AIG/08-WP/22
15/8/08

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (٢٠٠٨)

مونتريال، من ١٣ إلى ٢٠٠٨/١٠/١٨

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

المنظمات الإقليمية المعنية بالتحقيق في الحوادث والوقائع

(ورقة مقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة)

الموجز

تناقش هذه الورقة دور ومزايا الهيئات الإقليمية الدولية المعنية بالتحقيق وكذلك التعديل المقترح إدخاله على الفصل الخامس من الملحق ١٣، بغرض مساعدة الدول على تحديث تشريعاتها الوطنية في مجال التحقيق في الحوادث والوقائع.

يرد الإجراء المطلوب من الاجتماع في الفقرة ٣.

١- المقدمة

١-١ توصي الفقرة ٢-١-٦ من الجزء الأول – *التنظيم والتخطيط* من *دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات* (Doc 9756) بأنه ينبغي للدول أن تشجع على إنشاء مجموعات إقليمية معنية بسلامة الطيران. ويمكن أن تعالج هذه الهيئات الإقليمية فيما تعالج قضايا التحقيق في الحوادث الجوية، من قبيل تفويض سلطة إجراء التحقيقات (كليا أو جزئيا)، وإقامة التعاون المشترك بين الدول في إطار هذه التحقيقات.

٢- المناقشة

٢-١ إن "لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة"، باعتبارها هيئة دولية تجمع بين اثنتي عشرة دولة[١] وفقا للسلطة التي خولتها إياها الدول الأعضاء فيها على أساس "اتفاق الطيران المدني واستخدام المجال الجوي" (وهو اتفاق دولي موقع عليه في ديسمبر ١٩٩١ ومسجل لدى الإيكاو)، والمشار إليه فيما يلي باسم "الاتفاق"، تجري، إلى جانب مهامها الأخرى، تحقيقات في حوادث الطائرات في الدول المتعاقدة أو الطائرات التي تملكها أو تصنعها هذه الدول المتعاقدة، وتضع توصيات لمنع وقوع الحوادث.

[١] جمهورية أذربيجان، وجمهورية أرمينيا، وجمهورية بيلاروس، وجورجيا، وجمهورية كازاخستان، وجمهورية قيرغيزستان، وجمهورية مولدوفا، والاتحاد الروسي، وجمهورية طاجيكستان، وتركمانستان، وأوكرانيا، وجمهورية أوزبكستان.

٢-٢ تتمتع لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة بخبرة تفوق ١٥ سنة في مجال التحقيق في حوادث الطائرات ومنع وقوعها بالنيابة عن الدول. وتدعم هذه اللجنة الجهود التي تبذلها الإيكاو في تحسين التفاعل بين الدول على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي في إيجاد حلول للقضايا المتعلقة بسلامة الطيران، بناء على استنتاجات وتوصيات مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية الذي انعقد من ٢٠ إلى ٢٠٠٦/٣/٢٢. وتنطلق هذه اللجنة في مسعاها من كون إنشاء منظمات إقليمية ودون إقليمية، بما في ذلك الهيئات المعنية بالتحقيق في الحوادث ومنع وقوعها، ينطوي على إمكانيات ضخمة لتزويد الدول بالمساعدة العملية عند الاضطلاع بالواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتقها وفقا *لاتفاقية الطيران المدني الدولي* (Doc 7300)، وملاحقها والإجراءات والممارسات الحالية التي تكفل السلامة الجوية. وقدمت اللجنة معلومات في هذا الصدد (ورقة العمل A36-WP/56) في الدورة ٣٦ للجمعية العمومية للإيكاو.

٢-٣ إن مسألة إنشاء منظمات إقليمية، مثل لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة، تنطوي على مزايا واضحة لجميع الدول، لا سيما الدول التي تنقصها الموارد المالية والتكنولوجية والبشرية الكافية:

٢-٣-١ تجري التحقيقات وفقا للقواعد الموحدة التي تمتثل بالكامل اتفاقية الايكاو للطيران المدني والقواعد والتوصيات الدولية المعمول بها في الإيكاو.

٢-٣-٢ تتسم هذه المنظمات الإقليمية بطبيعتها بالاستقلالية لأنها لا تتجاوز مجرد إطار السلطات المعنية بالطيران المدني التابعة لأي دولة بعينها فحسب، بل تتجاوز أيضا إطار السلطات الأخرى للدول.

