



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٠٢٤/٨/٢٦ إلى ٢٠٢٤/٩/٦

البند ١ من جدول الأعمال: أحدث المعلومات عن خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ والتخطيط الاستراتيجي الطويل الأجل

١-١: إعادة ترتيب الأولويات في خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥

تعزيز التحقيقات في الحوادث ونشر تقارير التحقيق في الحوادث

(ورقة مقدّمة من اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)

والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)

والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA)

الموجز التنفيذي

إن التزام الدول بالتحقيق في تقارير حوادث الطائرات ونشرها مشمول بالملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" من اتفاقية الطيران المدني الدولي.

يتمثل الهدف من تحقيقات الملحق ١٣ في توليد معلومات عن السلامة للمساعدة في فهم الحوادث ومنع وقوعها في المستقبل. ويحدد الملحق، والمواد التوجيهية ذات الصلة، إطارًا منظمًا للتحقيق في حوادث الطيران والحوادث الخطيرة لتسهيل إصدار التقارير النهائية للتحقيق في الحوادث في أقرب وقت ممكن.

وتوفر التقارير النهائية أكبر قدر ممكن من المعلومات الرسمية عن التحقيق في الحوادث، بالإضافة إلى تقديم توصيات محددة تتعلق بالسلامة حول كيفية تعديل أطر سلامة الطيران المعمول بها في المستقبل لمنع وقوع حوادث أخرى.

ويؤدي عدم نشر تقارير التحقيق في الحوادث بشكل سريع وكامل وشامل إلى حرمان المشغلين ومصنعي المعدات والمنظمين ومقدمي خدمات البنية التحتية وغيرهم من أصحاب المصلحة المعنيين من المعلومات الهامة التي يمكن أن تجعل الطيران أكثر أمانًا.

^١ قدّم اتحاد النقل الجوي الدولي (الإيكاو) (IATA) النسخ العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والإسبانية والروسية من هذه الورقة.

وعلاوة على ذلك، فإن التحقيقات الكاملة في الحوادث وتقارير الحوادث تمكّن الناجين من الحوادث وأسر ضحايا الحوادث المكلمة من فهم الحقائق التي أدت إلى وقوع الحادث، في حين أن التحقيقات والتقارير غير المكتملة تؤثر على ثقة الجمهور في سلامة الطيران.

وقد سلط تقرير السلامة السنوي للإيالات لعام ٢٠٢٣ الضوء على أن أقل من ٤٩ في المائة من جميع حوادث الركاب والبضائع التجارية المجدولة المجدولة بين يناير ٢٠١٨ وديسمبر ٢٠٢٣ قد نشرت تقارير نهائية عن الحوادث - ٥١ في المائة من الحوادث، في هذه الفئة، لم تنشر تقريراً نهائياً.

تعرض ورقة العمل هذه قلق الإيالات من عدم اتساق امتثال الدول للملحق ١٣ من الإيكاو وتسليط الضوء على المجالات التي تتخذ فيها الإيالات إجراءات لدعم التحقيق في تقارير الحوادث ونشرها وفقاً للملحق ١٣ من اتفاقية الطيران المدني الدولي.

الإجراء: يُدعى المؤتمر للقيام بما يلي:

- أ) الإقرار بالأهمية الحاسمة لقيام دولة وقوع الحادث بإجراء تحقيق في الوقت المناسب في جميع حوادث الطائرات التي تقع داخل أراضيها والتحقيق في هذه الحوادث وفقاً للالتزامات المرفق ١٣.
- ب) التأكيد من جديد للدول على أهمية إصدار تقارير التحقيق في الحوادث، امتثالاً للجدول الزمنية الواردة في المرفق ١٣ لاتفاقية شيكاغو، لمنع وقوع حوادث الطائرات والأحداث الخطيرة في المستقبل.
- ج) الطلب من الإيكاو إعطاء الأولوية لبناء قدرات الدول لتمكينها من إجراء تحقيق مناسب في الحوادث، وتحديدًا من خلال ضمان توفير المستوى المناسب من التدريب والموارد، لتحسين أي أوجه قصور محددة في تقديم تقارير الحوادث.
- د) ملاحظة ودعم الأنشطة التي تضطلع بها الإيالات وقطاع الصناعة لتوجيه الانتباه إلى القضايا الحالية المتعلقة بالتحقيق في الحوادث والأحداث الخطيرة في الوقت المناسب على النحو المحدد في المرفق ١٣، وإصدار تقارير التحقيق في الحوادث وفقاً للجدول الزمني الواردة في المرفق، لضمان التحسين المستمر لسلامة الطيران.

