



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣ : برنامج التسهيلات

مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم

(مقدمة من جمهورية كوريا)

#### الموجز التنفيذي

تقليدياً ، أعطت سلطات الطيران لكل بلد الأولوية للوقاية في نهجها المتبع تجاه حوادث الطائرات. وقد ركز هذا النهج على منع تكرار الحوادث. ولكن، على الرغم من أن معدل الحوادث في النقل الجوي أقل نسبياً لكل مسافة نقل، إلا أن الحادث الذي تتعرض له طائرة واحدة من شأنه أن يتسبب في أضرار جسيمة من حيث الأرواح، مما يؤدي بدوره إلى إحداث قدر هائل من الألم للضحايا وأسرههم التي تعاني هي أيضاً من آثار جانبية خطيرة. لذلك، تعتبر نظم الإغاثة في أعقاب الحوادث أكثر أهمية من أي شيء آخر. وفي هذا الصدد، عكفت جمهورية كوريا بتفانٍ على إعداد تشريعات للوقاية إلى جانب نظم الإغاثة في مرحلة ما بعد الحادث. وعلاوة على ذلك ، وعلى الرغم من أن الايكاو قد بذلت جهوداً عديدة لتوسيع نطاق المساعدة المقدمة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، ينبغي أن يشارك المزيد من الدول بنشاط وأن تعد تدابير لزيادة مستوى المساعدة.

الإجراء: المؤتمر مدعو إلى:

- (أ) النظر في اتخاذ كل دولة الإجراءات المناسبة لتنفيذ الملحق ٩، وخاصة البند الذي يسهل مساعدة ضحايا الحوادث وأسرههم، والوثيقتين Doc 9998، Doc 9973 ، اللتين توفران مزيداً من التفاصيل.
- (ب) دعوة جميع الدول المتعاقدة إلى مراجعة القوانين واللوائح القائمة طواعية والنظر فيما إذا كان يجري تقديم مستوى مناسب من المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.
- (ج) سعياً لبلوغ هذه الأغراض، التحضير لاجتماع يتيح لجميع الدول المتعاقدة أن تتقاسم مع بعضها البعض قوانينها ولوائحها وسياساتها ذات الصلة.

|                       |  |
|-----------------------|--|
| الأهداف الاستراتيجية: | ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الأمن والتسهيلات. |
| الآثار المالية:       | لم تحدد.   |

|          |   |
|----------|---|
| المراجع: | <p>الملحق ٩ - التسهيلات<br/>الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات<br/>الملحق ١٤ - المطارات<br/>Doc 10140 ، قرارات الجمعية العمومية السارية (اعتبارًا من ٤ أكتوبر ٢٠١٩)<br/>Doc 9998 ، سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم<br/>Doc 9973 ، دليل مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم<br/>Doc 9740 ، اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الدولي عن طريق الجو، تم تحريرها في مونتريال في ٢٨ مايو ١٩٩٩<br/>الوثيقة الختامية للمؤتمر الدولي لقانون الجو، مونتريال، مايو ١٩٩٩<br/>تقرير عن ندوة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (AAAVF 2021)</p> |
|----------|---|

## ١ - المقدمة

- ١-١ تقليدياً، أعطت سلطات الطيران في كل بلد الأولوية للحماية في نهجها تجاه حوادث الطائرات، وقد تحسنت بشكل كبير التدابير الوقائية للاستجابة لحوادث الطائرات بفضل التقدم المحرز في صناعتي سلامة الطائرات وأمنها.
- ٢-١ وعلى الرغم من أنه يمكن التسليم بأن النقل الجوي وسيلة نقل آمنة نسبيًا حيث إن معدل الحوادث فيها أقل نسبيًا لكل مسافة حمل مقارنة بوسائل النقل الأخرى، إلا أنه يتسبب في معدلات وفيات عالية وأضرار جسيمة للأرواح في حالة وقوع الحوادث، كما أنه يتسبب في أضرار في الممتلكات ليس فقط للضحايا ولكن أيضًا لأسرههم.
- ٣-١ وبالتالي، فإن حوادث الطائرات تتسبب في قدر كبير من الألم للضحية وكذلك لأسر الضحية كما تتسبب في معاناة جسيمة لهم في أعقاب ذلك. لذلك، فإن نظم الإغاثة في مرحلة ما بعد الحادث لها أهمية أكبر من أي شيء آخر. وعلى وجه الخصوص، يعد التعاون الدولي ضروريًا منذ مرحلة التحقيق في الحادث وحتى مرحلة التخفيف من الأضرار اللاحقة.

