



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢ من جدول الأعمال: برامج التسهيلات

مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم

(ورقة مقدّمة من مجلس الإيكاو)

الموجز التنفيذي

منذ اعتماد قرارات الجمعية العمومية ٣٩-٢٧ و ٤٠-١٦ و ٤١-١٤، أحرزت الإيكاو والجهات المعنية تقدماً ملحوظاً بشأن زيادة الدعم المقدم إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. ويُظهر التقدّم المُحرز بشأن تنفيذ التوصيات الثلاثين التي أسفرت عنها ندوة الإيكاو الدولية الأولى بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021) أنه قد انتهى تنفيذ عدة توصيات منها، مع الاستمرار في تنفيذ ما تبقى منها أو التخطيط لتنفيذها، بينما قدمت الندوة الثانية لعام ٢٠٢٤ (AAAVF 2024) استعراضاً شاملاً للتقدّم المُحرز في التنفيذ، وسلطت الضوء على الثغرات المستمرة، وحددت الأولويات الأخرى، بما في ذلك التصديق العالمي على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (MC99)، وتعزيز رصد تنفيذ الدول لأحكام الملحق التاسع، وتعزيز قدر أكبر من الشفافية في عمليات التحقيق في الحوادث مع ضمان التواصل مع ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم بشكل أكثر تكراراً ودعمًا، على النحو الوارد في الملحق الثالث عشر. وتقدم هذه الورقة لمحة عامة محدّثة عن التقدّم المُحرز وتحدد أولويات الفترة الثلاثية المقبلة فضلاً عن التطورات المتعلقة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم منذ انقضاء الجمعية العمومية الماضية. كذلك فإن المساهمة التي يقدمها الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI) والجمعيات التابعة له كانت أساسية في دعم العمل الذي تقوم به الإيكاو في هذا الشأن. وتحتتم الورقة باقتراح الأولويات والنتائج المتوقعة خلال الفترة الثلاثية القادمة وتحديثات لقرار الجمعية العمومية ٤١-١٤.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) الاعتراف بالأعمال التي أنجزتها الإيكاو بصدد تنفيذ التوصيات التي أسفرت عنها ندوة الإيكاو الدولية الأولى فيما يخص تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021)؛
- (ب) إقرار برنامج عمل المنظمة وأولوياتها للفترة الثلاثية ٢٠٢٦-٢٠٢٨ فيما يتعلق بتوصيات ندوة الإيكاو الدولية الأولى بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لعام ٢٠٢١ ونتائج الندوة الثانية لعام ٢٠٢٤ (AAAVF 2024)؛
- (ج) حثّ الدول الأعضاء وأوساط الصناعة والجهات المعنية الأخرى على زيادة جهودها من أجل تنفيذ توصيات الندوة الأولى بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021) ونتائج الندوة الثانية لعام ٢٠٢٤ (AAAVF 2024) الموجهة إليهم؛
- (د) اعتماد القرار ٤٢-... الوارد في المرفق (ج) ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٤١-١٤.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية التالية: ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية، وتوفير الطيران لسبل التنقل السلس والميسور والموثوق به للجميع؛ اتفاقية الطيران المدني الدولي وغير ذلك منه معاهدات وقوانين ولوائح تسمح برفع هذه التحديات.
الأثار المالية:	من المتوقع تنفيذ أنشطة الإيكاو المشار إليها في ورقة عمل الجمعية العمومية هذه بالموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية على النحو المبين في خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨.
المراجع:	الملحق التاسع — "التسهيلات" [التعديل رقم (٣٠) ، الإصدار السابع عشر] الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" الملحق الرابع عشر — "المطارات" الوثيقة Doc 10184 — القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠٢٢/١٠/٧) الوثيقة Doc 9998 — "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" الوثيقة Doc 9973 — "دليل تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" الوثيقة Doc 9756 — "دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" الوثيقة Doc 9740 — "اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي" — المَحَرَّرَة في مونتريال في ١٩٩٩/٥/٢٨ البيان الختامي للمؤتمر الدولي بشأن قانون الجو، مونتريال، مايو ١٩٩٩ تقرير عن ندوة الإيكاو الدولية الأولى بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021) تقرير المجلس عن ندوة الإيكاو الدولية الثانية بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لعام ٢٠٢٤ (AAAVF 2024) إعلان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي الدولي (المعتمد في ٢٠٢٥/٤/١٧ من قبل الشق الوزاري لمؤتمر التسهيلات ١٤ إلى ٢٠٢٥/٤/١٧، الدوحة، قطر)

١ - المقدمة

١-١ يُشير قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٧ المعنون: "مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" إلى أنه "ينبغي أن ترمي سياسة الإيكاو إلى العمل على أن تراعي وتبلي الإيكاو ودولها الأعضاء الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم"، وأنه "ينبغي للدول أن توفر حلاً متجانساً لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم". كما حث القرار ذاته الدول الأعضاء على إخطار الإيكاو، عبر قائمة مراجعة الامتثال (CC) الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD) بمستوى تطبيق أحكام الملحق التاسع — "التسهيلات" بشأن خطط مساعدة الأسر.

