



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٩ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وآليات تنسيق التنفيذ الإقليمية الخاصة بالملاحة الجوية

مساهمة آليات التعاون للتحقيق في الحوادث (AIG) في السلامة الجوية

(مقدمة من الأرجنتين)

الموجز التنفيذي

تتضمن ورقة العمل هذه اقتراحاً عن كيف يمكن لآليات التعاون للتحقيق في الحوادث (AIG)، التي تم إنشاؤها كحل مؤقت لسد الفجوة بالنسبة للمكتب الإقليمي للتحقيق في الحوادث (RAIO)، أن تشكل أداة مفيدة لمعالجة مشكلة عالمية تتعلق بالتحقيق في الحوادث والوقائع، والاستفادة من الاستقلالية التي تتمتع بها هيئات التحقيق في الحوادث (AIG) بموجب الفقرة ٢-٣ من الملحق الثالث عشر للإيكاو "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات".

الإجراءات: تُدعى الجمعية العمومية إلى القيام بما يلي:

(أ) أن تحال إلى المجلس ورقة العمل هذه كي يتسنى الإقرار بآليات التعاون كهيئات مؤهلة للقيام بعمليات التحقيق في حوادث الطيران والتعاون في ذلك؛

(ب) أن يُحال إلى المجلس الاقتراح الذي يقضي بتحديد أداة لإدارة وتوفير الأموال لآليات التعاون للتحقيق في الحوادث (AIG) والمكتب الإقليمي للتحقيق في الحوادث (RAIO)؛

(ج) أن تُحال ورقة العمل هذه إلى قسم التحقيق في الحوادث، إذا اعتُبر ذلك مناسباً، كي يتسنى له دراسة المسائل المطروحة والاقتراحات الواردة فيها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "السلامة".
الآثار المالية:	لا تترتب أي آثار مالية على الإيكاو.
المراجع:	<ul style="list-style-type: none">• الملحق الثالث عشر الصادر عن الإيكاو• الوثيقة "دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" (Doc 9756)• الوثيقة "دليل المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع" (Doc 9746)• المؤتمر الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٥ (HLSC 2015)• آليات التعاون للتحقيق في الحوادث (AIG) مثل "آلية التعاون الإقليمي للتحقيق في حوادث الطائرات" (ARCM) و"الشبكة الأوروبية لسلطات التحقيق في سلامة الطيران المدني" (ENCASIA) و"المجموعة الإقليمية للتحقيق في حوادث الطيران في أمريكا الوسطى" (GRIAA).

١- المقدمة

١-١ الهدف من التحقيق في الحوادث، كما لا يخفى على الجميع، هو الوقوف على الأسباب والعوامل المساهمة التي أدت، مجتمعةً، إلى وقوع الحادث، وحسب الاقتضاء، تقديم التوصيات اللازمة لتحسين مستوى السلامة الجوية.

٢-١ وللمساعدة على الوقوف على الأسباب الفعلية والعوامل المساهمة، يجب إجراء عملية التحقيق في ظروف تتمتع فيها هيئة التحقيق بالاستقلالية والنزاهة التي تحتاج إليها لإجراء تحقيق وإبراز جميع أوجه القصور التي تشوب السلامة في النظام والتي أدت إلى وقوع الحادث.

٢- تحليل المشكلة

١-٢ من أجل ضمان استقلالية هيئات التحقيق في الحوادث (AIG)، والتي يُفضّل أن تكون خارج نطاق الوكالات الوطنية للطيران المدني، وضعت الإيكاو، في إطار اعتماد التعديل رقم (١٦٩) على الملحق الثالث عشر، القاعدة التي تنص على أن تتحلى هيئات التحقيق في الحوادث بالاستقلالية. وهذه الفكرة هامة جداً بحيث تُعتبر أيضاً واحدة من أسئلة البروتوكول (PQS) في عمليات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP). وكانت النتيجة لذلك أن أصبحت معظم الدول غير قادرة على الامتثال لهذه القاعدة.

٢-٢ وللتحلي بالاستقلالية، ينبغي لهيئات التحقيق في الحوادث (AIG) القيام بما يلي:

أولاً، يجب أن تمر هيئات التحقيق في الحوادث بعملية تشريعية مطوّلة، لأنه من الضروري تعديل أو وضع قوانين الطيران الأساسية التي تنص على هذا الاستقلال. وتعتبر هذه العملية صعبة ويمتد أمدها لسنوات، حيث تتم مناقشة القضايا على مستويات عالية من الحكومة، تشمل الفروع التشريعية والقضائية والتنفيذية. بالإضافة إلى ذلك، فإن نتيجة هذه العملية غير مؤكدة.