١- المقدمة

١-١ التحقيقات الفعالة في الحوادث هي حجر الزاوية لتعزيز معايير السلامة العالمية.

٢-١ وضعت الإيكاو إطاراً ضمن الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" والذي يوفر مبادئ توجيهية لإجراء تحقيقات شاملة ونشر تقارير وقائية عن حوادث الطيران. ويشدد هذا الإطار على ضرورة تقديم تقارير كاملة وسهلة المنال وفي الوقت المناسب، وهو أمر بالغ الأهمية للتعلم من الحوادث السابقة ومنع وقوعها في المستقبل.

٣-١ يضع الملحق معياراً واضحاً لإصدار التقارير النهائية للتحقيق في الحوادث. ويشمل ذلك على وجه الخصوص، توقع أن تصدر الدول التي تجري تحقيقاً في حادث ما تقريراً أولياً في غضون ٣٠ يوماً من وقوع الحادث، وإصدار تقرير نهائي متاح للجمهور في غضون ١٢ شهراً من وقوع الحادث.

٤-١ تظل السلامة على رأس أولويات الإيادات. إن الترويج لأهمية التحقيقات في الحوادث، وتعزيز فعالية قدرات التحقيق، وتشجيع نشر تقارير التحقيق في الحوادث في الوقت المناسب، ومشاركة التقارير من خلال مستودع واحد، والمساهمة في أداء السلامة من خلال مشاركة البيانات المستقاة من التحقيقات في الحوادث هي أهداف رئيسية مدرجة في خطة عمل الإيادات.

٥-١ إن عدم نشر تقارير التحقيق في الحوادث بشكل شامل وفي الوقت المناسب يمنع المشغلين ومصنعي المعدات والمنظمين ومقدمي خدمات البنية التحتية وأصحاب المصلحة المعنيين الآخرين من الوصول إلى المعلومات الهامة التي يمكن أن تجعل الطيران أكثر أماناً.

٦-١ علاوة على ذلك، فإن التحقيقات الكاملة في الحوادث وتقارير الحوادث تمكن الناجين من الحوادث وأسر ضحايا الحوادث المكلومة من فهم الحقائق التي أدت إلى وقوع الحادث، في حين أن التحقيقات والتقارير غير المكتملة تؤثر على ثقة الجمهور في سلامة الطيران.

٧-١ حددت الإيادات، كما هو موضح في تقرير السلامة السنوي للإيادات لعام ٢٠٢٣ الضوء على أن أقل من ٤٩ في المائة من جميع حوادث الركاب والبضائع التجارية المجدولة بين يناير ٢٠١٨ وديسمبر ٢٠٢٣ قد نشرت تقارير نهائية عن الحوادث - ٥١ في المائة من الحوادث في هذه الفئة، لم يتم نشرها.

٨-١ وقد أدى ذلك إلى قيام الإيادات بوضع أولوية استراتيجية لتعزيز زيادة امتثال الدول للملحق ١٣ للإيكاو وتحديداً من أجل إنتاج تحقيقات في الحوادث يتم التحقيق فيها بدقة وجودة عالية ومتسقة وفي الوقت المناسب.

