



اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (٢٠٠٨)

مونتريال، من ١٣ إلى ١٨/١٠/٢٠٠٨

البند ٦ من جدول الأعمال: التعاون الإقليمي في ميدان التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها

إنشاء لجنة تكون مسؤولة عن التحقيق في الحوادث وفي الوقائع الخطيرة في أمريكا الوسطى

(ورقة مقدمة من السلفادور)

الموجز

تحتوي ورقة العمل هذه على الأساس اللازم لإنشاء لجنة إقليمية تكون مسؤولة عن التحقيق في الحوادث وفي الوقائع الخطيرة في منطقة أمريكا الوسطى وتناقش المزايا التي ستعود بها هذه اللجنة على الاقليم. ويرد الإجراء المطلوب من الاجتماع في الفقرة ١٥.

١- المقدمة

١-١ قامت وكالة سلامة الطيران لأمريكا الوسطى، عن طريق خريطة طريق سلامة الطيران لأمريكا الوسطى، بإنشاء فريق خبراء بهدف استحداث أدوات لإلزام جميع هيئات الطيران المدني في أمريكا الوسطى بمعيار ضروري مشترك يمثل الحدث الأدنى في مجال التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها. وفي الاجتماع الأول لفريق الخبراء، الذي عُقد في أغسطس ٢٠٠٧، انتخب ممثل السلفادور رئيساً لفريق الخبراء كما اتخذت سلسلة من المبادرات بغية مساعدة المنطقة، بما في ذلك ما يلي:

- (أ) تطوير اللائحة التنظيمية للطيران المدني بقصد تحقيق امتثالها للملحق ١٣ للايكاو؛
- (ب) وضع دليل وإجراءات وقوائم تحقق من أجل المحققين في الحوادث؛
- (ج) تقييم نظام قاعدة بيانات التحقيق في الحوادث وفي الوقائع الخطيرة المعتمد تنفيذه في المنطقة وجعله متوائماً مع قاعدة بيانات نظام إدارة السلامة؛
- (د) تقييم إمكانية إنشاء فريق مهمة متنوع إقليمي لتقديم الدعم إلى الدول في مجال التحقيق في الحوادث وفي الوقائع الخطيرة؛
- (هـ) اختيار شخص واحد من كل دولة من الدول الأعضاء للعمل كمحقق مسؤول في فريق المهمة المتنوع؛ وكان ينتظر تحديد محقق مسؤول من كل بلد من البلدان.

٢-١ دُعي مدير فريق الخبراء الإقليمي إلى التحدث في الحلقة الدراسية المعنية بالسلامة التي عقدتها مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية - وكالة سلامة الطيران لأمريكا الوسطى في ٢٩ و ٣٠ أبريل ٢٠٠٨ في كوستاريكا. وتركز العرض على الإنشاء المقترح للجنة إقليمية للتحقيق في الحوادث؛ وعُرض المقترح على الدول الأعضاء في المؤسسة المذكورة والمشاركين في الحلقة الدراسية وسيعرض في الاجتماع التالي لشعبة التحقيق في الحوادث التابعة للإيكافو.

٣-١ وفي الوقت الحاضر، لا توجد لدى أي دولة في المنطقة هيئة مستقلة مسؤولة عن التحقيق في حوادث ووقائع الطيران. وفي أفضل الأحوال، توجد لدى بعض الدول إدارات تتحمل المسؤولية، عند وقوع حادث أو واقعة في مجال الطيران، عن التحقيق الذي يلي الحادث والواقعة. بيد أن هذه الإدارات ليس لديها موارد مالية كافية ولا ما يلزم من الموظفين المدربين تدريباً كاملاً للقيام بواجبات التحقيق. وعلاوة على ذلك، فإن هذه الإدارات تدخل ضمن الأطر التنظيمية لهيئات الطيران المدني التي تتبعها، ولذا لا يمكن ضمان استقلالية التحقيق كما تتوخاه الإيكافو.

٢- نقاط عامة

١-٢ يشهد الطيران في أمريكا الوسطى توسعاً في الوقت الراهن. وينعكس ذلك في زيادة العمليات في المنطقة مما ينتج عنه زيادة حركة الركاب.

٢-٢ والبلدان الواقعة في أمريكا الوسطى هي بلدان نامية لديها موارد محدودة.

٣-٢ كما أن أمريكا الوسطى لديها مساحة صغيرة نسبياً بالمقارنة مع مساحة المناطق الأخرى من العالم.

٤-٢ وباستثناء بليز، فإن جميع البلدان الواقعة في أمريكا الوسطى تتحدث نفس اللغة هي الأسبانية.

٥-٢ وتوجد مبادرات إقليمية لتحقيق التكامل في أمريكا الوسطى في مجال الطيران (وكالة سلامة الطيران لأمريكا الوسطى).