٢-٣-٣ ولا تتطلب القضايا المتعلقة بسلامة الطيران مجرد معرفة دقيقة وخبرة واسعة، بل تتطلب أيضا تمويلا كبيرا وموارد مشتركة وتجارب خبراء من نوع خاص. ويبدو أنه من باب زيادة الجدوى الاقتصادية والكفاءة أن تتم الاستعانة بمحققين فنيين متخصصين وتدريبهم، وتجهيز المختبرات الفنية، مثلا لقراءة مسجلات بيانات الرحلة والمسجلات الصوتية لمقصورة القيادة، في إطار منظمة إقليمية، وتوزع بالتالي النفقات التي لا تستطيع دولة منفصلة أن تتحملها.

٢-٣-٤ ومع إنشاء الهيئات الإقليمية، من الطبيعي أن يزداد عدد التحقيقات في الحوادث والوقائع، مما يسمح بالحفاظ على الكفاءة الضرورية للمحققين وتطوير مهارات عملية في مجال التحقيق.

٢-٣-٥ ولا يمكن الآن أن تنفرد الدول بإجراء التحقيق في حوادث الطائرات، لأن الأمر لا يتطلب فقط مشاركة دول التصميم والتصنيع والتشغيل والتسجيل، بل الدول التي ذهب مواطنوها ضحية الحادث أيضا. ويتحدد الطابع متعدد الجنسيات للتحقيق إلى حد كبير بمسألة هجرة الأشخاص على نطاق واسع في العالم وداخل إقليم معين. ويسهل كثيرا منع وقوع تضارب في المصالح في إطار المنظمات الإقليمية، نظرا لأن هذه المنظمات تمثل في الكثير من الحالات عدة دول، الأمر الذي ييسر مسائل التفاعل وتبادل المعلومات والإعلان.

٢-٣-٦ ومن السهل جدا تقديم التوصيات التي أعدت على أساس التحقيقات إلى السلطات المعنية وتتبع كيفية الاهتمام بهذه التوصيات، لا سيما عندما تكون دولة أو عدة دول متعاقدة من الدول المصنعة.

٢-٣-٧ ومن السهل جدا إقامة التعاون الدولي مع الدول الأخرى والمنظمات البارزة، لأنه ليس من الضروري أن تبرم كل دولة منفصلة مذكرات تفاهم وأن تكون عضوا في المنظمات الدولية. ويمكن اتخاذ هذه الإجراءات في إطار المنظمة الإقليمية. وتزداد قدرة الدول أيضا على التأثير على القرارات الدولية والإقليمية، نظرا لسهولة تنسيق القضايا مع الدول الأخرى.

٢-٤ ومن الضروري الإشارة إلى أنه عند إنشاء هذه المنظمات الإقليمية، يجب على السلطات الوطنية المعنية بالتشريعات النظر في إمكانية تفويض بعض السلطات إلى المنظمات الدولية وموارد تمويل هذه المنظمات. وسيكون من السهل جدا إدراج هذه الأحكام في التشريعات الوطنية، إذا كانت الوثائق الأساسية الدولية تتضمن من الأصل بعض المراجع والتوصيات.

٣- الإجراء المقترح

٣-١ يُقترح النظر في المواد المقدمة، للتأكيد مرة أخرى على أن الإيكاو تشجع الدول على دعم إنشاء المجموعات والمنظمات الإقليمية، بما في ذلك المنظمات المعنية بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وإدخال تعديلات على الملحق ١٣ المقترح في المرفق بورقة العمل هذه بخصوص إمكانية تكليف المنظمات الدولية بإجراء تحقيقات.

— — — — — — — —

المرفق

التعديل المقترح ادخاله على الملحق ١٣

. . .

الفصل الخامس – التحقيق

مسؤولية فتح التحقيق واجرائه

. . .

دولة وقوع الحادث

٥-١ يجب على دولة وقوع الحادث أن تفتح باب التحقيق في ظروف الحادث، وتتحمل مسؤولية اجراء التحقيق، ولكن يجوز لها أن تفوض اجراء التحقيق اما كليا أو جزئيا الى دولة أخرى أو منظمة دولية (مشتركة بين الدول) بالاتفاق والقبول المتبادلين. وعلى أي حال يجب على دولة وقوع الحادث أن تستخدم كل الوسائل اللازمة لتسهيل التحقيق.

٥-١-١ ***توصية*** ــ *ينبغي أن تفتح دولة وقوع الحادث تحقيقا في ملابسات الواقعة الخطيرة. ولهذه الدولة أن تفوض اجراء التحقيق، سواء كليا أو جزئيا الى دولة أخرى أو منظمة دولية (مشتركة بين الدول) بالاتفاق والقبول المتبادلين. وعلى أي حال ينبغي لدولة وقوع الحادث أن تستخدم كل الوسائل لتسهيل التحقيق.*

. . .

ــ انتهـــى ــ