٢-١ وبالمثل، اعتمدت الدورة الأربعون للجمعية العمومية القرار ٤٠-١٦ الذي حث "الدول الأعضاء على أن تتخذ أحكام الملحق التاسع لتسهيل تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم"؛ وطلب إلى المجلس "النظر في الارتقاء بمستوى التوصية ٨-٤٦ الواردة في الملحق التاسع لتصبح قاعدة قياسية وكذلك النظر في استحداث توصية جديد في الملحق التاسع موجهة إلى مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات بشأن وضع خطط ملائمة لتوفير المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم وإبلاغ الإيكاو بذلك".

٣-١ وتلزم المادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال المحررة لعام ١٩٩٩ (اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي) الناقل الجوي، في حالة حوادث الطائرات التي ينتج عنها وفاة ركاب أو إصابتهم، بأن يدفع دون إبطاء، إذا كان ملزماً بموجب قانونه

الوطني، مبالغ مسبقاً إلى أي شخص طبيعى أو أشخاص طبيعيين يحق لهم أن يطالبوا بالتعويض لتلبية حاجاتهم الاقتصادية العاجلة. وقد اعتمد مؤتمر مونتريال الدبلوماسي أيضاً القرار رقم ٢ الذي يحث الناقلين الجويين على دفع هذه المبالغ المسبقة ويشجع الدول الأطراف في الاتفاقية على اتخاذ الإجراءات الملزمة في قوانينها الوطنية لتشجيع هذا النوع من التدابير من جانب الناقلين الجويين. وبالتالي، فمن الملائم أن توصي الجمعية العمومية للإيكافو الدول بسن هذا النوع من التشريعات.

٤-١ اعتمدت الدورة الحادية والأربعون للجمعية العمومية القرار ٤١-١٤، الذي يحث الدول التي لديها تشريعات و/أو قواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة. وينبغي أن ينظر هذا الاستعراض في سياسات الإيكافو الواردة في الوثيقة Doc 9998 والمواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9973. ويهدف القرار ٤١-١٤ إلى ضمان قيام الدول بتقديم المساعدة الفعّالة في الوقت المناسب إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، بما يتماشى مع الاتجاه الراسخ المتمثل في تعزيز آليات المساعدة في أعقاب وقوع حوادث الطيران.

٥-١ ومن الضروري أن تدعم الإيكافو تنفيذ الدول للقواعد القياسية والتوصيات الدولية من خلال أنشطة المساعدة وبناء القدرات وحملات التدريب والتوعية.

٦-١ كما كانت مساهمة الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات والجمعيات التابعة له أساسية في دعم وإثراء العمل الذي يقوم به خبراء مجموعة العمل المعنية بتقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (WG-AAAVF) التابعة لفريق خبراء التسهيلات (FALP)، وفي وضع السياسات الرئيسية مثل وثيقة "سياسات الإيكافو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Do 9998)، ووثيقة "دليل تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9973)، وإدراج أسئلة البروتوكول ذات الصلة بهذه المسألة في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CAM)، وترقية التوصية ٨-٤٦ لتصبح القاعدة ٨-٤٧ من الملحق التاسع، من بين أمور أخرى.

٢- العمل الذي أتمته الإيكافو

١-٢ في مارس ٢٠٢٢، وبناء على التوصيات الصادرة عن الاجتماع الثاني عشر لفريق خبراء التسهيلات (FALP/12) الذي انعقد في يوليو ٢٠٢١، اعتمد مجلس الإيكافو التعديل ٢٩ للملحق التاسع — "التسهيلات"، الذي ارتقى بالتوصية ٨-٤٦ الواردة في الملحق التاسع لتصبح قاعدة قياسية (التي أصبحت الآن القاعدة القياسية ٨-٤٧ في التعديل رقم ٢٩) في الطبعة السادسة عشرة، والتي أصبحت واجبة التطبيق اعتباراً من ١٨/١١/٢٠٢٢)، مما يلزم الدول بالتالي بسن ما يلزم من تشريعات و/أو قواعد و/أو سياسات لتعزيز تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم. كما اعتمد التعديل ٢٩ التوصية ٨-٤٨ الجديدة التي مفادها أنه ينبغي للدول أن تكفل قيام كل مشغلي الطائرات أو مشغلي المطارات بوضع خطط لتقديم المساعدة الفعّالة في الوقت المناسب لضحايا حوادث الطيران وأسرههم. ويجب أن يُراعى في ذلك أن تكون خطط مشغلي المطارات التي تم إعدادها في إطار خطط طوارئ المطارات بمقتضى الملحق الرابع عشر — المطارات قابلة للتطبيق.

