



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

مساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم

(ورقة مقدمة من المغرب)

الموجز التنفيذي

يجب أن يُقدّم الدعم الفعال لضحايا حوادث الطيران وأسرههم بشكل عاجل وأن يجري تنسيقه على نحو سلس. ويشمل هذا الدعم المساعدة المادية والنفسية واللوجستية، إلى جانب التواصل الواضح والسري. ويعتمد مدى فعالية هذا الدعم على التعاون الوثيق بين شركات الطيران وسلطات الطيران وخدمات الطوارئ والهيئات القضائية، وممثلي السلك الدبلوماسي عند الاقتضاء.

إن وجود خطة شاملة ومنظمة للاستجابة للطوارئ أمر أساسي لضمان تقديم هذه التدابير. ويشمل ذلك الإخطار الفوري للأسر وتوحيد قنوات الاتصال من خلال مركز معلومات مخصص وتقديم الدعم النفسي وتوفير حلول عملية للإقامة والنقل. كما يتضمن ذلك الحرص على إيصال رسائل دقيقة ومتعاطفة وموحدة، لا سيما في التفاعل مع وسائل الإعلام والمجتمع الدولي.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) إدكاء وعي الدول حول أهمية التنسيق الفعال بين سلطات التحقيق في الحوادث وسلطات الطيران المدني (هيئات المراقبة)، والتي ينبغي أن تُنشئ إطاراً شاملاً لتقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم؛

(ب) استعراض وإعادة تصنيف الأحكام الواردة في سؤال البروتوكول PQ 6.383 المتعلقة بإنشاء نظام شامل لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم، بحيث يتم إدراجها ضمن المجال المناسب، وهو المطارات والمساعدات الأرضية (AGA)، بدلاً من وضعها الحالي ضمن مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG) في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية".
الآثار المالية:	لا توجد
المراجع:	الملحق التاسع — التسهيلات الملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطيران

¹ قدمت المغرب نسختين من هذه الورقة باللغتين الإنجليزية والفرنسية.

الملحق الرابع عشر — المطارات	
قائمة المراجعة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) وفقاً لنهج الرصد المستمر (CMA) //	
التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG)	
دليل تقديم المساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم، (Doc 9973)	
سياسات الإيكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم (Doc 9998)	

١- المقدمة

١-١ يجب أن تكون المساعدة المقدمة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم سريعة ومتعاطفة ومنسقة بشكل جيد. وتشمل هذه المساعدة الدعم المادي والنفسي واللوجستي، بالإضافة إلى تقديم معلومات واضحة ومراعية للسرية. ولكي تكون فعالة، تعتمد هذه المساعدة على التنسيق الوثيق بين شركات الطيران والسلطات الجوية وخدمات الطوارئ والهيئات القضائية، فضلاً عن السفارات في حالات تشمل مواطنين أجانب.

٢- المناقشة

١-٢ تقوم الإيكاو في إطار الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطيران، بتقييم مستوى امتثال الدول للقواعد الدولية المتعلقة بإدارة التحقيق، بما في ذلك الجوانب المتعلقة بمساعدة الضحايا. وعلى الرغم من أن هذا الملحق يركز بشكل أساسي على الجوانب الفنية للتحقيق، تتحقق الإيكاو من خلاله أيضاً مما إذا كان قد تم وضع أحكام محددة في مجال تقديم المساعدة، مثل وجود خطة مساعدة وطنية وتعيين جهة اتصال أو منظمة مسؤولة ودمج هذه العناصر في خطط الطوارئ.

٢-٢ بالإضافة إلى ذلك، يفرض الملحق التاسع — التسهيلات، التزامات على الدول فيما يتعلق بمعالجة بيانات الركاب وإدارة الطوارئ، مع تركيز خاص على مساعدة الأسر وإصدار وثائق السفر والتعاون بين القنصليات. وتراقب الإيكاو هذه العناصر في إطار برنامجها العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP).

٣-٢ تعتمد عملية التحقق هذه أيضاً على الملحق الرابع عشر — المطارات، الذي ينص على أن تتضمن خطط الطوارئ في المطارات تدابير ملموسة لمساعدة الضحايا وأسرههم. وعليه، تحرص الإيكاو من خلال عمليات التدقيق التي تقوم بها، على وجود بنية أساسية ملائمة مثل مناطق استقبال مخصصة للأقارب وقنوات اتصال آمنة وتنسيق فعال بين مشغلي المطارات وخدمات الطوارئ.

٤-٢ وفي هذا الصدد، فإن سؤال البروتوكول PQ 6.383، والذي يهدف إلى إنشاء نظام شامل لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرههم، قائم على كل من الملحق التاسع المتعلق بالتسهيلات والملحق الرابع عشر المتعلق بخطط الطوارئ في المطارات.

٥-٢ وبينما يتناول ملحقاً الإيكاو التاسع والرابع عشر مسألة مساعدة الأسر، تقع هذه المسؤولية حالياً ضمن مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (AIG). ومع ذلك، فإن هذه المهمة تتعلق فعلياً بسلطات المراقبة. ويتسبب هذا التقسيم في عدم اتساق فيما يخص تطبيق الصلاحيات. وعلاوة على ذلك، تشترط الإيكاو وجود استقلالية بين سلطات التحقيق وسلطات المراقبة.

٦-٢ على الرغم من امتلاك الإيكاو إطار تنظيمي قوي من خلال الملاحق التاسع والثالث عشر والرابع عشر، فضلاً عن تنفيذها آليات رصد مثل برنامجيها العالميين لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وأمن الطيران، لا يزال هناك قدر من عدم الاتساق. فإن إسناد سؤال البروتوكول PQ 6.383 إلى مجال التحقيق في الحوادث، في الوقت الذي يعتمد تنفيذه على سلطات المراقبة، يؤدي إلى عدم توافق في المسؤوليات ويعرّض فعالية تنفيذه للخطر.

٣- الخلاصة

١-٣ يمكن أن يساعد اعتماد هذا المقترح على تعزيز التنسيق بين سلطات التحقيق في حوادث الطيران المدني وسلطات المراقبة، مما يسهّل إنشاء نظام شامل لمساعدة ضحايا حوادث الطيران المدني وأسرهم، إلى جانب التوصل إلى شكل أكثر تكاملاً في إدارة الأزمات والاستجابة لها.

٢-٣ كما سيتيح ذلك فرصة أمام إعادة تقييم أحكام سؤال البروتوكول PQ 6.383 وتعديلها من أجل مواءمتها مع متطلبات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، والمُسندة حالياً إلى مجال التحقيق في الحوادث، وذلك إضافة إلى النظر في إعادة تصنيفها ضمن المجال الأكثر ملاءمة، وهو المطارات والمساعدات الأرضية (AGA).

— انتهى —