## ٢ - نواتج الإيكاو ذات الصلة

- ١-٢ بعد نشر الكتاب الدوري ٢٨٥، إرشادات بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم في عام ٢٠٠١، أدرجت الإيكاو المعلومات ذات الصلة من ذلك الكتاب في الملحق ٩ لعام ٢٠٠٥ - التسهيلات. وبناءً على ذلك، ينص الملحق ٩ على أن على كل دولة متعاقدة أن تعد قوانين ونظمًا لتقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.
- ٢-٢ ووفقًا لتوصيات الاجتماع الثاني عشر لفريق التيسير (FALP/12) الذي عقد في يوليو ٢٠٢١، عدل مجلس الإيكاو الملحق ٩ بالتعديل رقم ٢٩ في مارس ٢٠٢٢. كما اعتمد التعديل ٢٩ أيضًا التوصية الدولية الجديدة ٨-٤٧ التي تنص على أنه ينبغي للدول المتعاقدة أن تتحقق من قيام مشغلي الطائرات والمطارات بإعداد خطط لتقديم مساعدة فعالة وفي الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.
- ٣-٢ وهناك أيضًا الوثيقة Doc 9998، سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم والوثيقة Doc 9997، دليل المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، اللتان حددتا تفاصيل معينة لتنفيذ الملحق ٩. وتنص الوثيقة Doc 9998 بأنه على كل دولة متعاقدة أن تجري الاستعدادات اللازمة لوضع القوانين أو اللوائح أو السياسات؛ وخطط لمساعدة العائلات باعتبارها مزود المساعدة الأسرية. وتنص الوثيقة Doc 9997 على إعداد مبادئ توجيهية لتشجيع الوساطة بين الأطراف وتحديد نطاق المشاركة في المساعدة.

### ٣- اللوائح التنظيمية ذات الصلة لدى جمهورية كوريا

١-٣ في ضوء ما سبق، أصدرت جمهورية كوريا تشريعات لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره من خلال تعديل قوانين الطيران في ٢٨ كانون الأول / ديسمبر ٢٠٠٦، وقد حلت هذه القوانين محل المادة ١١ من قانون أعمال الطيران، المعتمد مؤخرًا في ٣٠ آذار / مارس ٢٠١٧. ويلتزم مالك شركة النقل الجوي في جمهورية كوريا، بتقديم خطط المساعدة في حوادث الطائرات، والتي يجب أن تشمل، من عدة أشياء، المعلومات المتعلقة بالعوامل التالية: '١' المسائل المتعلقة بإنشاء وتشغيل مقر الاستجابة لحوادث الطائرات، '٢' المسائل المتعلقة بالمساعدة الإغاثية وإجراءات التعويض للضحايا، '٣' المسائل المتعلقة بتحديد وتأكيد وإدارة ونقل رفات الضحايا ومخلفاتهم، '٤' المسائل المتعلقة بتقديم الإشعار والمساعدة لأسر الضحايا.

٢-٣ وإلى جانب ذلك، تطلب جمهورية كوريا إعداد نظم مساعدة لعائلات ضحايا حوادث الطائرات ليس فقط من أصحاب شركات النقل الجوي، بل أيضًا من الحكومة. وبعبارة أخرى، أنشأت حكومة جمهورية كوريا نظامًا لإدارة الكوارث والسلامة على المستويين الوطني والمحلي من أجل حماية التراب الوطني من مختلف أنواع الكوارث وحماية أرواح المواطنين وممتلكاتهم. كما سنت "القانون الإطاري لإدارة الكوارث والسلامة" من أجل تنظيم تدابير الوقاية والاستعداد والاستجابة وإعادة الإعمار فيما يتعلق بالكوارث والأنشطة لضمان السلامة والأخرى اللازمة لإدارة الكوارث والسلامة.

٣-٣ علاوة على ذلك، تتحمل الحكومة الوطنية وحكومات الولايات في جمهورية كوريا مسؤولية حماية أرواح المواطنين وممتلكاتهم، وبذل الجهود لمنع الكوارث والحد من الأضرار، ووضع وتنفيذ خطط للاستجابة للكوارث وإعادة البناء بطريقة سريعة. وفي هذا الصدد، تم إنشاء "اللجنة المركزية لإدارة السلامة، بقيادة رئيس الوزراء، من أجل العمل كهيئة حاکمة لإدارة السلامة. كما تم إنشاء "لجان إقليمية" في المناطق الولائية المختلفة.

٤-٣ وفوق ذلك، سيتم إنشاء المقر المركزي للاستجابة للسلامة في حالات الكوارث في وزارة الإدارة الحكومية والشؤون الداخلية. ويتولى المقر القيادة المركزية لإدارة وتنسيق الأمور المتعلقة بالوقاية والإعداد والاستجابة وإعادة الإعمار. وتوحيًا للكفاءة، يجري إنشاء مقر إقليمية داخل الحكومات المحلية ذات الصلة.

