



## اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (٢٠٠٨)

مونتريال، من ١٣ إلى ١٨/١٠/٢٠٠٨

البند ١ من جدول الأعمال: الملحق ١٣

١-١: الفصل الأول من الملحق ١٣

### تغييرات مقترحة على التعاريف الواردة في الملحق ١٣

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

#### الموجز

تقترح هذه الورقة إدخال تعديلات على بعض التعاريف الواردة في الملحق ١٣ مثل الحادث وتوصية لتأمين السلامة والوقاية الخطيرة. يرد الإجراء المطلوب من الاجتماع في الفقرة ٣.

#### ١-١ المقدمة

١-١-١ تبين من التطور الذي يشهده الطيران أن بعض التعاريف الواردة في الملحق ١٣ — تحقيق حوادث ووقائع الطائرات تحتاج إلى استكمال وأن غيرها يحتاج إلى توضيح أكثر تفاديا لاحتمال الوقوع في تفسيرات خاطئة لها، الأمر الذي قد تنتج عنه آثار سلبية على السلامة.

#### ١-٢ المناقشة

#### ١-٢-١ تعريف الحادث

١-١-٢-١ مر ما يقرب من ٢٩ عاما على آخر تعديل دخل على تعريف الحادث، وذلك في أثناء اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها سنة ١٩٧٩. ومنذ ذلك الحين، حدثت تطورات تكنولوجية بارزة في الطيران تستلزم إعادة تقييم ذلك التعريف.

١-٢-٢ بدأ تشغيل نظام الطائرات التي تطير بدون طيار (UAS) منذ وقت قريب، ويعتقد أن استخدامها في العمليات المدنية سوف يزداد في المستقبل القريب. وبما أن هذه الطائرة تطير بدون طيار ولا تحمل ركابا، فلن ينطبق التعريف الوارد للحادث في الملحق ١٣ بوضعه الحالي على أي طائرة منها تكون طرفا في حادث. ولهذا يقترح توسيع نطاق تعريف الحادث ليشمل الحوادث المتعلقة بنظم الطائرات التي تطير بدون طيار. علاوة على ذلك، يقترح إضافة ملاحظة إلى الفقرة ١-٥ من الملحق ١٣، كتعديل تابع، بغرض تحديد أي طائرة من هذا النظام يتم التحقيق في حوادثها.

٢-١-٣ تشير احدى فقرات "الاستثناء" الراهنة، التي تعتبر الواقعة فيها حادثا، إلى تعطل المحرك أو تلفه، عندما يقتصر التلف على المحرك أو غطاءاته أو ملحقاته. وفي الوقت الحالي، يزود كثير من الطائرات التجارية التوربينية بمحركين يتكلفان ملايين الدولارات. ويمكن تصنيف الأعطال التي تحدث في هذين المحركين أثناء عمليات الطيران على أنها وقائع (بشرط اقتصار العطل أو التلف على المحرك) وعندئذ قد لا يتم التحقيق في الواقعة، أو قد لا يتم بنفس عمق التحقيق الذي يجري في حادث. ونتيجة لذلك، ربما لا تثمر هذه الوقائع عن دروس يستفاد منها في مجال السلامة وقد تصبح المنافع الاقتصادية الناتجة عن ذلك ضئيلة إلى أقصى حد. ومن المقترح أن تعتبر أعطال المحركات التوربينية غير الواردة واقعة خطيرة بغرض ضمان إجراء التحقيق المناسب في هذه الأحداث وعدم تأثر نظم بيانات السلامة الراهنة من جراء اعادة تصنيفها كحوادث.

٢-١-٤ يستثني تعريف الحادث، ضمن جملة أمور، الاصابة المميتة أو الخطيرة التي تلحق بشخص عندما يحدثها الشخص بنفسه أو يتسبب فيها أشخاص آخرون. وبناء على ذلك، فإن الهجوم المتعمد الذي يقوم به شخص على شخص آخر على متن الطائرة وينتج عنه اصابة مميتة أو خطيرة للشخص الثاني لا يصنف على أنه حادث. ومن ناحية أخرى، لا ينطبق هذا الاستثناء على الأضرار التي تلحق بالطائرات نتيجة الفعل المتعمد (مثل الأفعال غير القانونية من قبيل التخريب أو الارهاب أو الأعمال الحربية الخ).

٢-١-٤-١ جرت مناقشات مماثلة في أثناء اجتماع الشعبة الأخير في سنة ١٩٩٩ عندما تم الاتفاق على ترك التعريف بلا تغيير. ولوحظ في هذا الصدد أن الوقائع التي تنطوي على أفعال تدخل غير مشروع ينبغي أن يستمر التحقيق فيها، بما أنها تعد مؤشرا على حدوث فشل في أحد نقاط نظام الطيران، مثل ترتيبات أمن الطيران. وفي بداية أي تحقيق، لا يكون من المعروف ما إذا كان الأمر معنيا بفعل من أفعال التدخل غير المشروع.