٦-٢ وعند تعرض طائرة لحادث، تنتج أنظار العالم إلى البلد الذي وقع فيه هذا الحادث لأن الدولة التي يقع فيها تكون مسؤولة عن التحقيق في هذه الحالة. وتحدد دولة وقوع الحادث الأسباب المحتملة للحادث وتوصي بإجراءات سلامة ترمي إلى الحيلولة دون وقوع حوادث أخرى ذات خصائص مماثلة.

٧-٢ وفي ٢٠٠٨/٥/٣٠، وقع حادث في مطار "توكونتين" (Tocontin) بهندوراس ينطوي على طائرة إيرباص من طراز A320. ويشترك في التحقيق الجاري حالياً ممثلون من هندوراس والسلفادور وكوستاريكا ومجلس سلامة النقل الوطني (NTSB)، وإدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي، والمكتب المعني بالبحث والتحليل في مجال أمن الطيران المدني، ووحدة التحقيق في الحوادث الجوية، وشركة إيرباص والشركة الدولية لمحركات الطائرات. وكان أخطر حادث طيران وقع في منطقة أمريكا الوسطى هو الحادث الذي وقع لرحلة "تাকা" TACA 390 في ٣٠ مايو ٢٠٠٨، وقد واجه التحقيق فيه، المضطلع به حالياً، صعوبات عديدة مثل ما يلي:

أ) الافتقار إلى الوعي من جانب هيئات الطيران المدني بخصوص عملية تحقيق من هذا النوع والغرض منه؛

ب) تناول المعلومات المتعلقة بالحادث تناوياً غير سليم؛

ج) مشاكل تتعلق بالوفد المسؤول عن إجراء التحقيق؛

د) الافتقار إلى الموارد، مثل المعدات والتسهيلات، التي ينبغي الاستعانة بها في إجراء التحقيق؛

هـ) تسييس الأسباب المحتملة للحادث.

٨-٢ وفي ٢٤ أغسطس ٢٠٠٨، وقع حادث في غواتيمالا لطائرة "سيسنا كارافان" (Cesna Caravan) فقد فيها ١١ شخصا حياتهم. ويواجه التحقيق في هذا الحادث نفس المشاكل التي يواجهها التحقيق في حادث هندوراس المذكور آنفاً.

٩-٢ وتقوم عدة دول، وفقاً للملحق ١٣، بتفويض هيئات الطيران المدني التابعة لها بالمسؤولية عن إجراء التحقيق في الحوادث وفي الوقائع الخطيرة. بيد أن هذه الممارسة يمكن أن تثير أوجه تضارب محتملة في المصالح لأنه قد يتعين على المحققين إبلاغ هيئات الطيران المدني التي يتبعونها بأوجه قصور في مراقبة السلامة.

٣- المقترح

١-٣ إننا نقترح تنفيذ خطة تجريبية في أمريكا الوسطى لتقييم مدى قيمة إنشاء لجنة للتحقيق في الحوادث وفي الوقائع الخطيرة في مجال الطيران في أمريكا الوسطى ولاستحداث وإنشاء هذه اللجنة. وينطوي ذلك على إجراء تقييم بيئي؛ واستحداث إطار تنظيمي؛ والتوقيع على اتفاقات للتعاون مع الدول ومنظمات الطيران الدولية الأخرى ووضع وتنفيذ إطار تنظيمي يتواءم مع متطلبات الملحق الثالث عشر للإيكاو ويتعلق بجميع الدول الأعضاء في مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية.

٢-٣ وتجدر ملاحظة أن تنفيذ هذا المقترح لا يعني أن دولة وقوع الحادث تفوض المسؤولية عن التحقيق إلى طرف آخر، بالنظر إلى أن دولة وقوع الحادث هي جزء من المنظمة الإقليمية وأن المحقق المسؤول هو جزء من تلك الدولة.

٤- المزايا

١-٤ من شأن إنشاء لجنة إقليمية مسؤولة عن التحقيق في الحوادث وفي الوقائع الخطيرة أن يحقق ما يلي:

أ) ضمان استقلالية التحقيقات؛

ب) ضمان إجراء جميع التحقيقات على نحو يحقق الامتثال لمتطلبات الإيكاو؛

ج) ضمان توفير موارد مالية كافية لإجراء التحقيقات؛

د) الإسهام بالتدريب لضمان الإلمام الجيد من جانب أعضاء اللجنة بأساليب التحقيق في حوادث الطيران؛

هـ) الإرتقاء بصورة منطقة أمريكا الوسطى.

٥- الإجراء المقترح

١-٥ يُدعى الاجتماع إلى القيام بما يلي:

أ) تقديم دعمه لكي يمكن تحقيق هذا المشروع؛

ب) يدعى الإيكاو إلى تسمية منطقة أمريكا الوسطى لتكون موقع تنفيذ الخطة التجريبية لتقييم مدى قيمة إنشاء لجنة لأمريكا الوسطى للتحقيق في الحوادث وفي الوقائع الخطيرة في مجال الطيران، ولاستحداث هذه اللجنة وإنشائها.

- انتهى -