



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند ٢٤ من جدول الأعمال: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

سلامة القيادة: تعزيز نشر تقارير التحقيق في الحوادث وآلياتها

(ورقة مقدّمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)
والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)
والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA))

الموجز التنفيذي

يعد نشر التقارير النهائية في الوقت المناسب بعد التحقيقات في حوادث الطائرات مطلباً أساسياً بموجب الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" من اتفاقية الإيكاو.

أقر الاجتماع الرابع عشر لمؤتمر الملاحة الجوية التابع للإيكاو (ANC/14) بالمخاطر التي يتعرض لها نظام الطيران العالمي عندما لا يتم تطبيق الدروس المستفادة من التحقيقات في الوقت المناسب. فبين عامي ٢٠١٨ و٢٠٢٣، كما ورد في التقرير السنوي للسلامة الصادر عن الإيكاو، تم إصدار تقرير نهائي عن ٥٧٪ من الحوادث البالغ عددها ٢٦٩ حادثاً التي صنفها فرقة العمل المعنية بتصنيف حوادث الطيران (ACTF) التابعة للإيكاو.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أ) حث الإيكاو على فرض مزيد من الامتثال للملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" من خلال دعوة جميع الدول إلى التنفيذ الكامل لأحكامه بما في ذلك الالتزام الصارم بالجدول الزمنية المحددة فيه، لضمان النشر الإلزامي وفي الوقت المناسب للتقارير النهائية الشاملة وذات الجودة العالية.
- ب) حث الإيكاو على تشجيع الدول التي تفتقر إلى القدرة اللازمة لإجراء تحقيقات في حوادث الطائرات على تعزيز خبراتها أو، في حالة محدودية الموارد، السعي للحصول على الدعم من خلال الشراكة مع منظمات السلامة الإقليمية، للوفاء بالتزاماتها بموجب الملحق الثالث عشر.
- ج) الطلب من الإيكاو أن تطلب بشكل مستمر من سلطات التحقيق في الدول تطوير الكفاءات والحفاظ عليها من خلال برنامج تدريبي مخصص للتحقيق في الحوادث.
- د) حث الدول على إنشاء وكالات تحقيق مستقلة تماماً، منفصلة هيكلياً ووظيفياً عن الهيئات التنظيمية والمشغلين والسلطات السياسية؛
- هـ) توصية الإيكاو بتقديم دعم موجه للدول التي توجد فيها ثغرات واضحة في تنفيذ إجراءات السلامة، ولا سيما تلك التي حددتها عمليات التدقيق لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) حيث يتم تسليط الضوء على أوجه القصور في التحقق في الحوادث والوقائع.
- و) دعوة الإيكاو إلى مراجعة فعالية برنامج المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO) واتخاذ التدابير اللازمة، حسب الاقتضاء، لدعم الدول التي تفتقر إلى الموارد الكافية لإنشاء هيئة مستقلة خاصة بها للتحقيق في الحوادث..

^١ قدّم الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإيكاو) هذه الورقة باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية والروسية والصينية والفرنسية.

الأهداف الاستراتيجية	ترتبط ورقة المعلومات هذه بالهدف الاستراتيجي: " تحقيق الأمن والأمان لكل رحلة جوية".
الآثار المالية	من غير المتوقع أن تترتب آثار مالية كبيرة على الإيكاو، نظراً لإمكانية تطوير هذا العمل من قبل الهيئات العاملة القائمة. والإيكاو مستعدة لدعم التطورات المطلوبة لمعالجة الإجراءات المقترحة.
المراجع	الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" لاتفاقية الطيران المدني الدولي

١ - المقدمة

١-١ يعد نشر التقارير النهائية في الوقت المناسب بعد التحقيقات في حوادث الطائرات مطلباً أساسياً بموجب الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" من اتفاقية الإيكاو. ويحدد الإطار المتطلبات قصيرة ومتوسطة وطويلة الأجل لعملية التحقيق في الحوادث. كما يحدد متطلبات استقلالية سلطة التحقيق في الحوادث.

٢-١ أقر المؤتمر الرابع عشر لمؤتمر الملاحة الجوية التابع للإيكاو (ANC/14) المخاطر التي يتعرض لها نظام الطيران العالمي عندما لا يتم تطبيق الدروس المستفادة من التحقيقات في الوقت المناسب.