٢-٢ وقد أُجريت عملية استعراض لقائمة مراجعة الامتثال الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات، بمقتضى القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق التاسع فيما يتعلق بتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم على النحو الوارد في القسم (ط) من الفصل الثامن من الملحق التاسع. وقد أظهر الاستعراض أن غالبية الدول لم تقم بعد بإدخال بياناتها في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات. فيما يتعلق بالقاعدة ٨-٤٧ الذي يلزم الدول بوضع تشريعات ولوائح و/أو سياسات لدعم تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، تظهر البيانات أن من بين الـ ٧٩ دولة التي قامت بإدخال بياناتها في النظام، هناك ٦٦ دولة تمثل لهذه القاعدة، و ١٣ دولة أبلغت عن وجود اختلافات، و ١١ دولة لم تقم بعد بإدخال بياناتها. ويشير البرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA) إلى معدل التنفيذ الفعال لأنظمة

تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرهـم البالغ ٩,٤٣ في المائة على الصعيد العالمي. ويعكس هذا الرقم نتائج عمليات التدقيق التي تم إجراؤها والإبلاغ عنها في وقت إعداد هذه الورقة، وهو عرضة للتغيير مع زيادة عدد الدول التي خضعت للتدقيق. وفي هذا السياق، فقد ثبت أن الدراية بإرشادات الإيكاو الحالية، الواردة تحديداً في وثيقة "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرهـم" (Doc 9998)، ووثيقة "دليل تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرهـم" (Doc 9973) من شأنها أن تساعد الدول على زيادة مستوى تنفيذها للقواعد القياسية والتوصيات الدولية في هذا الصدد.

٢-٣ ولتزويد الدول بالأدوات المناسبة لبناء القدرات، يجري إعداد دورة تدريبية بعنوان "تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرهـم" لتزويد ممثلي سلطات الطيران المدني والمسؤولين الحكوميين ومشغلي الطائرات ومشغلي المطارات بالكفاءات اللازمة لوضع أو صقل التشريعات والقواعد والسياسات والخطط المناسبة لمساعدة الأسر وفقاً للوثقتين Doc 9973 و Doc 9998. وتدعم هذه الدورة التي تستغرق أربعة أيام بشكل خاص الترقية التي أُجريت مؤخراً للتوصية ٨-٤٦ الواردة بالملحق التاسع إلى مستوى القاعدة القياسية ٨-٤٧ في التعديل رقم (٢٩) على الملحق التاسع، واستحداث التوصية الجديدة ٨-٤٨ بالملحق ذاته الموجهة إلى مشغلي الطائرات ومشغلي المطارات بشأن وضع خطط ملائمة لتوفير المساعدة الفعالة وفي الوقت المناسب إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرهـم. يمكن إتمام هذه الدورة التدريبية باللغة الإنجليزية إما افتراضياً على الإنترنت أو بأسلوب الدراسة التقليدي داخل قاعات الدرس.

٢-٤ وفي ديسمبر ٢٠٢١، وبدعم من حكومة إسبانيا، نظمت الإيكاو الندوة الأولى بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرهـم لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021) التي عززت التعاون الدولي وتبادل أفضل الممارسات في مجالات مثل نقل المعلومات الحساسة وإدارة التعويضات. وقد حددت الندوة ٣٠ توصية، أقرها مجلس الإيكاو في وقت لاحق، مع إسناد إجراءات المتابعة إلى الأفرقة العاملة ذات الصلة. وصدرت نشرة إلكترونية لإبلاغ الدول بالاستنتاجات والتوصيات، على النحو المبين في التقرير النهائي الصادر عن هذه الندوة: <https://www.icao.int/Meetings/AAAVF2021/Pages/default.aspx>.

٢-٥ وقد أكدت ندوة الإيكاو الدولية الثانية بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرهـم لعام ٢٠٢٤ (AAAVF 2024)، التي عقدت في هارلم بهولندا في الفترة من ٢٦ إلى ٢٨/١١/٢٠٢٤، على الحاجة الملحة إلى وجود هياكل دعم قوية لأسر الضحايا. وسلطت الندوة الضوء على مواضيع رئيسية مثل مناصرة الضحايا، وإدارة الأزمات، وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وشددت على أهمية تعزيز الأطر العالمية، وتعزيز توحيد المعاملة لضحايا الحوادث، وتعزيز الرقابة على التنفيذ. كما دعت الندوة إلى ضرورة التواصل بشكل أكثر تكراراً وشمولاً مع ضحايا الحوادث وأسرهـم، وفضلاً عن بروتوكولات التأمين والتعويض، ووضع خطط شاملة لمساعدة الأسر. وترد نتائج الندوة في المرفق (B). وكانت الندوة قد استعرضت الوضع بشأن تنفيذ توصيات الندوة الأولى لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021)، وذلك على النحو المفصل في المرفق (A). ولوحظ أنه على الرغم من التقدم المحرز، فلا تزال هناك عدة توصيات قيد التنفيذ. وتشمل التحديثات الرئيسية ترقية التوصية ٨-٤٦ إلى مستوى القاعدة القياسية ٨-٤٧، مع مواصلة العمل على استعراض وتحديث الوثيقة Doc 9998 والوثيقة Doc 9973، والرصد المستمر للامتثال من خلال آليتي برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) ونظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD). كما تعمل الإيكاو بنشاط على تعزيز التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، حيث تضم حالياً ١٤١ دولة طرفاً في الاتفاقية. وسلطت الندوة الضوء على ضرورة بذل مزيد من الجهود لضمان تقديم الدعم الاقتصادي في الوقت المناسب لأسر الضحايا ورفع مستوى الاستقلال والشفافية في التحقيقات في الحوادث مع الحفاظ على سلامة التحقيق.