٢-١-٤-٢ تطورت ترتيبات أمن الطيران اليوم تطورا كبيرا لدى الدول في أعقاب الهجمات الارهابية التي وقعت في الولايات المتحدة في ١١/٩/٢٠٠١، علاوة على الاجراءات المنبثقة من البرنامج العالمي لتدقيق الأمن الخاص بمنظمة الطيران المدني الدولي (إيكافو) والذي بدأ في سنة ٢٠٠٢.

٢-١-٤-٣ وبغض النظر عما ذكر أعلاه، أجرت الأمانة العامة، في أثناء إعداد هذه الورقة، مشاورات اضافية مع هيئات مختارة معنية بالتحقيق في الحوادث وكان هناك شعور بأن تحقيقات السلامة التي تجري في الوقائع المتعلقة بالأمن ينبغي أن تستمر في ضوء منافع السلامة التي قد تعقب ذلك. ولهذا فمن المقترح أن يظل تعريف الحادث بلا تغيير في هذا الصدد.

٢-١-٥ أشارت احدى الدول إلى ضرورة وجود دليل للتحقيق في أي حدث وإلى أن حالات فقدان أي طائرة، لا يوجد فيها دليل ملموس على ما حدث فعلا. ووفقا للملحق ١٣ يستلزم الاعلان عن فقدان طائرة على أنه حادث، سلسلة من الاجراءات التي يتعين اتخاذها والتي لا يمكن الوفاء بها. وإذا ما انتهى البحث الرسمي عن أي طائرة ما ولم يُعثر على الحطام، فمن الأفضل تصنيف الحدث على أنه "غير محدد" وليس على أنه حادث. غير أن الأمانة العامة تعتقد أن الملاحظة ٢ في تعريف الحادث تتناول هذه الظروف على نحو ملائم وهي الملاحظة التي تعتبر فيها الطائرة مفقودة فقط عندما ينتهي البحث الرسمي عنها ولم يُعثر على الحطام مما يشير إلى ترجيح وقوع حادث.

٢-١-٥-١ كما نعيد إلى الأذهان أيضا أن الفقرة ٥-١٣ في الملحق ١٣ تنص على اعادة فتح التحقيق إذا توفرت أدلة جديدة ومهمة.

٢-١-٥-٢ وبناء على ما سبق ذكره، من المقترح استكمال الملاحظة ٢ في تعريف الحادث كي تعالج الشواغل التي أعربت عنها الدولة المعنية.

## ٢-٢ تعريف الممثل المعتمد

٢-٢-٢ اقترحت احدى الدول تعديل تعريف الممثل المعتمد الوارد في الملحق ١٣ ليصبح أكثر تحديدا ولينص على ضرورة أن ينتمي الممثل إلى هيئة مستقلة للتحقيق في الحوادث إذا وجدت واحدة في الدولة المعنية.

٢-٢-٢ وإذ تعي الأمانة العامة أن دولا كثيرة ليست لديها هيئة مستقلة أو هيئة دائمة للتحقيق في الحوادث، فإنها ترى أن التعريف الراهن للممثل المعتمد الوارد في الملحق ١٣ قد ثبتت فائدته للدول. وبناء على ذلك فمن المقترح أن يظل التعريف المعني بلا تغيير.

### ٣-٢ تعريف توصية لتأمين السلامة

١-٣-٢ يتمثل الغرض في توصيات السلامة النابعة من التحقيقات في الحوادث والوقائع إلى منع الحوادث والوقائع. وعلى العكس من ذلك، فقد وقعت بعض الحالات التي تم توجيه الاتهام فيها لأعضاء الطواقم أو مراقبي الحركة الجوية الخ، أو ادانتهم لارتكاب نشاط إجرامي مرتبط بحوادث الطائرات.

٢-٣-٢ وفي أعقاب التحقيق، قد ترى دول أخرى غير الدولة التي أجرت التحقيق ضرورة اصدار توصيات للسلامة. واثباتا لذلك، قد تحتاج دولة الصنع (عندما لا تكون هي الدولة التي أجرت التحقيق) إلى اصدار توصية للسلامة لصانع الطائرة. وقد تحتاج دول أخرى (مثل دولة التسجيل أو دولة المشغل) إلى اصدار توصيات داخلية للسلامة.

٣-٣-٢ ومن المقترح توسيع نطاق التعريف المعني كي يتضح الهدف أكثر من توصية السلامة وتفاديا لاستخدامها لأغراض غير منع الحوادث أو الوقائع وللسماع لدول أخرى باصدارها.

### ٤-٢ تعريف الواقعة والواقعة الخطيرة

١-٤-٢ شعرت بعض الدول بالغموض فيما إذا كان مصطلح "تشغيل طائرة" في التعريف المعني ينبغي أن يقتصر على نفس ظروف الحادث، أي الوقائع التي "تقع في أي وقت منذ صعود أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة".

