



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٤٦ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى التي تنتظر فيها اللجنة الفنية

إرفاق التعليقات بالتقرير الختامي عن التحقيق في الحوادث وتنفيذ توصيات السلامة

(ورقة مقدمة من جمهورية كوريا)

الموجز التنفيذي

يتعين على الدولة القائمة بالتحقيق عند اكتمال مشروع تقرير ختامي بشأن التحقيق في حوادث الطائرات، أن ترسل نسخة من مشروع التقرير الختامي إلى الدول المعنية والمشغل ذي الصلة لتمكينهما من تقديم تعليقاتهم بشأن مشروع التقرير الختامي. وفي حالة استلام الدولة التي تقوم بالتحقيق لتعليقات الأطراف المعنية، يتعين عليها إما تعديل مشروع التقرير الختامي أو إرفاق التعليقات بالتقرير الختامي، إذا لم تقبل بها. بيد أن إرفاق التعليقات بالتقرير الختامي قد يفسر بأنه دليل على وجود خلافات هامة بين الدولة القائمة بالتحقيق والأطراف الأجنبية المعنية. وإذا ما كانت أسباب هذا الخلاف مرتبطة بالجوانب الفنية لنتائج التحقيق، خاصة السلامة، فإن إرفاق التعليقات غير المقبولة بالتقرير الختامي لن يمثل أفضل الحلول لصالح السلامة. ولا ينبغي أن تبقى المسائل المرتبطة بالسلامة وغير المتفق عليها معلقة لدى التحقيق في حوادث الطائرات.

وعلاوة على ذلك، لا توجد تدابير متفق عليها دولياً لكي تتخذها الدولة القائمة بالتحقيق ضد الأطراف الأجنبية المعنية، وفي حالة لم تتخذ الأطراف الأجنبية المعنية دون سبب وجيه التدابير الوقائية المقترحة في توصيات السلامة بعد إصدار التقرير الختامي. وأنداك، تصبح توصيات السلامة عديمة جدوى. وينبغي أن ينظر إلى توصيات السلامة بجدية والعمل على تنفيذها.

ولتحسين سلامة الطيران استناداً إلى الدروس المستفادة من عمليات التحقيق في الحوادث، ينبغي على سبيل الأولوية، دراسة وتطوير آليات جديدة تهدف إلى حل المشاكل المذكورة أعلاه.

الإجراء المطلوب: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) استعراض المسائل الواردة في هذه الورقة؛

(ب) الموافقة على قيام الأيكاو، على سبيل الأولوية، بوضع آليات جديدة تهدف إلى حل المسائل المتعلقة بالخلاف حول التقرير الختامي وتنفيذ توصيات السلامة.

الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين E و F عن طريق توفير آليات جديدة للدول لحل الخلافات بشأن تقارير التحقيق في الحوادث ولتعزيز تنفيذ توصيات السلامة.
الأثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	Annex 13 – Aircraft Accident and Incident Investigation

١- المقدمة

١-١ ينبغي أن تكون نتائج التحقيق في حوادث الطائرات، بما في ذلك الاستنتاجات، سليمة وعادلة وينبغي أن تكون توصيات السلامة الواردة فيها كافية تماما لمنع تكرار حوادث مماثلة وبالتالي، ينبغي النظر بجدية في تلك التوصيات وتنفيذها من قبل جميع الأطراف المعنية. ولن يكون هناك أي تحيز في التقرير الختامي.

٢-١ وللوفاء بهذا الغرض، تنص الفقرة ٦-٣، في قسم مسؤولية الدولة القائمة بالتحقيق، من الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات لاتفاقية شيكاغو على أنه ينبغي للدولة التي تقوم بالتحقيق إرسال نسخة من مشروع التقرير الختامي إلى الدولة التي أجرت التحقيق ودولة السجل ودولة المشغل ودولة التصميم ودولة المصنع وأي دولة شاركت في التحقيق مع توجيه الدعوة إليها لإبداء تعليقاتها الهامة والموثقة بشأن التقرير في أقرب وقت ممكن.

