



اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث
ومنع وقوعها (٢٠٠٨)

مونتريال، من ١٣ إلى ١٨/١٠/٢٠٠٨

(مشروع) التقرير المقدم الى الجلسة العامة بشأن البند ١-٧ من جدول الأعمال

البند ١ من جدول الأعمال: الملحق ١٣

١-٧: الاضافة (٥) بالملحق ١٣

عقد الاجتماع جلسة واحدة بشأن البند ١-٧ من جدول الأعمال في ١٥/١٠/٢٠٠٨.

ن. ستوس
رئيس الاجتماع

البند ١ من جدول الأعمال: الملحق ١٣

٧-١: الإضافة (هـ) بالملحق ١٣

١-٧-١ المقدمة

١-١-٧-١ أخذ الاجتماع علماً بأن الإضافة (هـ) أدرجت في الملحق ١٣ في تاريخ نوفمبر ٢٠٠٦. وفي وقت لاحق، ناقشت الجمعية العمومية للايكوا في دورتها ٣٦ اقتراح باستعراض الإضافة (هـ) في سبتمبر ٢٠٠٧. وفي ضوء المداولات، وافقت الجمعية العمومية على أن اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها هو المنتدى الأمثل لتناول هذا الموضوع أكثر فأكثر.

٢-١-٧-١ أرسلت الأمانة العامة في مايو ٢٠٠٨ كتاباً تطلب فيه من الدول أن تبدي رأيها بشأن تنفيذ الفقرة ١٢-٥ من الملحق ١٣ عند النظر في الارشادات القانونية المنصوص عليها في الإضافة (هـ). وبحلول سبتمبر ٢٠٠٨، تسلمت الأمانة العامة ٥٣ ردّاً من الدول. وقد أكدت إحدى وأربعون دولة من هذه الدول أي ما نسبته ٧٧٪ أن الإضافة (هـ) ساعدتها على تنفيذ حماية بعض السجلات على النحو الوارد في الإضافة (هـ). ومن جهة أخرى، أوضحت ١٢ دولة أن الإضافة (هـ) لم تساعد على حماية بعض السجلات، ويعزى ذلك أساساً إلى العراقيل التي تعوق قوانينها وتشريعاتها الوطنية.

٢-٧-١ المناقشة

١-٢-٧-١ وقدمت الدول والمنظمات الدولية عدة ورقات عمل تتضمن عدة إجراءات مقترحة بهذا الصدد.

٢-٢-٧-١ وتضمنت النقاط الرئيسية التي طرحتها الدول في ورقاتها ما يلي:

(أ) يتطلب عدم الاتساق بين الملحق ١٣ والإضافة (هـ) مزيداً من النظر؛

(ب) الصعوبات التي تعترض تنفيذ القاعدة القياسية ١٢-٥. نظراً لأن هذه القاعدة القياسية صيغت بشكل عام، فمن الصعب تنفيذها من الناحية العملية بسبب مخاطر تقويض حماية المواد الحساسة للغاية مثل تسجيلات الصوت في مقصورة القيادة واستجواب المحققين لموظفي التشغيل وتحليل الآراء. واقترح أن تحديد مستويات الحماية المطلوبة بموجب الفقرة ١٢-٥ مع التركيز على هذه السجلات يمكن أن تؤدي إلى وضع نظام أكثر استمرارية في المستقبل وزيادة امتثال الدول.

(ج) أهمية توكي الشفافية وتبادل المعلومات كأسس للسلامة الجوية والحاجة إلى تنفيذ مفهوم "الثقافة العادلة" الذي ينشئ مناخاً يدعو إلى تشجيع وتيسير الإبلاغ بالمعلومات وتبادلها؛

(د) الحاجة إلى استعراض الإضافة (هـ) بالملحق ١٣ بغرض تقديم مبادئ توجيهية أدق لتنفيذ مفهوم "الثقافة العادلة"؛

(هـ) الحاجة إلى تزويد المتخصصين في مجال الطيران بمبادئ توجيهية عن كيفية التفاعل مع وسائل الاعلام، بهدف تحقيق التوازن الصحيح بين توفير معلومات مهمة ودقيقة إلى الجمهور مع الحفاظ في الوقت ذاته على السرية اللازمة للأشخاص حرصاً على تحقيق السلامة الجوية؛

و) الحاجة إلى استعراض الإضافة (هـ)، مع الأخذ في الاعتبار إيجاد توازن مناسب بين الشفافية، عند الحاجة، ولحماية سرية مصادر المعلومات المحددة، وتوفير خدمة أفضل للسلامة الجوية والمجتمع العالمي المعني بالتحقيق في الحوادث؛

ز) الطلب من الايكاو توفير مواد مرجعية بشأن تدابير الحماية التي اتخذتها الدول أو تعتبر عملية؛

ح) توصية الايكاو بإنشاء فريق عامل لاستعراض كيفية حماية معلومات السلامة الحساسة بموجب الإطار الذي تتيحه الاتفاقية والملحق ١٣؛

٣-٢-٧-١ تضمنت الاقتراحات التي قدمتها المنظمات الدولية وحظيت بالتأييد ما يلي:

أ) يتعين على البيانات التي يتم الحصول عليها في التحقيقات أن تكون في متناول الجهة الصانعة للطائرة، بحيث تتمكن تلك الجهة من توفير الدعم للتحقيقات، وتتخذ الاجراءات التي تضمن السلامة وتؤمن المساندة لبرامج السلامة الجاري تنفيذها؛

ب) حماية التسجيلات الصوتية للمنطقة في محيط مراقبة الحركة الجوية على نحو ما هو معمول به من اجراءات وقيود مفروضة على التسجيلات الصوتية لمقصورة قيادة الطائرة؛

ج) على الرغم من أن مفهوم "الثقافة العادلة" حظي بالمساندة، فإنه قد يكون من السابق لأوانه وضع تعريف لذلك الآن.

