



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند رقم 35: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

برنامج الدولة للسلامة والملحق الثالث عشر - التحقيق في

حوادث ووقائع الطائرات

(ورقة مقدمة من جمهورية كوريا)

#### الموجز التنفيذي

اعتمد مجلس الايكاو في سنة 1981 لأول مرة الفصل الذي يحمل عنوان "إجراءات منع وقوع الحوادث" من الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وكان البند الأول من هذا الفصل "توصية بشأن السلامة" معني بنتائج التحقيق. وقد أضيف هذا الفصل مع متطلبات "نظام الإبلاغ الإلزامي/الطوعي عن الثغرات في مجال السلامة" في تسعينيات القرن الماضي، وتم وضعه أخيراً في برنامج الدولة للسلامة (برنامج السلامة الوطني-SSP) في عام 2009. وإدراكاً لأهمية إدارة السلامة، تم في عام 2013 استحداث الملحق 19، وهو ملحق جديد خصص لإدارة السلامة. وتم نقل القواعد والتوصيات الدولية المعنية ببرنامج الدولة للسلامة وكذلك نظام الإبلاغ عن الثغرات في مجال السلامة إلى الملحق الجديد، مع الإبقاء في الملحق 13 فقط على القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بأنشطة التحقيق في الحوادث والوقائع.

وفي الآونة الأخيرة، تم تعديل الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة بإطار جديد لبرنامج الدولة للسلامة، يتألف من أربعة مكونات وأربعة عشر عنصراً. ومن هذه المكونات الأربعة، "إدارة الدولة لمخاطر السلامة"، الذي يتألف من خمسة عناصر تتضمن عنصر "التحقيق في الحوادث والوقائع". ومع الأخذ في الاعتبار للعلاقة بين عناصر "إدارة الدولة لمخاطر السلامة"، فإنه يلزم النظر في تناول نطاق تطبيق التحقيق، والغرض منه، والسلطة المسؤولة عنه بالمزيد من التوضيح من أجل فهم برنامج الدولة للسلامة بوضوح وتنفيذه على نحو فعال.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) أن تحيط علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛

(ب) أن توصي الايكاو بالنظر في تطوير قواعد وتوصيات دولية لتوسيع نطاق تطبيق التحقيق، وتمييز مسؤوليات التحقيق بشكل واضح بين سلطة التحقيق في الحوادث وسلطة الطيران الوطنية.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (أ) - السلامة.

الأهداف  
الاستراتيجية:

لا تتطوي ورقة العمل هذه على آثار مالية ذات بال.

الآثار المالية:

<p>الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة الوثيقة 9156 Doc، دليل الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع (ADREP) الوثيقة 9859 Doc، دليل إدارة السلامة (SMM) النقيرير بشأن نتائج نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، خلال الفترة من 2013/1/1 إلى 2015/12/31</p>	<p>المراجع:</p>
--	-----------------

## 1- المقدمة

1-1 تم اعتماد برنامج الدولة للسلامة (SSP) لأول مرة في الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات في شهر مارس عام 2009 (التعديل 12 ب). ومع ذلك، فإدراكاً لأهمية إدارة السلامة، تم في عام 2013 استحداث الملحق التاسع عشر، وهو ملحق جديد مخصص لإدارة السلامة، يجمع كافة المواد المعنية ببرنامج الدولة للسلامة (SSP) ونظام إدارة السلامة (SMS) من الملاحق الموجودة، وكذلك العناصر ذات الصلة بما في ذلك جمع واستخدام بيانات السلامة، وأنشطة النظام الوطني لمراقبة السلامة لدى الدولة العضو.

