материала и шаблонов для их эффективного выполнения.

2.8 ИКАО разработала специальный комплекс мер по осуществлению (iPack) по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (AAASF). Этот iPack представляет собой самостоятельный комплекс мер, служащий для государственных органов подспорьем и ориентиром в реализации Политики ИКАО в области AAASF при подготовке всеобъемлющего плана AAASF. Он включает в себя соответствующую документацию, инструменты и учебный курс в виртуальном формате для наращивания потенциала в области разработки и реализации национального плана оказания помощи семьям. В рамках iPack дистанционно оказывается техническая помощь со стороны эксперта в предметной области AAASF, а также поддержка государствам в достижении целей национального плана оказания помощи семьям.

2.9 ИКАО провела Конференцию по упрощению формальностей 2025 года (FALC2025) в Дохе, Катар, с 14 по 17 апреля 2025 года, которая завершилась министерским сегментом высокого уровня 17 апреля 2025 года. Четырехдневная конференция, организованная правительством Катара, собрала более 2000 делегатов из 138 государств и 17 международных и региональных организаций, представителей отрасли и других заинтересованных сторон под девизом "Упрощение формальностей – будущее воздушного транспорта: сотрудничество, эффективность и инклюзивность". Примечательно, что в министерском сегменте высокого уровня приняли участие 53 министра, включая премьер-министра Гренады и заместителей премьер-министров Фиджи и Тонга, а также более 70 генеральных директоров гражданской авиации и/или глав делегаций. В общей сложности в этом сегменте прозвучали устные заявления 35 министров и 4 заместителей министров, 13 глав делегаций и 4 международных организаций. Мероприятие завершилось принятием Дохинской декларации об упрощении международных воздушных перевозок ("Дохинская декларация"), в которой, в частности, признается, что упрощение формальностей на воздушном транспорте имеет решающее значение для его устойчивого развития и что ему необходимо придать приоритет и обеспечить его надлежащими ресурсами. В частности, пункт 1) постановляющей части настоятельно призывает государства принять законодательство, правила и/или политику в поддержку пострадавших в гражданских авиационных происшествиях и их семей и содействовать текущему выполнению и развитию рабочей программы ИКАО и приоритетов, связанных с оказанием помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и поддерживать ведущую роль ИКАО в этом отношении. Отмечается, что постановляющая часть 2 резолюции Ассамблеи А41-14 *"Помощь жертвам авиационных происшествий и их семьям"* настоятельно призывает государства-члены разработать законодательство, нормативные акты и/или политику в поддержку жертв гражданских авиационных происшествий и членов их семей, в соответствии со Стандартом 8.47 Приложения 9 ИКАО, статьей 28 Монреальской конвенции 1999 года и резолюцией № 2, принятой Монреальской конференцией.

2.10 Сотрудничество между ИКАО и ACVFFI и другими организациями членов семей играет важную роль, представляя точки зрения пострадавших. ИКАО высоко ценит это сотрудничество, которое осуществляется в различных форматах и на международных мероприятиях. ACVFFI предоставляет ИКАО ценную информацию посредством своих предложений и инициатив, способствуя совершенствованию соответствующих документов и инструментов ИКАО.

3. ПРИОРИТЕТЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ НА ТРЕХЛЕТНИЙ ПЕРИОД 2026–2028 ГГ.

3.1 В соответствии с рекомендациями AAAPF 2021, Дохинской декларации об упрощении международных воздушных перевозок и итогами AAAPF 2024, в работе и приоритетах Программы применительно к помощи пострадавшим в авиационных происшествиях на следующий трехлетний период будут учтены следующие вопросы:

3.1.1 Мониторинг уровня выполнения государствами соответствующих SARPS Приложений ИКАО: контроль выполнения требований SARPS, связанных с AAAPF, будет осуществляться в рамках УППКБП ИКАО, а дополнительная информация будет собираться при помощи механизма EFOD. Особое внимание будет уделяться повышению прозрачности в процессе обмена результатами проверок.