٢-٦ وبمساعدة من فريق خبراء التحقيق في الحوادث (AIGP)، واصلت الإيكاو تعزيز أحكام الملحق الثالث عشر والإرشادات ذات الصلة بذلك مثل الوثيقة Doc 9756، وذلك من أجل تزويد ضحايا الحوادث وأسرهـم بانتظام بمستجدات التقدّم المحرز بشأن سير التحقيق. وستواصل الإيكاو دعم هذا الموضوع وتقديم المساعدة إلى الدول من أجل تنفيذها.

٧-٢ ويسمح تشكيل "مجموعة عمل مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم" (WG-AAAVF) برصد الامتثال وتسهيل تحديث الإرشادات، بما في ذلك الوثيقة Doc 9973 والوثيقة Doc 9998. ويواصل هذا مجموعة العمل تحديد ومعالجة الحواجز التي تعترض سبيل التنفيذ، مع استكشاف الحلول المحتملة لضمان حصول الدول على إرشادات ونماذج محدّثة من أجل التنفيذ الفعّال للأحكام ذات الصلة.

٨-٢ وقد وضعت الإيكاو مجموعة أدوات تنفيذ (iPack) مخصّصة لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. وهي مجموعة أدوات قائمة بذاتها، تهدف إلى مساعدة سلطات الدولة وتوجيهها في تنفيذ سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لإعداد خطة شاملة في هذا الشأن، وهي تتضمن الوثائق والأدوات ذات الصلة ودورة دراسية افتراضية لبناء القدرات من أجل تطوير وتنفيذ الخطة الوطنية لمساعدة الأسر. وتقدم مجموعة أدوات التنفيذ مساعدة فنية عن بُعد من خبير متخصص في مجال مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، وتدعم الدول من أجل تحقيق أهداف الخطة الوطنية لمساعدة الأسر.

٩-٢ عقدت الإيكاو مؤتمر التسهيلات لعام ٢٠٢٥ (FALC2025) في الدوحة بدولة قطر في الفترة من ١٤ إلى ٢٠٢٥/٤/١٧، واختتم بالشق الوزاري الرفيع المستوى في ٢٠٢٥/٤/١٧. وجمع المؤتمر الذي استمر أربعة أيام واستضافته حكومة دولة قطر أكثر من ٢٠٠٠ مندوب من ١٣٨ دولة و١٧ منظمة دولية وإقليمية ومن الصناعة والجهات المعنية الأخرى تحت شعار "تسهيل مستقبل النقل الجوي: التعاون والكفاءة والشمول". والجدير بالذكر أن ثلاثة وخمسين وزيرا، بمن فيهم رئيس وزراء غرينادا ونائبا رئيسي وزراء فيجي وتونغا وأكثر من ٧٠ مديرا عاما للطيران المدني و/أو رؤساء الوفود، قد حضروا الشق الوزاري الرفيع المستوى. وتضمن هذا الشق إجمالا بيانات شفوية أدلى بها ٣٥ وزيرا و ٤ من نواب الوزراء و١٣ رئيس وفد و ٤ منظمات دولية. واختتم الحدث باعتماد إعلان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي الدولي ("إعلان الدوحة")، الذي يعترف بجملة أمور منها أن تسهيلات النقل الجوي أمر بالغ الأهمية للتنمية المستدامة للنقل الجوي وأنه من الضروري تحديد الأولويات فيه وتوفير الموارد المناسبة له. وعلى وجه التحديد، يحثّ البند (ل) من المنطوق الدول على وضع ما يلزم من تشريعات ولوائح وسياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرههم والمضي قدما في التنفيذ والتطوير المستمرين لبرنامج عمل الإيكاو وأولوياتها في هذا المجال، ودعم الدور القيادي للإيكاو في هذا الصدد. وتجدر الإشارة إلى أن البند ٢ من منطوق قرار الجمعية العمومية ٤١-١٤ "تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" يحث الدول الأعضاء على وضع ما يلزم من تشريعات ولوائح وسياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرههم، على النحو المنصوص عليه في القاعدة القياسية ٨-٤٧ في الملحق التاسع للإيكاو، وعملاً بالمادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والقرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر مونتريال.

