



اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (٢٠٠٨)

مونتريال، من ١٣ إلى ١٨/١٠/٢٠٠٨

البند ١ من جدول الأعمال: الملحق ١٣

٢-١: الفصل الخامس من الملحق ١٣

التحقيق في الحوادث والوقائع الخطرة، وقرار إجراء التحقيق وتحديد أولوياته

(ورقة مقدمة من أستراليا)

الموجز

أعدت هذه الورقة لرفع مستوى التوصية ١-١-٥ لتصبح قاعدة قياسية. غير أنه ينبغي اعداد إرشادات أفضل بشأن حوادث السلامة الجوية التي يجب التحقيق فيها بوصفها واقعة خطيرة. وتتضمن هذه الورقة رأياً مفاده أن تعريف واقعة خطيرة وتقديم إرشادات بشأنها يتطلب إدخال تعديلات. ويرد في هذه الورقة أيضاً مثال عن نظام لتحديد أولويات موارد التحقيقات. يرد الإجراء المطلوب من الاجتماع في الفقرة ٣.

١- المقدمة

١-١ تقترح ورقة العمل AIG/08-WP/3 رفع مستوى التوصية ١-١-٥ لتصبح قاعدة قياسية، مع تقييد هذا الشرط ليقصر على التحقيق في الوقائع الخطرة المتعلقة بالطائرات التي تتجاوز كتلتها القصوى ٢٢٥٠ كيلوجراما. وتتضمن ورقة العمل WP/3 أيضاً اقتراحاً بإدخال تعديل على القاعدة القياسية ٤-٥ يسمح لسلطة التحقيق في الحوادث بإجراء تحقيق محدود لنقصي الحقائق ينطوي على مزايا محدودة مقارنة بإجراء تحقيق كامل، لا سيما فيما يخص حوادث الطائرات الصغيرة المتكررة. وتعرب أستراليا عن تأييدها لهذه الاقتراحات.

٢-١ كما يطرح الاقتراح في ورقة العمل WP/3 بغرض رفع مستوى التوصية ١-١-٥ لتصبح قاعدة قياسية، مسألة ما إذا كان تعريف واقعة خطيرة والمواد الإرشادية الواردة في الإضافة (ج) كافيين لمساعدة الدول على امتثال القاعدة القياسية الجديدة المقترحة وما إذا كانت هذه الإضافة تشمل جميع الوقائع الخطرة ذات الصلة، بحيث يرجح أن ينطوي التحقيق فيها على قيمة مهمة في مجال السلامة الجوية.

٣-١ قامت أستراليا على مدى سنوات عديدة بتشغيل نظام لتحديد أولويات التحقيق في الحوادث والوقائع الخطرة لضمان تحقيق أقصى حد من عائدات تخصيص الموارد المحدودة. ويُقترح هذا النظام لادراجه كإضافة لتوجيه الدول في تحديد أولويات أنشطة التحقيقات.

٢- المناقشة

١-٢ التحقيق في الحوادث والوقائع الخطرة

١-١-٢ تعرب أستراليا عن تأييدها للمبدأ الأساسي الخاص بالتكليف بإجراء تحقيق في جميع الحوادث والوقائع الخطرة كجزء من مجموعة شاملة. غير أنه ونظرا لأن القواعد القياسية تشكل الحد الأدنى من المقتضيات التي ينبغي أن تفي بها جميع الدول مهما اختلفت قدراتها المؤسسية والمالية، ينبغي أن يتسم نطاق ومدى التحقيقات بوضوح أكثر.