3.1.2 Выявление пробелов и выработка дальнейших рекомендаций: будет проведена комплексная оценка учета вопроса о поддержке пострадавших и их семей во всех Приложениях с целью выявить возможные пробелы в инструктивном материале и при необходимости разработать специальные рекомендации. Эта работа проводится в тесной координации с соответствующими

управлениями, группами экспертов, рабочими группами ИКАО, государствами-членами, международными организациями, такими как Международный совет аэропортов (МСА), ACVFFI и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), и отраслевыми партнерами в рамках специальной фокус-группы. Будут рассмотрены препятствия, возникающие на пути реализации положений, и изучены возможные решения для обсуждения на FALP/14, при этом пострадавшие всегда будут находиться в центре внимания.

3.1.3 Помощь государствам-членам в рамках инициатив по обучению, разработке инструктивного материала и наращивания потенциала: основное внимание в рамках такой работы будет уделяться повышению уровня реализации соответствующих положений и политики путем:

- а) содействия всеобщей ратификации МС99 всеми государствами: будет активизирована информационно-просветительская работа по стимулированию государств к ратификации Монреальской конвенции 1999 года, при этом будут подчеркиваться преимущества всеобщей ратификации для пострадавших и их семей. Будет расширен доступ к разработанным ИКАО административным пакетам и инструментам для оказания государствам помощи в процессе ратификации;
- б) совершенствования планов оказания помощи семьям: в ходе мероприятий в рамках УППКБП будет чаще проводиться оценка соблюдения государствами стандартов Приложения 9 и Приложения 13, касающихся помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. ИКАО будет стимулировать государства к внедрению этих стандартов и проведет семинары в целях оказания помощи в разработке комплексных планов оказания помощи семьям. Эксплуатантам воздушных судов и аэропортов будет рекомендовано разработать руководства, отражающие передовой опыт, и инструментарий для эффективной коммуникации и оказания помощи после авиационного происшествия;
- в) укрепления глобального сотрудничества по вопросу снижения риска в зонах конфликта: необходимо распространить действие инициативы "Более безопасное небо" на большее количество государств и эксплуатантов, поддерживая совместные методы управления рисками, укрепляя механизмы обмена информацией в целях анализа угроз в режиме реального времени, а также проводя подготовку персонала и предоставляя ресурсы для проведения комплексных оценок риска и реализации стратегий его снижения;
- г) усовершенствования принципов оказания психологической и долгосрочной поддержки семей пострадавших: государствам будет рекомендовано создать национальные сети поддержки пострадавших с участием экспертов-психологов, НПО и общественных лидеров. Будут разработаны процедуры обработки и возврата личных вещей, включая электронные устройства;
- е) повышения качества расследований авиационных происшествий и обмена информацией: ИКАО продолжит укреплять положения Приложения 13 и соответствующий инструктивный материал для обеспечения своевременного опубликования предварительных и всеобъемлющих окончательных отчетов о расследовании. Кроме того, ИКАО и далее будет поддерживать независимость и прозрачность расследований в целях укрепления доверия и повышения уверенности семей пострадавших и соответствующих ассоциаций;

f) внедрения специальной функции АААВФ в ИКАО: будет создана централизованная функция поддержки и координации деятельности АААВФ. ИКАО будет содействовать разработке, распространению и внедрению iPack и проведению учебных практикумов, связанных с АААВФ, и создаст глобальную базу данных для отслеживания внедрения SARPS и инструктивных материалов, связанных с оказанием помощи семьям. Эти действия будут осуществляться за счет ресурсов, имеющихся в регулярном бюджете ИКАО на 2026–2028 годы, и/или за счет внебюджетных взносов в соответствии с бизнес-планом ИКАО на 2026–2028 годы;

g) укрепления законодательной и нормативной базы: государствам рекомендуется включить SARPS ИКАО в свое национальное законодательство и привести его в соответствие с глобальными стандартами. ИКАО будет оказывать техническую помощь государствам с ограниченными ресурсами в разработке и введении в действие правил обеспечения безопасности полетов, подчеркивая важность подотчетности и ответственности при оказании помощи пострадавшим для поддержания последовательности и справедливости такой работы;

h) распространения в авиационных организациях культуры, в которой ключевое значение отводится интересам пострадавших: будут организованы информационные кампании, подчеркивающие важность оказания помощи пострадавшим и их семьям в рамках авиационного сообщества. Будет оказываться поддержка инициативам, в рамках которых помощь пострадавшим служит одним из основных компонентов обеспечения безопасности полетов и планирования в случае аварийной ситуации. Эксплуатантам аэропортов и воздушных судов, а также государственным регулирующим органам будет рекомендовано применять к реагированию в случае авиационных происшествий подход, ориентированный на нужды клиента и основанный на сочувствии.