١٠-٢ كذلك فإن التعاون بين الإيكاو والاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات وسائر رابطات الأسر يؤدي دورا هاما حيث يسهم في عرض وجهات نظر الضحايا. وتشيد الإيكاو بهذه الشراكة في مختلف السياقات والفعاليات الدولية. كذلك فإن الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات تقدم معلومات قيمة للإيكاو من خلال مقترحاتها ومبادراتها، مما يسهم في إثراء وثائق الكاو وأدواتها المعدة لهذا الغرض.

٣- أولويات الفترة الثلاثية ٢٠٢٦-٢٠٢٨ والنواتج المتوخاة خلالها

١-٣ تمثّيا مع توصيات ندوة الإيكاو الدولية الأولى بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لعام ٢٠٢١ ونتائج ندوة عام ٢٠٢٤، يعالج إعلان الدوحة بشأن تسهيلات النقل الجوي وبرنامج العمل وأولوياته المتعلقة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات خلال الفترة الثلاثية القادمة المجالات التالية:

١-١-٣ رصد مستوى تنفيذ الدول للقواعد والتوصيات الدولية التي تتضمنها ملاحق الإيكاو ذات الصلة: حيث سيجري رصد الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بندوة الإيكاو الدولية بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم

(AAAVF) من خلال برنامج الإيكو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، مع جمع معلومات إضافية من خلال آلية نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات (EFOD)، وسيجري التشديد على زيادة الشفافية في تبادل نتائج عمليات التدقيق.

٣-١-٢ تحديد أي ثغرة قائمة وصياغة مزيد من التوصيات: سيُجرى تقييم مع النظر في المسألة الشاملة المتمثلة في دعم الضحايا والأسر على نطاق جميع ملاحق الإيكو من أجل تحديد الثغرات المحتملة في الإرشادات ووضع توصيات مُخصّصة حسب الحاجة. ويُضطلع بهذا العمل بالتنسيق الوثيق مع مكاتب الإيكو ذات الصلة وأفرقة خبرائها المعنية ومجموعات العمل المناسبة وكذلك مع الدول الأعضاء والمنظمات الدولية مثل المجلس الدولي للمطارات (ACI) والاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI) واتحاد النقل الدولي الجوي (IATA) وأوساط الصناعة من خلال مجموعة تركيز متخصصة. وستجري معالجة الحواجز التي تعترض سبيل التنفيذ واستكشاف الحلول المحتملة، لمناقشة كل ذلك في الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء التسهيلات (FALP/14)، على أن يكون الضحايا في بؤرة الاهتمام؛

٣-١-٣ تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء من خلال برامج التدريب والإرشادات ومبادرات بناء القدرات، وسيتمحور تركيز الجهود على تعزيز مستوى تنفيذ القواعد والسياسات ذات الصلة من خلال ما يلي:

(أ) تشجيع التصديق العالمي على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (MC99): ستُبذل جهود التوعية والمناصرة بشكل مكثّف لتشجيع الدول على التصديق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (MC99)، مع تسليط الضوء على فوائد التصديق العالمي على هذه الاتفاقية. وسيجري تعزيز استخدام مجموعات أدوات إدارية وضعتها الإيكو لمساعدة الدول في عملية التصديق؛

(ب) تعزيز خطط مساعدة الأسر: في إطار أنشطة برنامج الإيكو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، ستزداد وتيرة تقييم امتثال الدول للقواعد القياسية المتضمنة في الملحق التاسع والثالث عشر فيما يتعلق بمساعدة ضحايا الحوادث وأسره. وستشجع الإيكو الدول على تنفيذ هذه القواعد القياسية، كما ستقوم بتنظيم حلقات عمل للمساعدة على وضع خطط شاملة لمساعدة الأسر. وسيشجع مشغلو الطائرات ومشغلو المطارات على وضع أدلة ومجموعات أدوات لأفضل الممارسات من أجل التواصل الفعّال والمساعدة في مرحلة ما بعد وقوع الحادث؛

(ج) تعزيز التعاون العالمي بشأن التخفيف من مخاطر مناطق النزاعات: سيجري توسيع نطاق برنامج "أجواء أكثر أمناً" لتشمل المزيد من الدول والمشغلين، وتعزيز الممارسات التعاونية لإدارة المخاطر، وتعزيز آليات تبادل المعلومات من أجل تحليل التهديدات في وقت حدوثها، وتوفير التدريب والموارد اللازمين لإجراء تقييمات شاملة للمخاطر واستراتيجيات التخفيف من حدتها؛

