



اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (٢٠٠٨)

مونتريال، من ١٣ إلى ١٨/١٠/٢٠٠٨

البند ٦ من جدول الأعمال: التعاون الاقليمي على التحقيق في الحوادث والوقائع

التعاون الاقليمي على التحقيقات

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

تناقش هذه الورقة التعاون الاقليمي على التحقيق في الحوادث والوقائع عن طريق إنشاء أجهزة اقليمية للتحقيق في الحوادث. يرد الإجراء المطلوب من المؤتمر في الفقرة ٣.

١- المقدمة

١-١ يمكن للدول المهتمة الأخرى (مثل دولة التصميم ودولة الصنع) تقديم المساعدة وتوفير الدعم لدولة وقوع الحادث لاجراء التحقيق في الحوادث الكبيرة في الدول التي لا تتوفر لديها الموارد لاجراء التحقيق. الا أن العديد من الدول أيضا يفتقد القدرة على التحقيق في الحوادث غير تلك الحوادث الكبيرة والتحقيق في الوقائع الخطيرة. وبالنسبة للعديد من تلك الدول قد يكون انشاء منظمة اقليمية للتحقيق في الحوادث أو إنشاء مجموعة اقليمية من المحققين المؤهلين هي الخيارات الوحيدة للتمكين من انشاء جهاز فعال للتحقيق في الحوادث والوقائع ومنع وقوعها.

٢- المناقشة

١-٢ تحمّل اتفاقية الطيران المدني الدولي كل دولة على حدة مسؤوليات خاصة بسلامة الطيران. وتتحمل كل دولة المسؤولية عن استمرار صلاحية الطائرات للطيران وعمليات طائرات آمنة وفعالة والترخيص و/أو اصدار الشهادات للموظفين والتدقيق الآمن للحركة الجوية داخل المجال الجوي لها والهياكل الأساسية الكافية للمطارات والتحقيق الملائم في حوادث ووقائع الطائرات. وأبرزت الايكاو، أثناء مؤتمر رؤساء الطيران المدني الذي انعقد في شهر نوفمبر من عام ١٩٩٧، نتائج تقييمات مراقبة السلامة التي قامت بها والتي بيّنت أن عددا كبيرا من الدول المتعاقدة كانت تواجه مشاكل في تطبيق القواعد القياسية وفي تعيين الموظفين المؤهلين وفي الاضطلاع بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة بصفة عامة.

وبما أن القواعد القياسية مصممة لضمان حد أدنى من مستوى السلامة للطيران المدني الدولي، في جملة أمور أخرى، فإن عدم تطبيق القواعد القياسية يهدد سلامة عمليات الطائرات.

٢-٢ كانت الايكو، لمدة طويلة، مدركة للصعوبات التي كانت تلاقيها بعض الدول المتعاقدة في مجال تطبيق القواعد القياسية وقد حاولت مساعدتها وفقاً لذلك. وقد أبرزت عمليات تدقيق مراقبة السلامة التي جرت بموجب برنامج الايكو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، المدى الذي وصلت إليه الثغرات التي تواجهها تلك الدول للوفاء بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة. وفي العديد من الحالات تكون هذه الثغرات نتيجة نقص في تخصيص الموارد للهيئة الوطنية للطيران المدني. وبالتالي، تكون هذه الدول غير قادرة على الامتثال الكامل للمقتضيات الوطنية والدولية المتعلقة بسلامة عمليات الطائرات المدنية.

٣-٢ تتضمن بعض النتائج، ضمن ما تتضمنه، في مجال التحقيقات في الحوادث والوقائع ما يلي: انعدام نظام التدريب للمحققين وانعدام المعدات للقيام بالتحقيقات وانعدام الإجراءات والعمليات والارشادات للتحقيق في الحوادث. وقد أُنعت نتائج التدقيق ومصادر المعلومات الأخرى الايكو بأنها ينبغي أن تزيد في مساعدة الدول المتعاقدة في مجال وضع النظم الإقليمية لمراقبة السلامة وتزويدها بالارشادات ذات الصلة لسد الثغرات التي تم تحديدها.

