



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

نشر التقارير النهائية للتحقيق في الحوادث

(ورقة قدمها الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI))

الموجز التنفيذي

كان الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات (ACVFFI)، منذ عام ٢٠١٥، على علم بالبيانات المثيرة للقلق الواردة من الدول الأعضاء فيما يتعلق بمستويات الامتثال غير المرضية فيما يتعلق بنشر التقارير النهائية من قبل الدول المتعاقدة في أعقاب حوادث الطيران. وتسلط ورقة العمل هذه الضوء على القلق المتزايد للاتحاد الدولي وأبرز الجهات المعنية في قطاع الطيران بشأن حالات التأخير، وفي بعض الحالات، غياب التقارير النهائية، مما يتعارض مع قواعد الملحق الثالث عشر للإيكافو – "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات". ويتم الاستشهاد بالأدلة الإحصائية لتوضيح مستوى عدم الامتثال والتشديد على أهمية نشر التقارير النهائية في الوقت المناسب وبشكل كامل لأغراض السلامة التشغيلية والشفافية المؤسسية وثقة الجمهور. لذا يُرجى من الدول الأعضاء الوفاء بالتزاماتها وتخصيص الموارد اللازمة وضمان نشر التقارير الأولية والنهائية ضمن الأطر الزمنية المحددة في الملحق الثالث عشر.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- حثّ الدول على نشر التقارير الأولية والنهائية الشاملة عن حوادث الطيران لتكون متاحة للجمهور حرصاً على تحقيق السلامة التشغيلية، على أن يتم ذلك وفقاً للأطر الزمنية والإجراءات المحددة في الملحق الثالث عشر؛
- حثّ المجلس على تحديد التدابير المناسبة واتخاذها لدعم الدول من أجل ضمان امتثالها لالتزامها بإجراء تحقيقات شاملة ونشر النتائج التي تتوصل إليها لتحسين السلامة؛
- إعادة التأكيد للدول الأعضاء والتشديد على أن التقارير الأولية يجب ألا تحل محل إصدار التقرير النهائي عن حوادث الطيران أو تؤخره إلى أجل غير مسمى؛
- دعوة المجلس إلى تحسين رصد مستويات امتثال الدول من خلال عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، بهدف تعزيز النتائج التي تدعم السلامة التشغيلية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية".
الآثار المالية:	لا توجد

¹ قدم الاتحاد الدولي لأسر ضحايا تحطم الطائرات النسختين الإنجليزية والإسبانية.

"اتفاقية الطيران المدني الدولي" (Doc 7300) الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" <u>ورقة الموقف المشترك: نشر التقارير النهائية</u> الصادرة عن المجلس الدولي للمطارات في أوروبا (ACI Europe) ؛ واللجنة الاقتصادية لأفريقيا (ECA)؛ ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)؛ واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)؛ والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)؛ والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA)؛ والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA).	المراجع:
--	----------

١ - المقدمة

١-١ في ١٠/٢/٢٠٢٥، نشر الاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA) ورقة الموقف المشترك الصادر عن كل من المجلس الدولي للمطارات في أوروبا (ACI Europe)، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا (ECA)، ومؤسسة سلامة الطيران (FSF)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، لتسليط الضوء على المؤشرات المثيرة للقلق فيما يتعلق بنشر التقارير النهائية في أعقاب حوادث الطيران. وهذه التقارير أساسية لضمان إدخال التحسينات في مجال السلامة التشغيلية ومنع وقوع الحوادث المستقبلية الناجمة عن عوامل مشابهة

٢-١ وتتص المادة ٢٦ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300، اتفاقية شيكاغو) على التزام الدول بالتحقيق في ملابسات حوادث الطيران متى نتجت عنه وفاة أو إصابة خطيرة أو كشف عن خلل فني جسيم بالطائرة أو بتسهيلات الملاحة الجوية.

٣-١ ويدعو الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات باتفاقية شيكاغو الدول المسؤولة عن التحقيق في الحادث إلى: (١) تقديم تقرير أولي إلى الإيكاو في غضون ٣٠ يوماً من تاريخ وقوع الحادث. (٢) كما يشترط أن يكون التقرير النهائي متاحاً للجمهور في أقرب وقت ممكن، وفي غضون ١٢ شهراً إن أمكن. (٣) وإذا تعذر إتاحة التقرير للجمهور في غضون الأشهر الاثني عشر هذه، يجب إتاحة بيان مؤقت للجمهور في كل ذكرى سنوية لوقوع الحادث، يُفصل التقدم المحرز في التحقيق وأي قضايا قد طُرحت فيما يتعلق بالسلامة.