(د) تحسين الدعم النفسي والدعم طويل الأجل لأسر الضحايا: ستشجع الدول على إنشاء شبكات وطنية لمساعدة الضحايا تضم خبراء نفسيين ومنظمات غير حكومية وقادة مجتمعيين. وستوضع إجراءات لمناولة الأمّعة الشخصية وإعادتها، بما في ذلك الأجهزة الإلكترونية؛

(هـ) تعزيز التحقيق في الحوادث وتبادل المعلومات: ستواصل الإيكو تعزيز أحكام الملحق الثالث عشر وتوجيهاته لضمان نشر تقارير التحقيق الأولية والنهائية الشاملة في الوقت المناسب. كما ستواصل الإيكو تعزيز استقلالية التحقيقات وشفافيتها بغرض تعزيز الثقة فيما بين أسر ورابطات الضحايا؛

(و) استحداث وظيفة داخل الإيكو تكون مخصّصة لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره: ستستحدث وظيفة مركزية للدعم والتنسيق من أجل مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره. وستقوم الإيكو بتسهيل وضع ونشر مجموعات أدوات التنفيذ وبرامج التدريب الخاصة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره، وإنشاء

قاعدة بيانات عالمية لتتبع تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية المتعلقة بمساعدة الأسر. وستكون هذه الإجراءات مرهونة بتوافر الموارد في ميزانية الإيكاو العادية لفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو المساهمات من خارج الميزانية بالاستناد إلى خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨؛

ز) تعزيز الأطر التشريعية والتنظيمية: تُشجع الدول على إضفاء الطابع المحلي على القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، ومواءمة تشريعاتها الوطنية مع المعايير العالمية. وستقدم الإيكاو إلى الدول ذات الموارد المحدودة مساعدة فنية من أجل وضع وإنفاذ قواعد السلامة الجوية، مع التشديد على أهمية المساءلة والالتزام فيما يتعلق بمساعدة الضحايا لضمان أن تكون الممارسات متسقة ومنصفة؛

ح) تعزيز الثقافات التي تركز على الضحايا في منظمات الطيران: ستُروّج حملات توعية داخل أوساط الطيران لتسليط الضوء على أهمية مساعدة الضحايا وأسرهم. وسيُقدّم الدعم للمبادرات التي تدمج مساعدة الضحايا كعنصر أساسي في برامج السلامة الجوية وخطط الطوارئ. وسيُشجع مشغّلو المطارات ومشغّلو الطائرات، إلى جانب الكيانات التنظيمية الحكومية، على اعتماد نهج يركز على العملاء ويتعاطف معهم فيما يتعلق بعمليات الاستجابة للحوادث.

٢-٣ الجمعية العمومية مدعوة إلى تشجيع الدول وأوساط الصناعة والجهات المعنية الأخرى على بذل المزيد من الجهود من أجل تنفيذ التوصيات الموجهة إليها والمنبثقة عن ندوة الإيكاو الدولية الأولى بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرهام لعام ٢٠٢١ ونتائج ندوتها الثانية لعام ٢٠٢٤ من أجل تقديم المساعدة المناسبة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرهام. والدول الأعضاء مدعوة إلى اعتماد قرار الجمعية العمومية ٤١-xx، الوارد في المرفق (ج)، الذي يحل محل قرار الجمعية العمومية ٤١-١٤.

— — — — —

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 AAASF 2021 and as such ATC approved the establishment of a FALP Working Group on AAASF (WG-AAASF) has been formed from a group of experts composed of nominated FALP members, observer States, relevant international organizations (notably ACI and IATA), industry, associations and ICAO bureaus (Air Navigation Bureau, Legal Affairs and External Relations Bureau), working groups and panels (notably AIG).
28) The report of the first AAASF Symposium, including conclusions and recommendations, should be posted on the ICAO website and also be published in paper format so as to extend the lessons learned and to serve as a basis for future similar events in other States;	ICAO	Completed	ICAO has a paperless policy while it is noteworthy that ICAO does not draft reports for Category 4 events such as AAASF 2021. The Symposium AAASF 2021 Final Report has been posted to ICAO website, Report (icao.int)
29) States, and associations such as IATA and ACI, are invited to collaborate with ACVFFI before, during and after an aircraft accident occurs, making use of previous experiences;	States, ACI, IATA, ACVFFI		This recommendation is addressed to States, ACI, IATA and ACVFFI.
30) It is recommended that the AAASF Symposium be given continuity in the future with similarly arranged symposia, to be organized on a biannual or triannual basis to fit within the ICAO Assembly cycle. ICAO should inform the Assembly of the outcomes of these events;	ICAO	Completed	AAASF 2024 was held in November 2024 in Haarlem, in the Netherlands. The ICAO Assembly is informed about the outcomes and updated on progress of the work.