٣-١ وتنص نفس الفقرة أيضا على أنه إذا ما استلمت الدولة القائمة بالتحقيق تعليقات في غضون ستين يوما من تاريخ كتاب الإحالة، فسيتعين على الدولة إما تعديل مشروع التقرير الختامي ليتضمن جوهر التعليقات المستلمة أو إرفاق هذه التعليقات بالتقرير الختامي إذا ما رغبت الدولة التي قدمت التعليقات في ذلك. وإذا لم تتلق الدولة القائمة بالتحقيق أي تعليقات في غضون ستين يوما من تاريخ أول كتاب إحالة، يتعين عليها إصدار التقرير الختامي وفقا للفقرة ٦-٤ من الملحق ١٣، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على تمديد هذه الفترة.

٤-١ تبين الملاحظة الثانية من نفس الفقرة أن التعليقات الواجب إلحاقها بالتقرير الختامي تقتصر على الجوانب الفنية غير الصياغية المحددة للتقرير الختامي والتي لم يتم التوصل إلى أي اتفاق بشأنها.

٥-١ وفي الفقرتين ٦-٣-١ و ٦-٣-٢ من الملحق ١٣، يوصى أن تقوم الدولة القائمة بالتحقيق، عن طريق دولة المشغل، بإرسال نسخة من مشروع التقرير الختامي إلى المشغل ونسخة أخرى عن طريق دولة التصميم ودولة الصنع إلى المؤسسات المسؤولة عن تصميم طراز الطائرة والتجميع النهائي لها لتمكينها من تقديم تعليقات على مشروع التقرير الختامي.

٦-١ نصف الفقرة ٦-١٠ من الملحق ١٣ في قسم مسؤولية الدولة التي تتلقى أو تصدر توصيات السلامة بأنه يجب على الدولة التي تتلقى توصيات السلامة إخطار الدولة المقترحة، في غضون ٩٠ يوما من تاريخ كتاب الإحالة، بالتدابير الوقائية التي اتخذت أو التي هي قيد البحث أو الأسباب التي دعت إلى عدم اتخاذ أي تدابير.

٢- المناقشة

١-٢ إرفاق التعليقات بالتقرير الختامي

١-٢-١ رغم كل الجهود التي تبذلها الدولة القائمة بالتحقيق للتوصل إلى أفضل النتائج في التحقيق في حوادث الطائرات، قد لا يتم التوصل أثناء التنسيق بشأن مشروع التقرير الختامي كما هو مطلوب في أحكام الملحق ١٣، إلى اتفاق متبادل بشأن المعلومات الوقائية أو نتائج التحليل أو الاستنتاجات أو لما يعترض إصداره من توصيات خاصة بالسلامة، بين الدولة القائمة بالتحقيق؛ ودولة السجل؛ ودولة المشغل؛ ودولة التصميم؛ ودولة الصنع؛ والدولة التي شاركت في التحقيق؛ والمشغل؛ والمؤسسات المسؤولة عن تصميم الطراز أو التجميع النهائي للطائرة.

٢-١-٢ وإذا كانت المسائل المذكورة في التعليقات بسيطة وغير هامة بطبيعتها، فقد يتم تكييفها بسهولة بواسطة التنسيق المتبادل بين الأطراف المعنية. إلا أنه في حالة فشل التنسيق وعدم التوصل إلى اتفاق بشأن الطبيعة الحساسة للتعليقات، فالحل الوحيد هو إرفاق تعليقات الأطراف الأخرى بالتقرير الختامي وفقا لأحكام الملحق ١٣.

٣-١-٢ ولكن الخلاف بشأن التقرير الختامي بين الأطراف المعنية وإرفاق تعليقات للأطراف الأخرى، نتيجة لذلك، بالتقرير قد يفسر، في بعض الحالات، بطرق متعددة ومختلفة. وتتمثل إحدى هذه الحالات في كون نوعية نتائج التحقيق، خاصة الاستنتاجات و/أو الأجزاء المزمع عرضها من توصيات السلامة ضعيفة إلى درجة تجعلها غير معقولة وغير مقبولة لصالح السلامة. وقد ينتج هذا النوع من المشاكل بسبب العدد غير الكافي من المحققين المؤهلين؛ أو التقنيات غير الناضجة؛ أو إجراءات التحقيق غير السليمة؛ أو الآراء المتحيزة أو المغرضة؛ أو عدم توفر الخبرة في مجال التحقيق، إلى غير ذلك. وتتمثل الحالة الأخرى في تداخل المسائل مع مسائل غير فنية بما في ذلك أسباب سياسية أو مصالح الأطراف المعنية.