2-1 وقد تم مؤخراً، في شهر يوليو عام 2016، إعادة تنظيم إطار برنامج الدولة للسلامة من أجل التمكن من تنفيذه بشكل فعال على أساس النظام الوطني لمراقبة السلامة (SSO). ويتألف مكون "إدارة الدولة لمخاطر السلامة" ضمن الإطار الجديد لبرنامج الدولة للسلامة من خمسة عناصر، يتعلق اثنان منهم بالتحقيق. إذ تتعلق أحكام الفقرتين: "3-3-3 التحقيق في الحوادث والوقائع"، و"3-3-4 تحديد الأخطار وتقييم مخاطر السلامة" بأنشطة التحقيق. بيد أنه قد يُثار تساؤل بشأن علاقة هذين العنصرين مع الملحق الثالث عشر، وذلك نظراً للتباينات في دورهما ونطاقهما في التحقيق. وتتشدد ورقة العمل هذه النظر في توضيح نطاق تطبيق التحقيق، والغرض منه، والسلطة المسؤولة عنه في إطار برنامج الدولة للسلامة.

## 2- معلومات أساسية تاريخية عن التحقيق على النحو الوارد في الملحق الثالث عشر

1-2 اعتمد مجلس الايكاو يوم 1951/4/11 الطبعة الأولى من الملحق الثالث عشر، وكان اسمه آنذاك "تقصي حوادث الطائرات". كما كان نطاق تطبيق التحقيق مقتصرًا على حوادث الطائرات.

2-2 وفي شهر ديسمبر عام 1975، تم اعتماد التعديل الرابع للملحق الثالث عشر، الذي قدم تعريف "واقعة الطائرة"، التي تسمى الآن "واقعة"، واعتمدت قواعد وتوصيات دولية تلزم الدول الأعضاء بالإبلاغ عن المعلومات المتعلقة بوقائع الطائرات وتبادلها. ومع ذلك، فإن نطاق تطبيقه ظل مقتصرًا على حوادث الطائرات.

3-2 وفي 1975/12/18 تم اعتماد تغيير عنوان الملحق الثالث عشر (التعديل 5) إلى "التحقيق في حوادث الطائرات"، مع الإشارة إلى أن كلمة "تقصي" كانت لها دلالات قضائية في دول كثيرة، ما بدا أمراً غير مرغوب فيه في الملحق الثالث عشر، وكان الأمر يتعلق أساساً باعتباريات فنية. وعلاوة على ذلك، فقد أدخل التعديل 5 على الملحق الثالث عشر مفهوم أنواع الحوادث ذات الاهتمام الأساسي، مدعوماً من دليل الإبلاغ عن الحوادث والوقائع (ADREP) (الوثيقة 9156 Doc) والقواعد والتوصيات الدولية المعنية بالتحقيق. ومع ذلك، فقد لوحظ أنه لا يوجد في الملحق 13 ما يقصد فرض التزام على الدول بإجراء تحقيق في واقعة.

4-2 أما الطبعة الثامنة من الملحق الثالث عشر (التعديل 9)، التي اعتمدت في 1994/3/23، فقد تغيير اسمها إلى "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، وتضمنت شروط الإبلاغ والتحقيق في الحوادث والوقائع الخطيرة. وتماشياً مع هذه السياسة المتغيرة، تم إضافة تعريف جديد "حادوث خطير"، الذي كان في السابق ضمن أنواع الحوادث ذات الاهتمام الأساسي التي قدمتها الوثيقة 9156-AN/900 Doc.

5-2 تلك كانت التغييرات الرئيسية التي أدخلت على الملحق الثالث عشر والبنود الرئيسية للتعديل 9، التي لا تزال سارية في الإصدار الحالي من الملحق الثالث عشر (الطبعة الحادية عشرة، التعديل 15). أما الحادث الذي لا ينطبق عليه تعريف الحادث الخطير، فهو من الآن فصاعداً "حادث غير خطير"، ولا تنطبق عليه شروط "الإبلاغ" (الملحق الثالث عشر، الفصل الرابع) و"التحقيق" (الملحق الثالث عشر، الفصل الخامس).