ثانياً، تتطلب استقلالية هيئات التحقيق في الحوادث من الدولة أن تنشئ هيئة جديدة داخل أجهزتها الحكومية، مما يستلزم وجود موظفين ذوي مهارات عالية ويتطلب الأمر، منطقياً، ميزانية تضمن قدرة الهيئة على الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق الثالث عشر والوثائق في هذا الشأن. وتتنظر معظم الدول إلى ذلك كنفقة وليس استثماراً في سلامة نظام الطيران لديها. ولا تراعي هذه العملية حجم نظام الطيران في البلد المعني، حيث قد يتراوح ذلك بين ملايين الرحلات ومئات الآلاف من الرحلات، ويتراوح كذلك بين مئات الحوادث التي يمكن التحقيق فيها إلى عشرات الحوادث أو أقل، وفقاً للملحق الثالث عشر.

٣-٢ وفي ضوء هذه الحقائق، عملت الإيكاو بحكمة على صياغة الوثيقة Doc 9946، التي تتناول إنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIOS)، والتي يمكن أن تجد حلاً للدول في إقليم معين حيث تكون نُظم الطيران لديه والوضع القائم والظروف التي يشهدها والموارد المتاحة لهيئات التحقيق في الحوادث (AIG) متباينة على نطاق واسع.

٤-٢ ويجب أن تقوم الهيئات الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIO) بعمليات التحقيق في الحوادث والوقائع وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية مع التحلي بالاستقلالية والنزاهة، وأن تعمل مع الدول التي لا تتمتع هيئة التحقيق في الحوادث فيها باستقلالية والتي يمكن أن تقوّض مهمة التحقيق بشكل كلي أو جزئي.

٥-٢ وفي هذا الصدد، أوضحت التجربة أن هذا النوع من المنظمات الإقليمية للتحقيق لم يحقق النتائج المرجوة حتى الآن، وهو ما يُعزى إلى سببين بسيطين:

أ) تحتاج هذه المنظمات إلى هيكل تنظيمي فعال وإلى موظفين إداريين ومحققين مؤهلين تأهيلاً عالياً، حيث يُفترض أن تساهم كل دولة مشاركة بالموارد اللازمة لعمليات المنظمة بدلاً من استخدام تلك الموارد لتعزيز هيئة التحقيق في الحوادث لديها.

ب) بالرغم من أن الدولة قد تفوّض مهمة التحقيق بأكملها، إلا أنها تظل مسؤولة دائماً عن التحقيق، مما يتطلب على الأقل فريقاً من المتخصصين يمكنهم متابعة التحقيق وتحليل النتائج والموافقة على التحقيق الذي أجرته الهيئة الإقليمية للتحقيق في الحوادث.

٦-٢ وخلال السنوات الأخيرة، تم اتخاذ مبادرات شتى بدعم من المكاتب الإقليمية للتغلب على انخفاض مستوى الاستعانة الفعالة فيما يخص الهيئة الإقليمية للتحقيق في الحوادث في مختلف الأقاليم. ولأسباب متباينة، لم تؤد هذه المبادرات إلى إنشاء هيئة إقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIO)، وإن كانت قد عملت كآليات للتعاون في مجال التحقيق في الحوادث في جميع أنحاء العالم، وهناك أمثلة عديدة على ذلك نذكر منها مثلاً "آلية التعاون للتحقيق في الحوادث" (ARCM) في أمريكا الجنوبية و"المجموعة الإقليمية للتحقيق في حوادث الطيران في أمريكا الوسطى" (GRIAA) في أمريكا الوسطى و"الشبكة الأوروبية لسلطات التحقيق في سلامة الطيران المدني" (ENCASIA).

٧-٢ وعلى مستوى الخبرة، فإن "مجلس التحقيق في حوادث الطيران المدني" (JIAAC) يعتبر عضواً مؤسساً في "آلية التعاون للتحقيق في الحوادث" (ARCM) وقام بتبادل المعلومات والخبرات مع مختلف آليات التعاون الأخرى. ويتمثل أحد أهدافه في استخدام مختلف الموارد بفعالية للتحقيق في الحوادث، حيث تضع كل دولة ما لديها من موارد بشرية ومادية تحت تصرف أي دولة متلقية، وذلك تمشياً مع مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب".