٣-١ فبين عامي ٢٠١٨ و ٢٠٢٣، أظهرت بيانات حوادث الطيران والتقارير النهائي للتحقيق في الحوادث الصادرة عن الإيكاو، كما وردت في التقرير السنوي للسلامة الصادر عن الإيكاو، أن فقط ٥٧٪ من الحوادث البالغ عددها ٢٦٩ حادثاً، والتي صنفها فرقة العمل المعنية بتصنيف حوادث الطيران (ACTF) التابعة للإيكاو، تم إصدار تقرير نهائي عنها. ويسلط هذا الرقم الضوء على التحديات الكبيرة في القدرات والامتثال غير المتسق للالتزامات الملحق الثالث عشر للإيكاو. والإيكاو ملتزمة بمعالجة هذه المسألة وستكتفب الجهود من خلال خارطة طريق شاملة لتحسين جودة ومعدل إكمال تقارير التحقيق النهائية. كما كرر المؤتمر الرابع عشر لمؤتمر الملاحة الجوية الحاجة الملحة إلى قيام الدول بالإبلاغ عن الحوادث والتحقيق فيها في الوقت المناسب.

٢ - المناقشة

١-٢ تعتبر السلامة الأولية القصوى للإيكاو. إن تعزيز أهمية التحقيقات في الحوادث، وتعزيز فعالية قدرات التحقيق، والحاجة إلى نشر تقارير التحقيق في الحوادث في الوقت المناسب، وإنشاء مستودع لتوصيات السلامة المستمدة من تقارير التحقيق في الحوادث هي أهداف رئيسية مدرجة في خطة عمل الإيكاو.

٢-٢ إن عدم نشر تقارير التحقيق في الحوادث بشكل شامل وفي الوقت المناسب يمنع المشغلين ومصنعي المعدات والجهات التنظيمية ومقدمي البنية التحتية وغيرهم من أصحاب المصلحة المعنيين من الوصول إلى المعلومات الهامة التي يمكن أن تمنع وقوع حوادث في المستقبل وتجعل السلامة الجوية أكثر أماناً. كما أن التأخير في نشر هذه التقارير يمكن أن يعيق تحديد مشكلات السلامة، ويمنع اتخاذ الإجراءات التصحيحية في الوقت المناسب، ويؤدي في نهاية المطاف إلى المساس بالسلامة الجوية. وتدعو الإيكاو إلى نشر تقارير التحقيق في الحوادث في الوقت المناسب وبجودة عالية، بحيث تكون شاملة وكاملة وتقدم وصفاً تفصيلياً للحدث. ويجب أن تحدد هذه التقارير العوامل المساهمة في الحادث، وتقدم توصيات قابلة للتنفيذ لمنع وقوع حوادث مماثلة في المستقبل.

٣-٢ علاوة على ذلك، تتيح التحقيقات الكاملة في الحوادث وتقارير الحوادث للناجين من الحوادث وأسر ضحايا الحوادث من فهم الحقائق التي أدت إلى وقوع الحادث. وعلى النقيض من ذلك، فإن التحقيقات والتقارير غير الكاملة يمكن أن تؤدي إلى تقويض ثقة الجمهور في السلامة الجوية.

٢-٣-١ من الناحية المثالية، ينبغي دائماً نشر نسخة باللغة الإنجليزية من هذه التقارير النهائية. فاللغة الإنجليزية هي اللغة الدولية للطيران، وتساعد النسخة الإنجليزية على تبادل المعلومات الحيوية، وتحسن فهم المخاوف بين المتخصصين في مجال الطيران من البلدان الأخرى، وتضمن نشر توصيات السلامة وتنفيذها بسرعة أكبر.