3.2 Ассамблее настоятельно рекомендуется призвать государства, отрасль и другие заинтересованные стороны активизировать свои усилия по выполнению адресованных им рекомендаций АААВФ 2021 и решений АААВФ 2024 для оказания надлежащей помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Государствам-членам предлагается принять резолюцию А41-XX Ассамблеи, содержащуюся в добавлении С, которая заменяет резолюцию А41-14.

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-AAVF 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	ICAO	Completed	Joint ICAO/ECAC (EUR/NAT) regional workshop was held in Milan (Feb 2023).

Recommendation	Owner	Status	Comments
policies above and organizing the workshops relying on the support of ACVFFI and its associations, as required;		Others are planned before A42	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 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	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

Recommendation	Owner	Status	Comments
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;			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 guidance will be proposed to even further enhance communications with the media.
18) Independence, rigor and technical capability of accident investigation	ICAO	Completed	To reduce or limit actual or perceived conflicts of interest in the cases of aircraft downing, upcoming

Recommendation	Owner	Status	Comments
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;			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.
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	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
SARPs, IATA is invited to integrate the monitoring of airlines plans through its IOSA audit program;			
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 AAAPF 2021 and as such ATC approved the establishment of a FALP Working Group on AAAPF (WG-AAAPF) 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 AAAPF 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 AAAPF 2021. The Symposium AAAPF 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 AAAPF 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	AAAPF 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 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 AAAVF 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-AAAVF, 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-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.

— — — — —

ДОБАВЛЕНИЕ С

~~A41-14~~ **Резолюция 42/хх: Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям**

Ассамблея,

учитывая, что, хотя международный воздушный транспорт является наиболее безопасным видом транспорта, полностью исключить вероятность серьезных авиационных происшествий невозможно,

принимая во внимание, что действия государства, в котором имело место происшествие, должны быть направлены на удовлетворение насущных потребностей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, включая обеспечение того, чтобы каждый эксплуатант воздушного судна или аэропорта разработал и внедрил комплексный план помощи семьям, и напоминая о включении в 2005 году в Приложение 9 положений о разрешении въезда членов семей жертв авиационных происшествий в государство, в котором имело место происшествие, по ускоренной процедуре,

принимая во внимание, что политика ИКАО должна быть направлена на обеспечение учета ИКАО и ее государствами-членами психологических, физических и духовных потребностей лиц, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, и их семей, включая создание национальных сетей поддержки пострадавших,

принимая во внимание необходимость признания ИКАО и ее государствами-членами важности своевременного уведомления членов семей пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, скорейшей эвакуации и точного опознания пострадавших, возврата личных вещей пострадавших и предоставления точной информации членам их семей,

признавая роль правительств государств, граждане которых пострадали в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, в уведомлении и оказании помощи семьям,

напоминая о положениях статьи 28 Монреальской конвенции 1999 года (Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок), а также резолюции № 2, принятой Монреальской конференцией, которыми предусматриваются незамедлительные предварительные выплаты пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и признавая, что неполная ратификация Монреальской конвенции препятствует совершенствованию и стандартизации механизмов выплаты компенсаций, и подчеркивая необходимость всеобщей ратификации и выполнения Монреальской конвенции 1999 года,

напоминая о принятии поправки 29 к Приложению 9 ИКАО "Упрощение формальностей", в которой статус Рекомендуемой практики 8.46 был повышен до уровня Стандарта 8.47, тем самым обязав государства вводить законодательство, нормативные акты и(или) политику для оказания поддержки и помощи жертвам авиационных происшествий и членам их семей,

признавая важность решения Совета официально объявить 20 февраля Международным днем памяти жертв авиационных катастроф и членов их семей для сохранения памяти о жертвах

и выражения солидарности с их семьями, а также для дальнейшего повышения уровня авиационной безопасности и предотвращения подобных трагедий в будущем,

принимая к сведению утверждение Советом ИКАО документа "Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" (Дос 9998) в марте 2013 года и выпуск "Руководства по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" (Дос 9973) в декабре 2013 года,