٤-٢-٧-١ وأعربت المناقشة اللاحقة عن تأييد واسع لجميع النقاط المطروحة في مختلف الورقات. وحظي مفهوم الثقافة العادلة بتأييد كامل غير أن بعض المشاركين أعربوا عن شكوك إزاء الحاجة إلى وضع تعريف أو حتى استخدام مصطلح "الثقافة العادلة" لأنه مفهوم لا يزال قيد التطور.

٥-٢-٧-١ بناء على المناقشة، قرر الاجتماع بالاجماع أن يوصي الايكاو القيام بدراسة تهدف الى مراجعة وتسهيل تنفيذ الفقرة ١٢-٥ والاضافة (هـ)، بمساعدة من قبل مجموعة مناسبة من الخبراء. وجرى الاتفاق على أن تكون اختصاصات المجموعة واسعة الى حد كبير، وأن تنتظر في الوثائق المعروضة تحت هذا البند من جدول الأعمال والتعليقات التي جرى الادلاء بها في أثناء مناقشة هذا البند من جدول الأعمال.

التوصية ١-٧/١ – المزيد من الدراسة لحماية بيانات السلامة

أن تتولى الايكاو القيام بدراسة تهدف الى استعراض وتسهيل تنفيذ الفقرة ١٢-٥ والاضافة (هـ) بالملحق ١٣. ويتعين القيام بهذا العمل بمساعدة مجموعة مناسبة من الخبراء، وأن يجري ايلاء الاهتمام للمسائل الموثقة والتي نوقشت تحت البند ١-٧ من اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (٢٠٠٨).

٣-٧-١ عدم الإفصاح عن تسجيلات الصور

١-٣-٧-١ جرى الاعراب عن آراء مفادها أن تسجيلات الصور في محيط مقصورة قيادة الطائرة ضرورية لتعزيز البيانات المتاحة والتسجيلات الصوتية. وقد أصبحت مثل هذه التسجيلات عملية اقتصاديا كوسيلة تسجيل محمية عند تحطم الطائرات. وجرى اثبات امكانية تنفيذ مثل هذه النظم وتم في عام ٢٠٠٣ وضع مواصفات الحد الأدنى للأداء التشغيلي (Eurocae ED-112) لهذه التسجيلات.

١-٧-٣-٢ اقتُرح ادخال تعديل على الفقرة ١٢-٥ لكي تشمل التسجيلات والنصوص المكتوبة منها، كلياً أو جزئياً، نفس مستوى الحماية أو أكثر على غرار التسجيلات الصوتية لمقصورة قيادة الطائرة. واعتُرضت احدى المنظمات على ادراج مسجلات الصور على أساس أنها تفضل أن يتناول هذه المسألة الفريق العامل المعني باستعراض الفقرة ١٢-٥ من الإضافة (هـ) بالملحق ١٣. ووافق الاجتماع على هذا الاقتراح.

١-٧-٣-٣ أبدى الاجتماع أيضاً القلق فيما يتعلق بطرق حماية تسجيلات الصور من الكشف في الدول التي ليست قادرة أو راغبة في ادراج مثل هذه الحماية في تشريعاتها الوطنية.

١-٧-٣-٤ أصدر الاجتماع التوصية التالية.

التوصية ١-٧/٢ - تعديل الفقرة ١٢-٥ في الملحق ١٣

توصية بقواعد وتوصيات وإجراءات

الفصل الخامس - التحقيق

المسؤولية عن فتح التحقيق وإجرائه

...

مسؤولية الدولة القائمة بالتحقيق

...

عدم الكشف عن السجلات

١٢-٥ يجب على الدولة القائمة بالتحقيق في حادث أو واقعة ألا تتيح السجلات المذكورة أدناه لأغراض أخرى غير أغراض التحقيق في الحادث أو الواقعة، ما لم تقرر السلطة المختصة بإدارة العدل في تلك الدولة أن أهمية إفشاء هذه السجلات تفوق ما قد ينتج عن هذا الإجراء من أثر سيء محلي أو دولي على هذا التحقيق أو على أي تحقيقات في المستقبل:

- (أ) كافة التصريحات التي تحصل عليها سلطات التحقيق من أشخاص خلال قيامها بالتحقيق؛
- (ب) كافة الاتصالات بين الأشخاص الذين كانوا مشاركين في تشغيل الطائرة؛
- (ج) معلومات طبية أو خاصة تتعلق بالأشخاص المشتركين في الحادث أو الواقعة؛
- (د) التسجيلات الصوتية لمقصورة القيادة ونصوص مكتوبة من هذه التسجيلات؛
- (هـ) التسجيلات الصوتية لوحداث مراقبة الحركة الجوية والنصوص المكتوبة لهذه التسجيلات؛
- (و) تسجيلات الصور المحمولة جواً وأي جزء أو نص مكتوب من هذه التسجيلات؛
- (ز) الآراء المعرب عنها في تحليل المعلومات، بما في ذلك معلومات مسجل الطيران.