٢-٤-٢ من ناحية أخرى شعرت دول أخرى بأن تعريف الواقعة على النحو القائم يمكنها من تصنيف الوقائع التي تتجاوز حدود تعريف الحادث والتحقيق فيها مما يمكن أن يسفر عن استخلاص دروس قيمة في منع الحوادث.

٣-٤-٢ على الرغم من ذلك، ترى الأمانة العامة أن تعريف الواقعة الخطيرة يحتاج إلى مواعته مع تعريف الحادث ومراعاة أن الفرق بين الحادث والواقعة الخطيرة يكمن في النتيجة.

٤-٤-٢ وتبعاً لذلك، فمن المقترح أن يتم تعديل تعريف الواقعة الخطيرة ليعين نفس ظروف الحادث.

### ٣- الاجراء المقترح

١-٣ يرجى من الاجتماع النظر في التعديلات المقترحة في المرفق والتي تشمل ما يلي:

(أ) تعديل تعريف الحادث من جهة ارتباطه بنظام الطائرات التي تطير بدون طيار والطائرات المفقودة.

(ب) توسيع نطاق تعريف التوصية لتأمين السلامة.

(ج) تعديل تعريف الواقعة الخطيرة

(د) اضافة ملاحظة إلى الفقرة ٥-١ بشأن التحقيق في حوادث الطائرات التي تطير بدون طيار.

(هـ) تعديل قائمة الأمثلة على الوقائع الخطيرة الواردة في الإضافة (ج) في الملحق ١٣ لتشمل "عطل المحركات التوربينية غير الوارد".

## المرفق

### التعديل المقترح ادخاله على الملحق ١٣

...

#### الفصل الأول - تعاريف

...

**حادث —** واقعة تتعلق بتشغيل طائرة بقصد الطيران تقع، في حالة الطائرة التي يقودها طيار، في أي وقت منذ صعود أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة ، ويحدث خلالها :

...

(ج) أو عند فقدان الطائرة أو تعذر الوصول إليها تماما .

...

**ملاحظة ٢ —** تعتبر الطائرة مفقودة حين ينتهي البحث الرسمي عنها ولم يعثر على حطامها. وفي حالة العثور على الحطام في وقت لاحق، ينبغي ايلاء الاعتبار لاعادة فتح التحقيق وفقا للفقرة ٥-١٣.

**ملاحظة ٣ —** أي واقعة تتعلق بتشغيل نظام طائرة تطير بدون طيار بقصد الطيران تقع في أي وقت بين استعداد الطائرة للتحرك بقصد الطيران حتى وقت توقفها في نهاية الطيران واغلاق نظام الدفع الرئيسي. وتتناول الفقرة ٥-١ نوع نظام الطائرات التي تطير بدون طيار التي يتعين التحقيق فيه.

...

**توصية لتأمين السلامة —** اقترح مقدم من سلطة التحقيق في الحادث في الدولة القائمة بالتحقيق، على أساس المعلومات المستقاة من التحقيق، ويقدم بقصد منع وقوع الحوادث أو الوقائع والذي لا يؤدي في أي حالة عن افتراض القاء اللوم أو المسؤولية الناتجة عن الحادث أو الواقعة.

...

**واقعة خطيرة —** واقعة تشير ملابساتها الى أن حادثا كان على وشك الوقوع ، والمتعلق بتشغيل طائرة بقصد الطيران ونقع، في حالة الطائرة التي يقودها طيار، منذ وقت صعود أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة.

...

### الفصل الخامس - التحقيق

...

مسؤولية فتح التحقيق واجرائه

...

### دولة وقوع الحادث

١-٥ يجب على دولة وقوع الحادث أن تفتح باب التحقيق في ظروف الحادث، و تتحمل مسؤولية اجراء التحقيق، ولكن يجوز لها أن تفوض اجراء التحقيق اما كلياً أو جزئياً الى دولة أخرى بالاتفاق والقبول المتبادلين. وعلى أي حال يجب على دولة وقوع الحادث أن تستخدم كل الوسائل اللازمة لتسهيل التحقيق.

...

**ملاحظة ٣ —** في حالة التحقيق في نظام طائرة تطير بدون طيار لا ينظر إلا في الطائرات التي تحمل موافقة على التصميم و/أو موافقة تشغيلية.

...

### الاضافة (ج) — قائمة بأمثلة عن الوقائع الخطيرة

...

٢- الوقائع المدرجة أدناه هي أمثلة نموذجية للوقائع التي يحتمل أن تكون وقائع خطيرة . والقائمة ليست شاملة بل هي مجرد دليل لتعريف الواقعة الخطيرة .

...

أعطال هيكلية في الطائرة أو انهيارات المحرك، بما في ذلك أعطال المحركات التوربينية غير الواردة، التي لم تصنف باعتبارها حادث.

— انتهى —