признавая, что обзор контрольного перечня соблюдения положений (КПСП) в электронной системе представления информации о различиях (EFOD) выявил низкий уровень внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9, и настоятельно призывая государства-члены повысить частоту представления отчетности в целях повышения уровня соблюдения положений,

принимая во внимание необходимость оказания поддержки членам семей, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, где бы ни случилось такое происшествие, и оперативного обмена опытом оказания такой поддержки, включая информацию об эффективных процедурах и политике, с другими государствами-членами и ИКАО в целях повышения действенности усилий государств по оказанию поддержки семьям,

учитывая, что согласование правил, касающихся порядка оказания помощи потерпевшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, является, кроме всего прочего, гуманитарной обязанностью и факультативной функцией Совета ИКАО, предусмотренной в статье 55 с) Чикагской конвенции, и признавая необходимость укрепления механизмов обмена информацией и предоставления государствам и эксплуатантам учебных ресурсов для проведения тщательных оценок риска и осуществления стратегий его снижения,

учитывая, что государства должны придерживаться единого порядка действий в отношении пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семей,

принимая во внимание, что авиаперевозчик, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие, как правило, располагает оптимальными возможностями для оказания помощи семьям сразу же после происшествия,

признавая итоги Симпозиума ИКАО по оказанию помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям (AAAVF 2021), включая 30 рекомендаций, изложенных в докладе Симпозиума,

напоминая о полезных инициативах Международной федерации членов семей жертв авиакатастроф авиационных катастроф (ACVFFI) по оказанию помощи членам семей жертв,

отмечая, что члены семей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, независимо от того, где произошло происшествие, или национальной принадлежности пострадавших, испытывают схожие общечеловеческие нужды и эмоциональные потребности,

признавая, что общественность по-прежнему будет уделять пристальное внимание ходу проводимых государствами расследований, а также гуманитарным аспектам авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами,

1. *призывает* государства-члены вновь подтвердить свою приверженность принципу оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей для обеспечения того, чтобы каждый эксплуатант воздушного судна или аэропорта разработал и внедрил комплексный план помощи семьям;
2. *настоятельно призывает* государства-члены вводить в действие законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей, как предписывается Стандартом 8.47 Приложения 9 ИКАО и в соответствии со статьей 28 Монреальской конвенции ~~от 28 мая 1999 года~~ и резолюцией № 2, принятой Монреальской конференцией;
3. *рекомендует* государствам, в которых действуют законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, пересматривать эти документы, по мере необходимости, в соответствии с основными принципами ИКАО, изложенными в Doc 9998, и инструктивным материалом, содержащимся в Doc 9973;
4. *настоятельно призывает* государства-члены регулярно ~~информировать~~ докладывать ИКАО, используя контрольный перечень соблюдения положений (КПСП) в рамках электронной системы представления информации о различиях (EFOD), об уровне выполнения положений Приложения 9, связанных с планами оказания помощи семьям, а также повысить прозрачность и частоту представления отчетности в целях повышения уровня соблюдения положений;
5. *настоятельно призывает* государства-члены признать 20 февраля Международным днем памяти жертв авиационных катастроф и членов их семей и провести на национальном уровне памятные мероприятия, востребованные их гражданами, пострадавшими в результате трагедий в гражданской авиации;
6. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, ратифицировать и осуществлять Монреальскую конвенцию ~~от 28 мая 1999 года~~ (Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок);
7. *приветствует* рекомендации Симпозиума и поручает Совету включить в бизнес-план следующего трехлетнего периода те рекомендации Симпозиума, которые требуют дальнейших консультаций с группами экспертов, и, в частности, поддержать потребности государств-членов в наращивании потенциала, включая проведение подготовки персонала и предоставление ресурсов для снижения риска в зонах конфликта;
8. *поручает* Совету активно и своевременно по мере необходимости проводить последующую работу с соответствующими группами экспертов ИКАО в отношении этих рекомендаций, выработанных на Симпозиуме;
9. *поручает* Совету при рассмотрении информации об уровне реализации планов оказания помощи семьям внимательно изучить вопрос разработки Стандартов и Рекомендуемой практики, направленных на оказание поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, включая положения о своевременном уведомлении и предоставлении точной информации членам их семей;
10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A39-27~~ A41-14.