APPENDIX B

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

1. EXECUTIVE SUMMARY

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

1.2 The Symposium was an in-person event co-organized by the Ministry of Infrastructure and Water Management of the Netherlands in cooperation with ICAO. It provided a platform for States, aviation experts, regulators, international organizations and associations representing victims and their families to discuss critical issues concerning support for aircraft accident victims and their families. The sessions focused on key themes, including victims' and families' advocacy and support, crisis management, the implementation and oversight of ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs), policy and guidance, improvements in accident investigation, insurance and compensation, and protocols for family assistance. The Symposium agenda covered several sessions, including:

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

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

2. VOICE OF THE VICTIMS

2.1 This session provided a voice for family members and organizations representing victims of aviation accidents. Family members of victims highlighted discrepancies in the national implementation of international legal instruments and ICAO SARPs, as well as their experience with a lack of timely support for victims and families following an aircraft accident. Calls were made for enhanced implementation by Member States of ICAO Standards to achieve the desired uniformity of measures and improve communication between aviation stakeholders and victims' families.

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

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

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

3. SETTING THE SCENE

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

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

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

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

3.5 Significant regulatory advancements include the adoption of Annex 9 Standard 8.47 in November 2022, which requires States to develop legislation to assist aircraft accident victims and their families. Additionally, the establishment of the Working Group on Assistance for Accident Victims and their Families (WG-AAAVF) has strengthened compliance monitoring and aided in updating guidance materials such as Doc 9973, *Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families* and Doc 9998, *ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families*.

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

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

3.8 Capacity building is a fundamental aspect of ICAO's initiatives. The 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 AAAVF-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.

— — — — —

المرفق (ج)

القرار ٤٢/xx: ٤١-٤٤: مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم

إن الجمعية العمومية:

إذ وضعت في اعتبارها أن قطاع النقل الجوي الدولي حتى وإن كان أكثر وسائل النقل سلامة، فلا يمكن ضمان الإزالة التامة لاحتمالات وقوع الحوادث الخطيرة؛

ولما كان ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتلبية أهم احتياجات المتضررين من حوادث الطيران المدني، بما في ذلك ضمان أن يقوم كل مطار أو مشغل مطار بوضع وتنفيذ خطة شاملة لمساعدة الأسر، وإذ تذكر بتضمين الملحق التاسع في عام ٢٠٠٥ بالأحكام التي تسمح لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران من الدخول بسرعة إلى الدولة التي يقع فيها الحادث؛

ولما كان ينبغي أن ترمي سياسة الإيكاو إلى العمل على أن تراعي وتلبي الإيكاو ودولها الأعضاء الحالة الذهنية والبدنية والمعنوية لضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم، بما في ذلك إنشاء شبكات وطنية لدعم الضحايا؛

ولما كان من الضروري للإيكاو والدول الأعضاء فيها أن تسلم بأهمية إبلاغ أسر الضحايا بحوادث الطيران المدني في حينها، والاعتماد على الضحايا بسرعة والتعرف عليهم بدقة وتسليم أمتعتهم الشخصية وتوفير المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهم؛

وإذ تدرك دور حكومات المواطنين من ضحايا حوادث الطيران المدني في إبلاغ أسر الضحايا ومساعدتهم؛

وإذ تذكر بأحكام المادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ (اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي)، وبالقرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر مونتريال، والتي دعت جميعها إلى توفير مدفوعات مسبقة، دون إبطاء، إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، وإذ تسلم بأن عدم التصديق العالمي عليها يعرقل تحسين نُظم التعويض وتوحيدها، وإذ تشدد على ضرورة التصديق العالمي على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩؛

وإذ تذكر بأن اعتماد التعديل ٢٩ للملحق التاسع — "التسهيلات" الذي ارتقى بالتوصية ٨-٤٦ الواردة فيه لتصبح القاعدة القياسية ٨-٤٧، مما يلزم الدول بسن ما يلزم من تشريعات و/أو قواعد و/أو سياسات لتعزيز تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم؛

وإذ تسلم بأهمية قرار المجلس بإعلان يوم العشرين من فبراير رسمياً ليكون "اليوم العالمي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" استذكراً للضحايا وتعبيراً عن التضامن مع أسرهم، فضلاً عن مواصلة العمل على تعزيز السلامة الجوية ومنع وقوع مثل هذه الأحداث المأساوية في المستقبل؛

وإذ تسلم بأن المجلس قد أقر في مارس ٢٠١٣ الوثيقة المعنونة "سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9998)، وبإصدار "دليل تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم" (Doc 9973) في ديسمبر ٢٠١٣؛

وإذ تسلم بأن استعراض قائمة مراجعة الامتثال الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات قد أظهر انخفاضاً في معدل تنفيذ "القواعد والتوصيات الدولية" الواردة في الملحق التاسع، وإذ تحث الدول الأعضاء على زيادة وتيرة الإبلاغ من أجل تحسين مستوى الامتثال؛

ولما كان من الضروري توفير الدعم لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني، أيا كان مكان وقوع الحادث، والإسراع بنشر الدروس المستفادة من مقدمي المساعدة، بما في ذلك الإجراءات والسياسات الفعالة، على الدول الأعضاء الأخرى والإيكاو لتحسين عمليات مساعدة الأسر لدى الدول؛