٥-٣ في ضوء ما سبق، سنت الحكومة الكورية قوانين تتعلق بالإنفاذ فيما يخص الحوادث الخطيرة في ٢٧ يناير ٢٠٢٢، ولا تقتصر القوانين على حوادث الطائرات أو تركز عليها فحسب، بل تشمل جميع أنواع الحوادث الخطيرة. ويشير هذا القانون الجديد إلى أن الحكومة الكورية قد نجحت ليس فقط في إنشاء أنظمة مساعدة لضحايا الحوادث وعائلاتهم ولكن أيضًا في وضع تشريعات صارمة لمنع مثل وقوع هذه الحوادث مسبقًا، وفي حالة وقوع حادث بسبب خلل في تصميم وتصنيع وتركيب وإدارة وسيلة النقل المستخدمة في النقل العام وتسبب الحادث في "أكثر من وفاة واحدة، أو أكثر من ١٠ إصابات تتطلب أكثر من شهرين من العلاج، أو أكثر من ١٠ إصابات تتطلب أكثر من ثلاثة أشهر العلاج" (يشار إلى مثل هذا الحادث فيما بعد بـ "حادث عام خطير")، ينص القانون على مسؤولية صاحب العمل وكذلك الرئيس التنفيذي عن الحادث. وبالتالي، فإن الرؤساء التنفيذيين لشركات الطيران في كوريا ملزمون بفحص السلامة والأمن بانتظام وفقًا للقوانين المعمول بها، وإعداد إجراءات لتحسين أوجه القصور، والقيام بواجباتهم بحسن نية من أجل منع الحوادث العامة الخطيرة.

### ٤- الإجراءات التي اتخذتها فرادى الدول وجهود الإيكاء الأخيرة

١-٤ أظهر استعراض لقائمة مراجعة الامتثال في نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات معدل تنفيذ منخفضًا لقواعد الملحق ٩ وتوصياته الدولية المتعلقة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره على النحو الوارد في الملحق ٩، الفصل الثامن، القسم الأول. وبالتوازي مع ذلك، فقد ثبت أن المعرفة غير الكافية لتوجيهات الإيكاء الحالية ذات الصلة، أي

الوثيقة 9998 Doc، سياسة الايكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، والوثيقة 9973 Doc، دليل مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، تؤدي إلى مستوى منخفض من تنفيذ بعض الدول للقواعد القياسية والتوصيات الدولية ذات الصلة.

٤-٢ وفي ديسمبر ٢٠٢١، نظمت الإيكاو الندوة الأولى بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (AAAVF 2021) التي استضافتها الحكومة الإسبانية. وقد أتاح هذا الحدث على ما يبدو فرصة للدول المتعاقدة للالتقاء والانضمام إلى آلية للتعاون الدولي وابتكار طريقة لتنفيذ مثل هذا التعاون. وعلى وجه الخصوص، أكدت الندوة أن بعض الدول المتعاقدة ليس لديها قواعد أو سياسات لمساعدة ضحايا الطائرات وأسرههم. وهذا يوضح أن مستوى المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لا تزال بحاجة إلى زيادة.

٤-٣ وفقاً لذلك، اختار مجلس الإيكاو ٣٠ توصية من توصيات الندوة بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم (AAVCF 2021). وبناءً على اقتراح قدمه الاتحاد الدولي لأسر ضحايا التحطم الجوي، اختار المجلس رسمياً يوم ٢٠ فبراير باعتباره اليوم الدولي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم. وقد صادف يوم ٢٠ فبراير ٢٠٢٢ الذكرى الأولى للحدث.

٤-٤ وعلاوة على ذلك، كانت هناك عروض ومناقشات بشأن المساعدة الإغاثية لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم في الجلسة ٥ "القضايا الحالية في قانون وممارسات الطيران" من الندوة القانونية للايكاو لعام ٢٠٢٢. وقد استضافت حكومة جمهورية كوريا هذه الحلقة الدراسية.

## ٥- الخلاصة

٥-١ نظراً لأنه تأكد أن بعض الدول المتعاقدة ليس لديها معلومات كافية عن الملحق ٩، والوثيقتين 9998 Doc، و 9973 Doc، يجب على الايكاو والدول المتعاقدة '١' تقاسم المعلومات ذات الصلة مع بعضها البعض، '٢' تقاسم الوثائق ذات الصلة مع بعضها البعض و '٣' استضافة الندوات والمؤتمرات والندوات على الصعيد الإقليمي حتى تتمكن جميع الدول المتعاقدة من تنفيذ نظم إغاثة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.

٥-٢ وعلى وجه الخصوص، سوف تحتاج كل دولة متعاقدة إلى أن تتقاسم معلومة مفادها أنه في مارس ٢٠٢٢، قام مجلس الإيكاو بمراجعة الملحق ٩ من خلال التعديل ٢٩، وفقاً لتوصيات الاجتماع الثاني عشر لفريق خبراء التسهيلات (FALP / 12). الذي عقد مؤخراً في يوليو ٢٠٢١.

٥-٣ وفي الفترة من ٢٠٢٣ إلى ٢٠٢٥، ستعقد سنوياً ندوة في ٢٠ فبراير بشأن موضوع نظام الإغاثة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، ومن المؤكد أن مشاركة كل دولة متعاقدة لحالتها الراهن في مسائل مثل التشريع الذي تم سنه ستكون ذا قيمة كبيرة.

- انتهى -