### 3- المناقشة

1-3 مع تحسّن منهجيات إدارة السلامة، فجزء من برنامج الدولة للسلامة، قد تم اعتماد القواعد والتوصيات الدولية التي تتطلب من الدول الأعضاء تحديد المخاطر. ويلزم الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة، في طبعته الثانية، الدول الأعضاء بإجراء "التحقيق في الحوادث والوقائع وفقاً للملحق 13 (الفقرة 3-3-3)" و"تحديد الأخطار من خلال بيانات السلامة التي تم جمعها (الفقرة 3-3-4)" وذلك كجزء من مكون "إدارة الدولة لمخاطر السلامة". ويتعلق بهذا الموضوع الفصل الثاني في الطبعة الثالثة من دليل إدارة السلامة (SMM) (الوثيقة Doc 9859)، الذي يوجه بأن يُجرى تحديد الخطر التفاعلي، الذي ينطوي على تحليل النتائج أو الأحداث الماضية، من خلال التحقيق في وقائع السلامة. ويتضمن نطاق التحقيق المعني بتحديد الأخطار التفاعلية: الحوادث، والوقائع الخطيرة، والوقائع غير الخطيرة. وبطبيعة الحال، فلا تُجرى التحقيقات في الوقائع غير الخطيرة إلا إذا لزم الأمر من أجل تحديد الأخطار.

2-3 **التحقيق في الحوادث والوقائع (الملحق 19، 3-3-3)** الفقرة "3-3-3" التحقيق في الحوادث والوقائع" هي شرط في المقام الأول من أجل سلطة التحقيق في الحوادث لدى الدولة العضو. وتكون سلطة التحقيق في الحوادث هي المسؤولة في المقام الأول عن التحقيق في أسباب الحوادث والوقائع الخطيرة وإصدار التوصيات المعنية بالسلامة. وفي العديد من الدول الأعضاء التي لديها نظم ناضجة لمراقبة السلامة، تشارك سلطة الطيران لدى الدولة أيضاً في التحقيق لتحديد مدى ملاءمة اللوائح أو المرافق ذات الصلة، أو لدعم سلطة التحقيق في الحادث.

3-3 **تحديد الأخطار (الملحق 19، 4-3-3)** تحديد الأخطار وفقاً للفقرة "4-3-3" تحديد الأخطار وتقييم المخاطر"، أمرٌ مطلوب في المقام الأول لسلطة الطيران لدى الدولة. ويجب أن يستند تحديد الأخطار إلى مزيج من الأساليب التفاعلية والاستباقية. ويتعلق بالمنهجية التفاعلية لتحديد الأخطار، وعندما يستلزم الأمر التحقيق في وقائع غير خطيرة، فقد تُجري سلطات الطيران لدى العديد من الدول الأعضاء التحقيق بغرض معرفة سبب الوقوع، وتحديد مدى ملاءمة الأنظمة والمرافق ذات الصلة.

4-3 ومع إجراء العديد من الدول الأعضاء للتحقيقات في الوقائع غير الخطيرة، في إطار برنامج الدولة للسلامة، قد ينشأ التباس في فهم القواعد والتوصيات الدولية بين الملحق الثالث عشر والملحق التاسع عشر بشأن التحقيق. ويلزم النظر في توسيع نطاق انطباق التحقيق في الملحق الثالث عشر. وعلاوة على ذلك، فمن المستصوب استحداث قواعد وتوصيات دولية للتمييز للواضح للمسؤوليات في التحقيق بين سلطة التحقيق في الحوادث وسلطة الطيران لدى الدولة.

### 4- استنتاج وختام

1-4 التحقيق هو أحد أهم المنهجيات الأساسية للوقاية من الحوادث. فالملحق 13 يجري تطويره منذ عام 1951 مع تاريخ السلامة، وترى جمهورية كوريا أن الوقت قد حان للنظر في التحسين التالي تماشياً مع برنامج الدولة للسلامة. وبين التقرير بشأن نتائج نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، خلال الفترة من 2013/1/1 إلى 2015/12/31 أن الدول الأعضاء لديها معظم الصعوبات في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المعنية "التحقيق في الحوادث والوقائع" فيما بين مجالات التدقيق الثمانية. ويلزم إجراء مزيد من التحسين للقواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالملحق الثالث عشر لدعم الدول الأعضاء ليس فقط من أجل تنفيذ مجالات التدقيق الخاصة بالتحقيق في الحوادث والوقائع، وإنما من أجل تنفيذ برنامج الدولة للسلامة أيضاً.