٤-١-٢ وما دامت أسباب الخلاف مرتبطة بالجوانب التقنية في التحقيق، خاصة مسألة السلامة، فإنه ينبغي النظر في هذه المسألة بعناية ليس من جانب الأطراف المعنية فحسب بل أيضا من جانب أوساط مجتمع الطيران الدولي برمته، لأن التحقيق الرديء لا يمكن أن يحدد أو أن يحسم في الأسباب الحقيقية للحادث ونتيجة لذلك قد لا تكون توصيات السلامة التي تتمخض عنه سائرة في الاتجاه الصحيح.

٥-١-٢ وبالنسبة للفقرة ٤-١-٢ الواردة أعلاه، فإن الإجراء الوحيد المطلوب اتخاذه في الملحق ١٣، أي إرفاق تعليقات الأطراف المعنية الأخرى بالتقرير الختامي، لن يكون أفضل حل لمنع تكرار وقوع الحوادث. ولا ينبغي من حيث المبدأ أن يحدث خلاف من الناحية الفنية، على الأقل، بين الدولة التي تقوم بالتحقيق والأطراف المعنية الأخرى.

٦-١-٢ ولكن في حالة ما إذا تداخلت أسباب الخلاف مع مسائل أخرى مثل الاعتبارات السياسية أو مصالح الأطراف المعنية الأخرى، فقد يكون إرفاق التعليقات الواردة من الأطراف المعنية الأخرى بالتقرير الختامي حلا ملائما.

٢-٢ تنفيذ توصيات السلامة

١-٢-٢ وبالنسبة لتوصيات السلامة، وإذا لم تتخذ الدول المعنية الأخرى والمشغل أو المنظمات المسؤولة عن تصميم الطراز أو التجميع النهائي لأجزاء الطائرة، بعد صدور التقرير الختامي، التدابير الوقائية الملائمة المقترحة في توصيات السلامة، دون سبب وجيه، فإنه لا توجد إجراءات متفق عليها دوليا تتخذها الدولة القائمة بالتحقيق في حق الأطراف الأجنبية المعنية. وفي هذه الحالة، تصبح توصيات السلامة عديمة الجدوى وهو أمر مناف بوضوح لهدف إصدار توصيات السلامة التي يكمن الغرض منها في منع تكرار وقوع حوادث مشابهة عبر اتخاذ إجراءات وقائية.

٣-٣ الاستنتاجات

١-٣ كما ورد ذلك في الفقرتين ٤-١-٢ و ٥-١-٢ أعلاه، فإن الأحكام الحالية للملحق ١٣ والتي تتطلب إرفاق التعليقات غير المقبولة فقط المقدمة من الدول الأخرى، أو المشغل أو المؤسسات المسؤولة عن تصميم الطراز أو التجميع النهائي لأجزاء الطائرة بالتقرير الختامي، تصبح غير كافية لخدمة سلامة الطيران. ولا ينبغي أن تبقى المسائل غير المنق عليها وذات الطبيعة الفنية، خاصة المرتبطة بالسلامة معلقة لدى التحقيق في حوادث الطائرات.

٢-٣ وإذا لم تنفذ توصيات السلامة أو نفذت جزئيا حسبما ورد في الفقرة ١-٢-٢ أعلاه، من قبل الأطراف المعنية دون أسباب وجيهة، فإنه لا يوجد حل آخر أمام الدولة القائمة بالتحقيق لفرض تنفيذها. وينبغي تنفيذ توصيات السلامة تنفيذا دقيقا من أجل تحقيق سلامة الطيران.

٣-٣ ولتحسين سلامة الطيران بالاستفادة من العبر المستخلصة من عمليات التحقيق في حوادث الطائرات، ينبغي دراسة الآليات الجديدة التي تهدف إلى حل المشاكل الواردة ذكرها في الفقرتين ١-٣ و ٢-٣ أعلاه والتي ينبغي النظر فيها وتطويرها على سبيل الأولوية تحت رعاية الايكاو.

— انتهى —