٢ - المناقشة

١-٢ تشير الإحصاءات التي قدمها اتحاد النقل الجوي الدولي إلى أنه بين عامي ٢٠١٨ و ٢٠٢٣، من أصل ٢٦٨ حادثاً تم تسجيله في تقرير السلامة السنوي الصادر عن الاتحاد، تم الانتهاء من ١٤٠ تحقيقاً فقط، وهو ما يمثل ٥٢ في المائة من مجموع الحوادث، تاركاً ما يقارب نصفه (٤٨ في المائة) بدون تقارير نهائية. وبالمثل، تُظهر البيانات الواردة من مؤسسة سلامة الطيران للفترة من ٢٠١٨ إلى ٢٠٢٢ أنه بالنسبة للحوادث أو الوقائع الخطيرة التي تحدث للطائرات التي يزيد وزنها عن ٥٧٠٠ كغ، كان من اللازم تقديم تقارير في شأن ما مجموعه ٤٤٨ حالة بموجب الملحق الثالث عشر للإيكاو، في حين لم يتم الانتهاء سوى من ١٦٠ حالة منها فقط (٣٦ في المائة).

٢-٢ كذلك فإن نشر التقارير النهائية يمكن من الوصول إلى فهم سريع للأحداث التي أدت إلى وقوع الحادث، ومساعدة سلطات الطيران والجهات المعنية في القطاع في تحديد مشكلات السلامة ومعالجتها بسرعة، وتنفيذ التدابير التصحيحية والوقائية لتجنب وقوع حوادث مماثلة. أما التأخير في نشر مثل هذه التقارير فيمنع الدول والمشغلين والأطراف المعنية الأخرى من تقادي وقوع المزيد من الخسائر في الأرواح أو الإصابات، ويحول دون تحقيق النتيجة المرجوة عملاً بأحكام المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو.

٣ - الخلاصة

١-٣ يتطلب الالتزام القوي بالشفافية والتحسين المستمر للسلامة الجوية أن تكفل الدول نشر تقارير التحقيق بشكل كامل ودون إبطاء لتكون في متناول الجميع. ويُعدّ التشديد على هذه القاعدة والامتثال لها أمراً ضرورياً لضمان موثوقية منظومة السلامة على الصعيد الدولي والتعلّم من الخبرات السابقة على المستوى المؤسسي وإبداء الاحترام الواجب للضحايا وأسرهم.

٢-٣ ويجدر التذكير بالالتزام الدول أمام الإيكاو وبموجب أحكام اتفاقية شيكاغو للامتثال للقواعد الدولية، لا سيما عندما تسهم هذه القواعد في تحسين السلامة التشغيلية التي تهدف في نهاية المطاف إلى حماية أرواح المنتفعين بمنظومة الطيران المدني وسلامتهم البدنية.

٣-٣ ويتطلب الالتزام بالشفافية والتحسين المستمر للسلامة الجوية أن تلتزم الدول بإصدار تقارير التحقيق بشكل كامل وفي الوقت المناسب وتيسير الوصول إليها. ويُعدّ تعزيز هذا الالتزام من خلال إشراف مجلس الإيكاو ضرورياً للحفاظ على الثقة في الإطار العالمي للسلامة الجوية ودعم حقوق الضحايا وأسرهم.

٤-٣ ومن الضروري أيضاً أن نوضح للدول الأعضاء أن التقارير الأولية ليست كافية، لأنها ليست شاملة ولا تُحدّد أو تُحلّل أوجه الخلل المتكررة التي سبّبت الحوادث المعنية. ولا يعفي نشر تقرير أولي الدولة العضو من استيفاء شرط إصدار تقرير نهائي وفقاً للملحق الثالث عشر.

٥-٣ ويعتبر من الضروري أيضاً أن ترصد الإيكاو أداء الدول وأن تُحدّد أسباب عدم نشر التقارير النهائية وأن تتخذ المبادرات المناسبة لمعالجة هذه الثغرات.

— انتهى —