وإذ تضع في اعتبارها أن تنسيق القواعد التي تنظم تلبية احتياجات ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم يعد أيضاً واجباً إنسانياً ومهمة من المهام التي يستطيع مجلس الإيكاو الاضطلاع بها وفقاً لأحكام المادة ٥٥ (ج) من اتفاقية شيكاغو، وإذ نسلّم بضرورة تعزيز آليات تبادل المعلومات وموارد التدريب لدى الدول والمشغلين لإجراء تقييمات شاملة للمخاطر وتنفيذ استراتيجيات التخفيف؛

وإذ تضع في اعتبارها أنه ينبغي للدول أن توفر حلاً متجانساً لمعاملة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم؛

وإذ تدرك أن الناقل الجوي المعني بحادث الطيران المدني يكون غالباً في أفضل موقع لمساعدة الأسر فور وقوع الحادث؛

وإذ تقر بنتائج ندوة الإيكاو بشأن تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لعام ٢٠٢١ (AAAVF 2021)، بما في ذلك التوصيات الثلاثين الواردة في التقرير الصادر عن الندوة؛

وإذ تذكر بالمبادرات المفيدة من جانب الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI) من أجل تقديم المساعدة لأسر الضحايا؛

وإذ تلاحظ أن لأفراد أسر ضحايا حوادث الطيران المدني احتياجات ومشاعر إنسانية أساسية، بغض النظر عن مكان وقوع الحادث والموطن الأصلي للضحايا؛

وإذ تدرك أن الرأي العام سيركز اهتمامه على إجراءات التحقيق التي تتخذها الدول، وكذلك على جوانب الاهتمام الإنساني لحوادث الطيران المدني؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تناشد** الدول الأعضاء أن تؤكد مجدداً على التزامها بمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم، بما في ذلك ضمان قيام كل مطار أو مشغل مطار بوضع وتنفيذ خطة شاملة لمساعدة الأسر؛

٢- **تحث** الدول الأعضاء على إعداد التشريعات و/أو القواعد و/أو السياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهم، وفقاً للتكليف بمقتضى قاعدة الإيكاو القياسية رقم ٨-٤٧ الواردة في الملحق التاسع، وعملاً بالمادة ٢٨ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والقرار رقم ٢ الذي اعتمدته مؤتمر مونتريال؛

٣- **تشجع** الدول التي لديها تشريعات و/أو قواعد و/أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم على استعراض هذه الوثائق، عند الضرورة، في ضوء سياسات الإيكاو الواردة في الوثيقة Doc 9998 وكذا المواد الإرشادية الواردة في الوثيقة Doc 9973؛

٤- تحثّ الدول الأعضاء على إخطار إبلاغ الإيكاو بانتظام، عبر قائمة مراجعة الامتثال (CC) الواردة في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD) بمستوى تطبيق أحكام الملحق التاسع بشأن خطط مساعدة الأسر، وزيادة مستوى الشفافية ووثيرة الإبلاغ من أجل تحسين مستوى الامتثال؛

٥- تحثّ الدول الأعضاء على الاعتراف بيوم العشرين من فبراير يوماً دولياً لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرهـم، وتنظيم فعاليات وطنية تتصل بمواطنيها المتضررين من أي أحداث مأساوية تقع في مجال الطيران المدني؛

٦- تحثّ الدول الأعضاء التي لم تصدّق على اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ المؤرخة في ٢٨/٥/١٩٩٩ ("اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي") ولم تتفّدها بعد على القيام بذلك؛

٧- ترجّب بالتوصيات الصادرة عن الندوة المذكورة وتكّلف المجلس بإدراج التوصيات التي تتطلب إجراء المزيد من المشاورات مع مجموعات الخبراء ضمن "خطة الأعمال للفترة الثلاثية المقبلة"، وبصفة خاصة لتلبية احتياجات الدول الأعضاء في مجال بناء القدرات، بما في ذلك تعزيز برامج التدريب والموارد اللازمة للتخفيف من المخاطر المرتبطة بمناطق النزاعات؛

٨- تُكّلف المجلس بالعمل بنشاط وفي التوقيت المناسب على متابعة مجموعات الخبراء المعنية في الإيكاو فيما يتعلق بهذه التوصيات الصادرة عن الندوة حسب الاقتضاء؛

٩- تكّلف المجلس، لدى النظر في مستوى تطبيق خطط مساعدة الأسر، بإيلاء المزيد من الاهتمام لوضع "قواعد وتوصيات دولية" لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأفراد أسرهـم، بما في ذلك الأحكام المتعلقة في الوقت المناسب، ونشر المعلومات الدقيقة لأفراد أسرهـم؛

١٠- تعلن أن هذا القرار يحلّ محل القرار ١٤-٤١ ٣٩=٣٧.

— انتهى —