٤-٢ في عام ٢٠٠٦، نشرت الايكو دليل مراقبة السلامة والجزء (ب) — إنشاء وإدارة جهاز إقليمي لمراقبة السلامة الجوية (Doc 9734 — الجزء (ب)). ينص الدليل على الارشادات الخاصة بإنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة (RSOO) كما يلخص واجبات الدول المتعاقدة لدى الايكو ومسؤولياتها تجاه إنشاء وإدارة جهاز إقليمي لمراقبة السلامة الجوية. والدليل موجه إلى متخذي القرارات على المستوى الرفيع في الحكومات، إذ أنه يبرز التزامات الدول بصفتها موقعة على اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) ويقدم معلومات وارشادات مرتبطة بإنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة لمساعدة الدول المتعاقدة على الاضطلاع بالتزاماتها المرتبطة بمراقبة السلامة بصفة جزئية أو كلية.

٥-٢ تستطيع الدول في عدة مجالات من التعاون الإقليمي تحقيق وفورات في الحجم تؤدي إلى مزيد من الكفاءة بسبب إمكانية تقاسم الموارد البشرية والمالية وتجميعها. وستزيد الدول المشاركة أيضاً قدراتها على وضع لوائح منسقة موائمة لبيئتها المحلية وامتثالاً للقواعد القياسية. وعلى الساحة الدولية، يمثل وجود منظمات إقليمية وتشغيلها الفعال دليلاً على التضامن الإقليمي كما يزيد من مشاركة الدول الفردية في أنشطة الطيران المرتبطة بالإقليم أو الإقليم الفرعي.

٦-٢ فيما يتعلق بالتحقيق في الحوادث والوقائع، فإن توسع برنامج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة منذ عام ٢٠٠٥ يشمل جميع المجالات المرتبطة بالسلامة قد أتاح للايكو عدداً من النتائج وبيّن مدى الصعوبات التي تلاقيها معظم الدول المتعاقدة. وترتبط النتائج بغياب التشريعات واللوائح الملائمة والتنظيم بالنسبة للتحقيق في الحوادث والوقائع ونظام التدريب الخاص بالمحققين وعدم وجود المعدات اللازمة لإجراء عمليات التحقيق وغياب السياسات والإجراءات والارشادات الخاصة بعمليات التحقيق في الحوادث والوقائع.

٧-٢ لا يعالج الجزء (ب) من الوثيقة Doc 9734 على وجه الخصوص عمليات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات على المستوى الإقليمي. ويقدم الدليل إرشادات إلى الدول بشأن كيفية إنشاء وإدارة جهاز إقليمي لمراقبة السلامة الجوية في إقليم معين أو إقليم فرعي إذا رغبت الدول الوفاء بالتزاماتها المتعلقة بمراقبة السلامة الجوية بواسطته وتعتمد فعالية أي جهاز إقليمي لمراقبة السلامة الجوية، شأنه شأن أي جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية، اعتماداً كبيراً على التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة الثمانية (والتي لا تنطبق منها إلا ستة عناصر على المجالات التي يغطيها الملحق ١٣). وينبغي النظر في ضرورة ضمان أن إنشاء جهاز إقليمي للتحقيق في الحوادث والوقائع لا يؤثر على استقلال عمليات التحقيق، وهي مسألة لم تعالج بالتفصيل في الوثيقة Doc 9734 — الجزء (ب).

٣- الاجراء المقترح

٣-١ يرجى من الاجتماع اعتماد التوصية الواردة في المرفق المتعلقة بإنشاء أجهزة اقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع.

المرفق

التوصية المعروضة على الاجتماع

يوصي اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لعام ٢٠٠٨ بأن تقوم الايكاو بوضع ارشادات للدول بشأن كيفية انشاء جهاز اقليمي للتحقيق في الحوادث والوقائع وادارته وإتاحتها للدول في وثيقة ملائمة خاصة بالتحقيق في الحوادث ومنع وقوعها.

— انتهى —