ATCONF/7-WP/10[1]
7/9/26
(Information Paper)

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ -٢٠/١١/٢٠٢٦

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٣-٣: تعزيز آلية التخطيط لحالات الطوارئ وحماية المستهلك من أجل منظومة طيران تتسم بالمرونة

تنفيذ سياسة الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرهم (الوثيقة Doc 9998)

(مقدّمة من الاتحاد الدولي لأسر ضحايا حوادث الطيران — ACVFFI)

الموجز التنفيذي

تتناول هذه الورقة الفجوة المستمرة في تنفيذ سياسة الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرهم (الوثيقة Doc 9998) والدليل المصاحب لها (الوثيقة Doc 9973)، رغم الارتقاء في عام ٢٠٢٢ بالأسلوب الموصى به ٨-٤٦ إلى مرتبة القاعدة القياسية ٨-٤٣ في الملحق التاسع. وتُظهر بيانات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية مستوى منخفضاً من التنفيذ الفعال. وترى ACVFFI أن المشكلة ليست في جودة وثائق عام ٢٠١٣ بل في تطبيقها غير المتكافئ. والأولوية هي التنفيذ الفعال والرقابة والتدريب والإشراك الحقيقي للأسر في التخطيط وبناء القدرات والاستجابة.

١- المقدمة

١-١ ليست مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرهم إضافة إنسانية اختيارية: فهي مكوّن من مكوّنات مرونة منظومة الطيران وحماية الركاب في أشد الانقطاعات جسامة. وتحدد الوثيقة Doc 9998 (٢٠١٣) والوثيقة Doc 9973 (٢٠١٣) سياسة الإيكاو وإرشاداتها. وقد جددت الجمعية العمومية والمجلس تأكيد هذه السياسة في قرارات متعاقبة منها القرار A42-15.

١-٢ دفعت ATConf/6 (٢٠١٣) المبادئ التشغيلية لحماية المستهلك. أما المساعدة بعد الحادث فقد طُوّرت أساساً في مساري التسهيلات والجمعية العمومية. وتتيح ATConf/7 الآن ربط هذا الالتزام بمرونة النقل الجوي الاقتصادية والتنظيمية، دون تكرار ورقة الأمانة العامة عن حماية المستهلك والتخطيط للطوارئ.

[1] قدمت ACVFFI هذه الورقة باللغات العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

١-٣ تقدم ACVFFI، المنظمة الدولية التي تجمع صوت الأسر وتواكب هذا العمل وتدفعه أمام الإيكاو منذ إنشائها، هذه الورقة لكي يضع المؤتمر التنفيذ — لا إعادة كتابة الإرشادات — في صميم النقاش.

٢- فجوة التنفيذ

١-٢ بعد ما يقرب من ثلاثة عشر عاماً على اعتماد الوثيقة Doc 9998، ونحو أربعة أعوام على سريان القاعدة القياسية ٨-٤٣ من الملحق التاسع، لا يزال التنفيذ الفعال عند مستوى بالغ الانخفاض. ووفقاً للبيانات المقدمة إلى الفريق العامل التابع لفريق خبراء التسهيلات المعني بمساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرهم (FALP/14)، بلغت درجة التنفيذ الفعال (EI) لسؤال البروتوكول ٦-٣٨٣ في إطار USOAP بين ٥٥ دولة خضعت للتدقيق حتى فبراير ٢٠٢٦ نسبة ١٠,٩١ في المائة. ولم تُقيَّم سوى ست دول بأنها مرضية.

٢-٢ وليست هذه النسبة تفصيلاً فنياً. فهي تعني أنه عند وقوع حادث لا تزال معظم الأسر تواجه التأخير والمعلومات المتناقضة وغياب مخاطَب واضح ونقص الدعم الفوري. وكان الارتقاء إلى قاعدة قياسية إنجازاً معيارياً ضرورياً؛ لكنه لم يكفِ لتغيير الممارسة.

٣-٢ تتمسك ACVFFI بوضوح الوثيقتين Doc 9998 وDoc 9973 وفعاليتهما. وما لم تتوافر كتلة حرجة من خطط وطنية مطبَّقة وتمارين منجزة ودروس موثَّقة، فإن أي تنقيح سيفتقر إلى أساس تجريبي كافٍ ويحوّل الموارد عما هو ملحّ: أن تطبق الدول السياسة السارية

٣- الأولويات

١-٣ تشريع عامل وخطة وطنية. ينبغي للدول ألا تكتفي بنص مرجعي قانوني، بل أن تعتمد خطة وطنية لمساعدة الأسر تحدد الوظائف والآجال ومراكز المساعدة وإخطار الأسر قبل نشر قوائم الركاب وإدارة المتعلقات الشخصية والدفعات المقدمة عند الاقتضاء، والتنسيق بين السلطات والمشغّلين والغير.