٨-٢ وليس لدى هذه الأنواع المختلفة من الآليات هيكلٌ تنظيمي يتطلب إنفاق المزيد من جانب الدول المشاركة. وهي تعمل في ظلّ بيئة تفোক كليا على التعاون الذي حقق نتائج جيدة، بدءاً من تنسيق الإجراءات والوثائق الإرشادية، التي تضمن أفضل الممارسات، حتى إدخال تحسينات على التطبيق الفعال لهذه الإجراءات والمواد في بعض الدول الأعضاء.

٣- حلّ المشكلة

١-٣ في ضوء ما تقدّم وبناء على تجربة "آلية التعاون الإقليمية للتحقيق في حوادث الطائرات" (ARCM) وغيرها من آليات التعاون، قد تشكل هذه الأخيرة أداة مفيدة تساعد على التأكد من أنه يمكن إجراء التحقيقات في الحوادث والوقائع وفقاً لأرفع القواعد القياسية وأفضل الممارسات التي وضعتها الإيكاو، وتقديم الدعم المكوّن من الفنيين المتخصصين والمعدات، وما إلى ذلك، للدول التي تطلب المساعدة في سياق التعاون وروح التآزر.

٢-٣ وهناك مساهمة أخرى يمكن أن تقدمها هذه الآليات لتحسين مستوى سلامة الطيران على المستويات الوطني والإقليمي والعالمي تتمثل في العمل كجهة ضامنة للاستقلالية والنزاهة، والتأكد من فعالية عملية التحقيق في حالة التحقيقات التي طلبها أحد الأطراف المعنية.

وهكذا، فبالإضافة إلى الهيئات الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIOs)، يمكن أن تعتمد الإيكاو على آليات التعاون هذه لتنفيذ خطة شاملة لإدخال التحسينات العامة على عمليات التحقيق في الحوادث في جميع الدول التي تحتاج إليها.

٤- الاستنتاج

١-٤ بناءً على تحليل المعلومات المقدمة في ورقة العمل هذه، يُقترح ما يلي:

— ينبغي أن تعترف الإيكاو بآليات التعاون بوصفها هيئات مؤهلة للقيام بالتحقيق في الحوادث والوقائع أو التعاون على ذلك.

— تعمل كل الهيئات الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIOs) وهذه الآليات كجهات ضامنة لاستقلالية ونزاهة وكفاءة التحقيقات التي تتم عندما يطلبها أحد الأطراف المعنية في حادث ما، مما يتيح للدول الوقت اللازم لضمان استقلال هيئات التحقيق لديها.

— ينبغي أن تجد الإيكاو أداة مناسبة لتوفير ما يلزم من أموال لآليات التعاون بما يمكنها من العمل ويجعلها أقوى، مع مراعاة أن الهيئات الإقليمية للتحقيق في الحوادث (RAIOs) وهذه الآليات لا يمكنها أن تتلقي الأموال مباشرة من مصادر قطاع الطيران بسبب تضارب المصالح.

٥- الإجراءات المقترحة

- ١-٥ أن تُحيط الجمعية العمومية علماً بورقة العمل هذه وتُبدي تعليقاتها عليها وتقوم بما يلي:
- ✓ أن تُحال إلى المجلس ورقة العمل هذه كي يتسنى الإقرار بآليات التعاون كهيئات مؤهلة للقيام بعمليات التحقيق في حوادث الطيران والتعاون في ذلك؛
 - ✓ أن يُحال إلى المجلس الاقتراح الذي يقضي بتحديد أداة لإدارة وتوفير الأموال لآليات التعاون للتحقيق في الحوادث (AIG) والمكتب الإقليمي للتحقيق في الحوادث (RAIO)، على أساس أن ذلك قد ينطوي على تضارب في المصالح إذا تلقت هذه الجهات أموالاً مباشرة من أوساط الطيران لتشغيلها وتصريفها.
 - ✓ أن تُحال ورقة العمل هذه إلى قسم التحقيق في الحوادث، إذا اعتُبر ذلك مناسباً، كي يتسنى له دراسة المسائل المطروحة والاقتراحات الواردة فيها.

- انتهى -