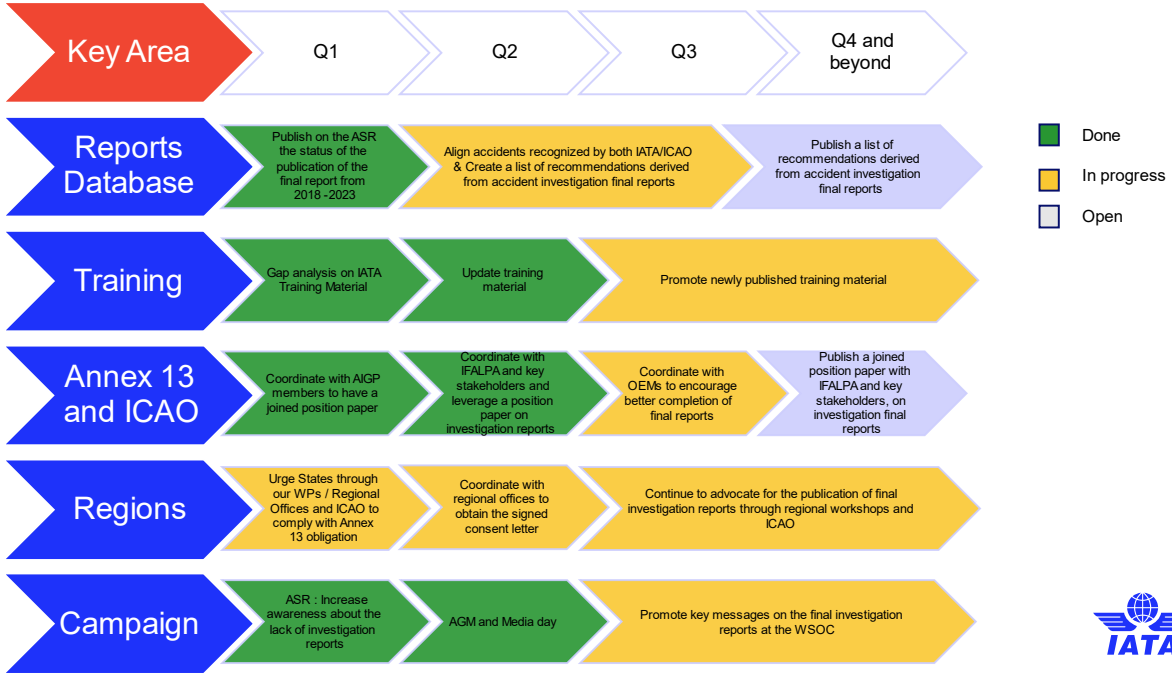
٩-١ وقد أثير هذا الموضوع في البيانات الرسمية الصادرة عن المدير العام للإيادات والجمعية العمومية السنوية للإيادات واليوم الإعلامي للإيادات والعديد من البيانات الصحفية والمؤتمر العالمي للسلامة والعمليات الذي تنظمه الإيادات والمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران ولجنة الملاحة الجوية التابعة للإيكاو.

١٠-١ وعلاوة على ذلك، عملت الإيادات مع جميع أصحاب المصلحة الرئيسيين لتحسين مستوى الإبلاغ عن التقارير النهائية للتحقيق في الحوادث والتنسيق والضغط من أجل الحصول على الدعم والموارد لرفع مستوى التنفيذ الفعال للملحق ١٣.

٢- المناقشة

١-٢ إن القصور الحالي في الامتثال للجدول الزمني الواردة في الملحق ١٣ يمنع أصحاب المصلحة في صناعة الطيران من الوصول إلى المعلومات الحيوية التي يمكن أن تحسن بشكل كبير من سلامة الطيران من خلال الحد من الحوادث.

٢-٢ تعمل الإيادات مع الدول من خلال لجنة التحقيق في الحوادث التابعة للإيكاو (AIGP) لفهم سبب عدم نشر تقارير الحوادث وفقاً للملحق ١٣ للإيكاو. ولدعم هذه المبادرة، وضعت الإيادات خارطة طريق من خمس نقاط.



٣-٢ الهدف من المرفق ١٣ هو التحقيق في الحوادث بغرض فهم أسباب الحوادث ومنع وقوع حوادث مماثلة. وقد يتعرض هذا الهدف للخطر عندما لا يتم نشر تقارير التحقيق في الحوادث في الوقت المناسب.

٤-٢ إن عدم إصدار التقارير النهائية أو التأخر في إصدارها يعيق قدرة الصناعة على تنفيذ تحسينات السلامة على وجه السرعة بناءً على النتائج. وتتماشى دعوة الإيكاو لإصدار تقارير كاملة وفي الوقت المناسب مع التزام الصناعة بالتحسين المستمر والوقاية الاستباقية من حوادث الطيران.

٥-٢ تُظهر نتائج عمليات تدقيق الرقابة على السلامة التي أجريت في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة التابع للإيكاو (USOAP) أن العديد من الدول لم تتمكن من إنشاء نظام فعال للتحقيق في الحوادث والأحداث التي وقعت داخل أراضيها.

٣- الخلاصة

١-٣ إن عملية التحقيق في الحوادث هي واحدة من أهم أدوات التعلم عند بناء معايير السلامة العالمية. ولكن للتعلم من أي حادث، تحتاج صناعة الطيران إلى تقارير كاملة ويمكن الوصول إليها وفي الوقت المناسب. وينبغي على الدول اتباع المتطلبات المنصوص عليها في الملحق ١٣ للإيكاو ونشر تقارير نهائية شاملة للتحقيقات في الحوادث وفقاً للجدول الزمني التي يتطلبها هذا الملحق، لضمان التحسين المستمر لمعايير سلامة الطيران.

— انتهى —