



اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث

ومنع وقوعها (٢٠٠٨)

مونتريال، من ١٣ إلى ١٨/١٠/٢٠٠٨

البند ٧ من جدول الأعمال: سد الثغرات التي تكشفها عمليات الايكاو للتدقيق

الثغرات المرتبطة بالتحقيق في الحوادث ومنع وقوعها

التي تكشفها عمليات الايكاو للتدقيق

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

تقدم هذه الورقة موجزا للثغرات التي اكتشفت في مجال التحقيق في الحوادث والوقائع خلال عمليات برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وذلك تيسيرا لمناقشة الاجراءات التصحيحية الملائمة. يرد الإجراء المطلوب من الاجتماع في الفقرة ٣.

١- المقدمة

١-١ يتمثل الهدف من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) في تعزيز سلامة الطيران العالمي من خلال إجراء تدقيق للدول المتعاقدة، على أساس منتظم، لتحديد قدرة الدول على مراقبة السلامة وحالة تنفيذ الدول للقواعد والتوصيات الدولية المرتبطة بالسلامة الصادرة عن الايكاو (SARPs) والاجراءات المقترنة بها والارشادات والممارسات المتعلقة بالسلامة.

٢-١ تقدم هذه الورقة موجزا لثغرات التحقيق في الحوادث والوقائع التي كشفتها عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية التابع للايكاو ابتداء من ديسمبر ٢٠٠٧ عندما تم تدقيق ما يقرب من ثمانين دولة.

٢- المناقشة

١-٢ التشريعات والأنظمة

١-١-٢ في بعض الأحيان، تكون الأحكام الواردة في التشريعات والتنظيمات غير كافية لاجراء تحقيقات فعالة وملائمة في حوادث الطائرات والوقائع الخطيرة و/أو للامتثال للقواعد القياسية الدولية الواردة في الملحق ١٣ — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات.

٢-١-٢ فيما يلي المجالات التي لم توجد لها أحكام أو كانت الأحكام غير كافية لها، بوجه خاص:

- (أ) اجراء التحقيقات في الوقائع الخطيرة.
- (ب) استقلال عملية التحقيق وفصلها عن الاجراءات الادارية والقضائية التي قد توزع اللوم أو المسؤولية.
- (ج) اخطار سلطات الدولة بجميع الحوادث والوقائع الخطيرة فوراً.
- (د) تفويض السلطات اللازمة للمحققين.
- (هـ) حماية وحفظ الطائرة وجميع الأدلة ذات الصلة.
- (و) عدم افشاء السجلات الوارد ذكرها بالقائمة التي تتضمنها الفقرة ٥-١٢ من الملحق ١٣.
- (ز) مشاركة الممثلين المعتمدين من الدول المعنية.

٣-١-٢ في بعض الحالات تكون الأحكام الواردة في تشريعات الدولة وتنظيماتها غير كافية لضمان الامتثال للملحق ١٣، إذ أنها لا تنطبق على السلطات القضائية التي قد تستخدم عناصر عمليات التحقيق دون أي مراعاة للآثار الضارة المذكورة بوضوح في الفقرة ٥-١٢ من الملحق ١٣.

٢-٢ تنظيم وتعيين موظفي سلطة التحقيق أو تنظيم وتعيين موظفي الدول التي ليس لديها سلطة تحقيق دائمة

١-٢-٢ فيما يتعلق بالجوانب التنظيمية، تنقسم الدول إلى المجموعات التالية:

- المجموعة ١: الدول التي أنشأت سلطة تحقيق دائمة ومنفصلة عن سلطات الطيران المدني (CAA).
- المجموعة ٢: الدول التي أنشأت مكتباً دائماً داخل نطاق سلطات الطيران المدني يضطلع بمسؤولية اجراء التحقيقات في الحوادث/الوقائع.
- المجموعة ٣: الدول التي لم تنشئ كيانياً ثابتاً داخل أو خارج سلطات الطيران المدني ليضطلع بمسؤولية اجراء التحقيقات في الحوادث/الوقائع.
- ٢-٢-٢ تكون الجوانب التنظيمية عادة أكثر اشكالية في الدول التي تقع في المجموعتين ٢ و ٣. وترتبط الاهتمامات المشتركة في تلك الدول بتضارب المصالح وصعوبة وجود خبراء فنيين مخصصين لفترة عملية التحقيق بكاملها.
- ٣-٢-٢ لا يوجد لدى عدد من الدول القدرة على انشاء نظام تحقيق خاص بها أو وسائل لفعل ذلك كما أنها تفتقر إلى الارشادات الخاصة بمعرفة كيفية التعاون مع دول أخرى (لانشاء مكتب دون اقليمي للتحقيق في الحوادث والوقائع على سبيل المثال).

٤-٢-٢ فيما يتعلق بتدريب المحققين، ورغم وجود كتاب دوري مكرس لهذا الموضوع وضعته الايكاو بعنوان — الخطوط التوجيهية لتدريب المحققين في حوادث الطائرات (Circ 298)، لم يرق العديد من الدول بعد بانشاء نظم تدريب رسمية (بما في ذلك سياسة التدريب والبرامج والخطط الدورية)، و/أو لم تكفل تلبية الاحتياجات المحددة للدولة من خلال التدريب المتقدم لخبرائها الفنيين.