٢-١-٢ ترى أستراليا أن الأولوية فيما يخص الإجراءات التنظيمية والمتعلقة بالتحقيقات ينبغي أن تُعطى في المقام الأول إلى الركاب الذين يدفعون أسعار التذاكر على متن النقل العام المنتظم وعمليات الرحلات العارضة. ولا يتوقع أو يفترض أن يكون هؤلاء الركاب على علم بالمخاطر التي يواجهونها أثناء الرحلة أو التحكم فيها. ويستند تركيز أستراليا فيما يخص هذه الإجراءات التنظيمية والمتعلقة بالتحقيقات على التسلسل الهرمي القائم على المخاطر، حيث تحظى عمليات الركاب الذين يدفعون أسعار التذاكر، بسبب توقع ارتفاع مستواها في مجال السلامة الجوية، بأكثر اهتمام فيما يخص الإجراءات التنظيمية وموارد التحقيقات. وخلافا لذلك، حيثما تتم ممارسة أنشطة جوية بالغة الخطورة نسبيا ولو أنها طوعية مثل الأنشطة الترفيهية، والرحلات الجوية للأغراض الرياضية وإجراء الاختبارات، تتراجع الأولويات المتعلقة بالإجراءات التنظيمية وبالتحقيق في الحوادث.

٢-٢ التحقيق الكامل والتحقيقات المحدودة لتقصي الحقائق

١-٢-٢ تعرب أستراليا عن تأييدها القوي للتعديلات المقترح إدخالها على القاعدة القياسية ٥-٤ في ورقة العمل WP/3. وحيثما ينطوي إجراء تحقيق مفصل على قيمة محدودة أو لا ينطوي عليها في مجال السلامة، يمكن أن يكون من المناسب إجراء تحقيق محدود لتقصي الحقائق. ومع ذلك، ينبغي أيضا تعديل القاعدة القياسية ٥-٤ أ) لتصبح بالصيغة التالية "جمع وتسجيل وتحليل كل المعلومات المتوفرة ذات الصلة" وإلا لن يلبي أي تحقيق أحكام القاعدة القياسية الموجودة. وعلى أساس ورقة العمل WP/8، ينبغي أن تأخذ القاعدة القياسية ٥-٤ ج) الصيغة التالية "تحديد الأسباب/العوامل المساهمة، إن أمكن".

٣-٢ أولويات أستراليا فيما يخص التحقيق في الحوادث والوقائع الخطرة

١-٣-٢ تقوم السياسة العامة التي تتبعها أستراليا في تخصيص موارد التحقيقات على إعطاء الأولوية والموارد إلى الحوادث التي لها قيمة محتملة أكبر فيما يخص السلامة الجوية، مرجحة حسب نوع العملية المعنية. ويتم تخصيص موارد التحقيقات وفقا للتسلسل الهرمي التالي للأولويات:

- ١- المادة ٢٦ بشأن الطائرات (الزامية)؛
- ٢- نقل الركاب - الطائرات الكبيرة؛
- ٣- نقل الركاب - الطائرات الصغيرة؛
- أ - النقل العام المنتظم والرحلات العارضة على متن الطائرات الصغيرة؛
- ب - العمليات الجوية للأغراض الإنسانية؛
- ٤- العمليات الجوية التجارية (أي ما يُدفع سعر مقابل لها) والترفيهية (مثلا للأغراض الجوية للاستمتاع)؛
- ٥- التدريب على الطيران؛
- ٦- العمليات الجوية بمشاركة الركاب (مثلا مراسلو الأنباء والدراسات الاستقصائية في مجال الجيولوجيا)؛
- ٧- الرحلات الجوية الأخرى؛
- أ - العمليات الجوية لأغراض غير نقل الركاب (مثلا لأغراض الزراعة، ونقل البضائع)؛
- ب - النقل الخاص/المسائل الشخصية؛
- ٨- العمليات الجوية للأغراض الترفيهية بالغة الخطورة/لأغراض الرياضة/لإجراء الاختبارات.

٢-٣-٢ ينبغي أن تنتظر شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها في إعداد إضافة جديدة تساعد الدول على تحديد أولويات موارد التحقيقات. وتوصي أستراليا شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها بتطبيق النظام المبين أعلاه وذلك كنقطة بداية.