٢-٣ **الرقابة.** ينبغي للإيكاو أن تبقي على رصد USOAP/EFOD لملف AAAVF وتعززه، وأن تحدد أسباب عدم الامتثال وتوجّه الدعم إلى الدول ذات أكبر الثغرات، تمشياً مع مبدأ ألا يتخلف أي بلد عن الركب.

٣-٣ **تدريب قابل للاستخدام.** ينبغي مراجعة دورة AAAVF من حيث الفعالية والمحتوى، والترويج لحزمة التنفيذ. ويجب أن يرتكز محتواها على الوثيقتين Doc 9998 وDoc 9973 (منظومة الإيكاو ذاتها) لا على نموذج وطني واحد. وينبغي أن تشارك ACVFFI فعلياً في التصميم والتحقق والتقديم، مساهِمةً بخبرة من عاشوا الاستجابة وبرؤية مهنية للدروس المستخلصة.

٤-٣ **المكاتب الإقليمية.** لا تكون حلقات العمل الإقليمية مفيدة إلا إذا كان لها هدف واضح: التعريف بسياسة الإيكاو بشأن مساعدة الضحايا والأسر وتطبيقها، لا مجرد تبادل نظم وطنية متباينة تُضعف الهدف الرئيسي وهو تنفيذ تلك السياسة. وينبغي أن تتوافر للمكاتب الإقليمية إرشادات موحَّدة ومشاركة ACVFFI وجمعياتها.

٥-٣ وفي هذا الصدد، موّلت إسبانيا حلقتي عمل عن مساعدة الضحايا والأسر عبر المكتبين الإقليميين NACC- المكسيك وSAM- ليما، وستُعقدان من ١٩ إلى ٢٠٢٦/١٠/٢١ في مدينة مكسيكو ومن ١ إلى ٢٠٢٦/١٢/٣ في ليما، بيرو. ويمكن أن يكون هذا النهج نموذجاً للدول الأعضاء الأخرى الراغبة في الإسهام بشكل أكثر مباشرة في تنفيذ سياسة الإيكاو.

٦-٣ **الصناعة.** يُقرّ بإدراج الأياتا في عام ٢٠٢٥ فصلاً عن مساعدة الأسر في دليل الاستجابة للطوارئ وتعزيز

التدريب المرتبط به. ويجب التحقق من هذا التقدم في الممارسة واستكماله بإدماج معادل من المجلس الدولي للمطارات في مطارات المغادرة والوصول والقريبة من موقع الحادث. وينبغي أن يتجاوز التعاون مع ACVFFI مجرد إشارة مجاملة.

٤- إشراك الأسر

٤-١ ليست الأسر «جمهوراً» للسياسة: بل هي طرف معني أساسي. وعلى مدى ما يقرب من عقدين دفعت ACVFFI القاعدة القياسية ٨-٤٣ وندوات AAAVF والتدريب وقرارات الجمعية العمومية. وقد اعترف بهذا الإسهام، ضمن جملة أمور، بمنح ACVFFI جائزة إدوارد وارنر الرابعة والأربعين عن سجلها الطويل وما تحقق من محطات.

٤-٢ ومع ذلك ظلّت مشاركة ACVFFI في أفرقة الخبراء والدورات وحزم التنفيذ وتنظيم الفعاليات غير منتظمة. ولم تتحول توصيات ندوة AAAVF لعام ٢٠٢١ الداعية إلى التعاون مع ACVFFI قبل الحادث وأثناءه وبعده إلى آلية مستقرة، بل بقيت رهناً بحسن نية من يقود كل فريق.

٤-٣ ينبغي للمؤتمر أن يوصي بأن تضع الإيكاو والدول والأياتا والمجلس الدولي للمطارات طرائق ملموسة لإشراك ACVFFI: التشاور المبكر في إعداد الخطط والمواد؛ والمشاركة في التمارين؛ والحصول على المعلومات اللازمة لتقديم الخبرة؛ ومخاطَب واضح في الأمانة العامة لملف AAAVF.

٤-٤ وتدعو ACVFFI الدول الأعضاء كذلك إلى التقدم لاستضافة ندوة AAAVF الثالثة في عام ٢٠٢٧ وفقاً لمتطلبات الإيكاو لهذا النوع من الفعاليات. ومن شأن الاستضافة أن تمنح الدولة المنظمة المكانة والابتكار ومصداقية التزامها تجاه ضحايا حوادث الطيران وأسرهم.

٥- الاستنتاج

٥-١ لا تُقاس منظومة نقل جوي مرنة باستعادة الربط وحدها، بل بالكرامة التي يُعامَل بها الناس عندما لا يصل الرحلة إلى مقصدها. وإطار الإيكاو قائم أصلاً. وما ينقص هو تطبيقه.

٥-٢ ينبغي لـ ATConf/7 أن يوجّه رسالة لا لبس فيها: التنفيذ أولاً؛ والإشراك الحقيقي للأسر؛ وعدم تنقيح الوثيقتين Doc 9998 و Doc 9973 قبل الأوان.

— انتهى —