٥-٢-٢ ترتبط الشواغل الأخرى بتمويل التحقيقات وتوفير المعدات الملائمة ووسائل النقل والاتصال.

٣-٢ إجراءات الإبلاغ

١-٣-٢ لم تعين بعض الدول، خاصة الدول الواردة في المجموعة ٣ المذكورة أعلاه، الموظفين أو الكيان المسؤول عن تلقي أو نقل ومعالجة بلاغات الحوادث والوقائع.

٢-٣-٢ يتسم النظام الداخلي للإبلاغ في بعض الدول، بالضعف إذ لا تُبلّغ سلطات الدولة بعدد مهم من الحوادث. وبوجه خاص أكثر، يمكن أن نعتبر أن عددا من الوقائع الخطيرة لا تُبلّغ بها فورا سلطات طيران الدولة وبالتالي لا يتم التحقيق فيها على الإطلاق أو لا يتم بصفة كاملة.

٣-٣-٢ بالإضافة إلى هذا، لم يقدم عدد من الدول إلى الايكاو رقم هاتف للاتصال يعمل على مدار ٢٤ ساعة لاستخدامه للإبلاغ الفوري من قبل دول أخرى معنية بحوادث ووقائع خطيرة.

٤-٣-٢ ولا يتم اعطاء الشكل الرسمي لإجراءات الإبلاغ في عديد من الدول.

٤-٢ إجراءات التحقيق

١-٤-٢ يجب تكملة المواد التي تصدرها الايكاو في مجال التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها في كل دولة عن طريق إجراءات محددة وعمليات ومبادئ توجيهية وقوائم مرجعية أو أية إرشادات أخرى حسب الملائمة، إذ ينبغي أن تعكس مثل هذه الإرشادات النظام المحدد الذي أنشأته الدولة للتحقيق في الحوادث والوقائع تحت مسؤوليتها وكذلك للمشاركة في عمليات التحقيق التي تقوم بها دول أخرى.

٢-٤-٢ إلا أن عددا من الدول لم يضع بعد مثل هذه الإجراءات والعمليات أو الإرشادات الأخرى المتعلقة بإجراء التحقيق وكذلك المشاركة في عمليات التحقيق التي تقوم بها دول أخرى. وفي بعض الحالات، تكون الإجراءات قائمة ولكنها لا تطبق دائما بصفة متسقة.

٥-٢ التقارير النهائية وتوصيات السلامة ونظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع

١-٥-٢ تكثر حالات عدم الامتثال لأحكام الايكاو الخاصة بالتقارير النهائية وتوصيات السلامة وتقارير نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع حتى في الحالات التي تكون الإجراءات قائمة. ولم يتم استكمال أو نشر عدد من التقارير النهائية. وفي بعض الحالات تم استكمال التقارير النهائية دون الخوض في عملية التشاور مع الدول المعنية الأخرى.

٦-٢ نظم الإبلاغ وقواعد البيانات ونظم منع الحوادث

١-٦-٢ ازداد أكثر فأكثر عدد الدول التي اعتمدت برمجيات نظام مركز التنسيق الأوروبي للإبلاغ عن وقائع الطيران (ECCAIRS) داخل نطاق نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع للحفاظ على قاعدة بيانات خاصة بالحوادث والوقائع. وفيما يلي الجوانب التي تثير الشواغل الرئيسية:

أ) نظام إبلاغ إلزامي غير مطبق تطبيقا تاما حيث لا يتم الإبلاغ عن العديد من الحوادث على النحو المطلوب.

ب) عدم وجود نظام طوعي للإبلاغ (على مستوى الدولة).

ج) عدم تحليل سلطات الطيران التابعة للدولة للبيانات المرتبطة بالسلامة.

٧-٢ التعاون لإنشاء أفرقة إقليمية للتحقيق

١-٧-٢ يدعم قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢: الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية والقرار ٣٦-٣: تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية - السلامة، المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة كما ورد وصفها في دليل مراقبة السلامة، الجزء (ب) - إنشاء وإدارة جهاز إقليمي لمراقبة السلامة الجوية (Doc 9734). يعد هذا مثالاً لأداة إنشاء أفرقة للتحقيق في الحوادث والوقائع. وحصلت هذه المنظمات على دعم أكبر من خلال الندوة المشتركة بين المفوضية الأوروبية والإيكاو التي عقدت بشأن المنظمات الإقليمية في مونتريال في ١٠ و ١١/٤/٢٠٠٨.

٢-٧-٢ تحيط الأمانة العامة علماً بأن ورقة العمل (AIG/08-WP/19) تقدم معلومات عن التعاون الإقليمي خلال عمليات التحقيق. وفي هذا الصدد دعي الاجتماع إلى التوصية بقيام الإيكاو بوضع إرشادات للدول لمعالجة هذه المسألة.

٣- الإجراءات المقترحة

١-٣ يرجى من الاجتماع الموافقة على التوصية الواردة في المرفق بشأن سد الثغرات المتعلقة بالملحق ١٣ التي كشفت خلال عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

المرفق

التوصية المعروضة على الاجتماع

يوصي اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لسنة ٢٠٠٨ بأن تجري الايكاو دراسة لترتيب أولويات الثغرات المرتبطة بالملحق ١٣ التي اكتشفت في أثناء عمليات التدقيق التي يجريها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لسدها بأكثر الطرق كفاءة.

— انتهى —