٤-٢ تعريف الواقعة الخطرة

١-٤-٢ إن عملية رفع مستوى التوصية ١-١-٥ إلى قاعدة قياسية تفترض سلفاً أن تعريف واقعة خطيرة يتسم بالوضوح الكافي لتمكين الدول من تحديد بكل ثقة هذه الحوادث المتعلقة بالسلامة الجوية والتي تقع تحت هذه الفئة، وبالتالي ينبغي التحقيق فيها. وتقدم الإضافة (ج) الإرشادات اللازمة لتحديد الوقائع الخطرة من خلال سرد أمثلة. ولا يساعد المصطلح تقريباً والأمثلة الواردة بشكل كاف على تحديد الوقائع الخطرة. وعلى سبيل المثال، كيف يمكن النظر إلى حوادث "حالات تصادم وشيكة تتطلب إجراء مناورة لتفاديها" و "ارتطام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة أمكن تفاديه بالكاد" عندما تكون الطائرة المعنية مجهزة بمعدات نظام التنبيه بالحركة وتفاذي التصادم أو النظام المعزز للإنذار بالاقتراب من الأرض. ونظرت أستراليا في تقسيم حوادث انتهاك الفصل بين الطائرات، بما في ذلك الوقائع التي تتضمن عمليات النقل الجوي المنتظم، التي حددت عيوب السلامة الجوية التي تشوب إجراءات مقدمي خدمات الحركة الجوية و/أو عمليات الطائرات. واتخذت في ضوء التحقيق في هذه الحوادث إجراءات مهمة بشأن السلامة الجوية، مع أنها لا تقع ضمن تعريف الواقعة الخطرة أو ضمن الأمثلة التي تسردها حالياً الإضافة (ج).

٢-٤-٢ في حين يركز تعريف الواقعة الخطرة على النتيجة، تهتم الحوادث المحددة في الإضافة (ج) في جوهرها بزيادة الخطر الكبير الذي يهدد الطائرة و/أو طاقمها/ركابها بشكل كبير. وتتمثل المسألة الرئيسية في "هل تشكل الحادثة خطراً كبيراً؟". وتقوم نظرية نظام إدارة السلامة الجوية على مسألتين تحديد المخاطر والحد منها. ومن أجل تحقيق الاتساق، ينبغي اعتماد مصطلحات إدارة المخاطر أيضاً في تعريف الواقعة الخطرة وفي المواد الإرشادية. ومع ضرورة رفع مستوى التحقيق في الوقائع الخطرة إلى درجة قاعدة قياسية، ينبغي إعداد قائمة أكثر تحديداً للوقائع الخطرة التي تتطلب إجراء تحقيق فيها. وينبغي إيلاء الاهتمام أيضاً إلى تعديل هذه القائمة بشكل منتظم لأن الحوادث القائمة قد تتطلب إعادة تقييمها أما الحوادث الجديدة فربما تتطلب إدراجها نتيجة تقدم التكنولوجيا.

٣- الإجراءات المقترحة

١-٣ يرجى من الاجتماع القيام بما يلي:

١-١-٣ النظر في اقتراح أستراليا بتعديل القاعدة القياسية ٤-٥ أ) لتصبح بالصيغة التالية:

أ) جمع وتسجيل وتحليل كل المعلومات ذات الصلة بالحادثة أو الواقعة.

٢-١-٣ النظر في اقتراح أستراليا بتعديل القاعدة القياسية ٤-٥ ج) لتصبح بالصيغة التالية:

ج) تحديد الأسباب/العوامل المساهمة، إن أمكن.

٣-١-٣ النظر في تعديل تعريف **الواقعة الخطرة** لتعكس مبادئ إدارة المخاطر وتأخذ الصيغة التالية:

واقعة خطيرة — واقعة تشير ملابساتها إلى وقوع حادثة تتطوي على خطر كبير.

٤-١-٣ النظر في مسألة رفع مستوى الإضافة (ج) لتقديم قائمة نهائية للحوادث التي تعتبر وقائع خطيرة لأغراض التحقيق الوارد في الملحق ١٣. وينبغي أن تحدد هذه القائمة أيضاً بأنه سيتم استعراضها بانتظام.

٥-١-٣ النظر في السياسة العامة التي تتبعها أستراليا لتحديد أولويات موارد التحقيقات، بالصيغة المفصلة في ورقة العمل هذه، كإرشادات لإدراجها كإضافة إلى الملحق ١٣.

— انتهى —