٢-٤-٤ يعد مستودع توصيات السلامة أداة قيمة لمنع وقوع الحوادث والوقائع في المستقبل. وهو يلعب دوراً في:

٢-٤-١ تحديد مشكلات السلامة النظامية - عندما تؤدي تحقيقات متعددة إلى توصيات متشابهة، فإن ذلك يشير إلى وجود قصور متكرر في السلامة في مجال الطيران؛

٢-٤-٢ إعطاء وزن أكبر وإلحاح أكبر للإجراءات العالمية - تشجيع جميع أصحاب المصلحة ليكونوا استباقيين عندما تشير الأدلة إلى أن المشكلة ليست معزولة؛

٢-٤-٣ تسهيل تحسينات السلامة المنسقة - يدعم تطوير تحسينات السلامة الموحدة ويعزز جهود مراقبة الامتثال؛

٢-٤-٤ تحسين فعالية التحقيق - من خلال جعل تقارير التحقيق أكثر قيمة واستهدافاً وتأثيراً؛

٢-٤-٥ إنشاء حلقة تغذية راجعة - تشجيع جميع أصحاب المصلحة على التخفيف من المخاطر المعروفة واتخاذ تدابير استباقية لمنع الحوادث المستقبلية.

٢-٥ وللتأكيد مرة أخرى، فإن تحقيقات حوادث الطائرات والتوصيات الصادرة عنها أمران ضروريان لتعزيز السلامة الجوية، ويهدفان في المقام الأول إلى منع وقوع حوادث في المستقبل. ويعد التحقيق في الحوادث حجر الزاوية في السلامة الجوية العالمية، ويعتمد على لوائح وإجراءات صارمة ومحققين أكفاء. والتدريب أمر بالغ الأهمية لتطوير هذه الكفاءات والحفاظ عليها. وتقوم الإيكاو بتشجيع الإيكاو على ضمان استمرار كفاءة سلطات التحقيق في الدول من خلال دورات تدريبية مخصصة للتحقيق في الحوادث.

٢-٦ على غرار نشر التقارير النهائية في الوقت المناسب، يجب أيضاً نشر التقارير الأولية في الوقت المناسب بعد وقوع حادث أو واقعة لضمان النشر السريع للمعلومات الواقعية الرئيسية في مرحلة مبكرة من العملية. وهذا يساعد على منع سوء التفسير والتكهنات وانتشار المعلومات المضللة. هذا النشر في الوقت المناسب أمر بالغ الأهمية للتواصل وتبسيط الضوء على مشكلات السلامة التي تم تحديدها في النتائج المبكرة للتحقيق، مما يسمح للسلطات باتخاذ الإجراءات التصحيحية والوقائية في الوقت المناسب.

٢-٧ أصبحت وسائل التواصل الاجتماعي بشكل متزايد منصة للنقاش والتدقيق المكثف، وتخدم أغراضاً مختلفة مثل تعزيز القضايا الاجتماعية ومشاركة الأخبار وربط المجتمعات على مستوى العالم. وغالباً ما تجذب حوادث النقل الجوي التجاري اهتماماً إعلامياً كبيراً، مما يؤدي إلى نقاش عام سريع ومستمر. ونظراً للطبيعة الشاملة لوسائل التواصل الاجتماعي وسرعة انتشار المعلومات، من الضروري نشر تقرير أولي يتضمن الحقائق على وجه السرعة لضمان التواصل الدقيق والمسؤول حول الحادث.

٢-٨ تعتبر حماية هوية جميع الأشخاص المتورطين في حادث أو واقعة خطيرة أمراً ضرورياً لتقليل التوتر، ومنع المضايقات، وحماية سلامتهم العامة.

٢-٩ على الرغم من المتطلبات المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر من الإيكاو، لا يزال هناك مستوى غير مقبول من عدم الامتثال للالتزامات المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو بشأن الطيران المدني الدولي (Doc 7300)، مما يؤدي إلى تأخير كبير في نشر التقارير أو عدم نشرها على الإطلاق.

٢-١٠ ويدعم ذلك نتائج عمليات تدقيق الرقابة على السلامة، التي أجريت في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، والذي كشف أن العديد من الدول تواجه صعوبات في إنشاء أنظمة فعالة للتحقيق في الحوادث والوقائع. وترجع هذه التحديات في المقام الأول إلى ما يلي:

- ١٠-١-٢ عدم كفاية الموارد أو الخبرة الفنية أو التمويل اللازم لإجراء التحقيقات في الوقت المناسب وفقاً للملحق الثالث عشر.
- ١٠-٢-٢ كفاءة المحقق، مع التأكيد على أن جميع محققي حوادث الطائرات يجب أن يكونوا نشطين ومحدثين ولديهم مهارات محدثة، مثل التدريب على تقنيات تحليل البيانات المتقدمة.
- ١١-٢ بالنسبة للدول التي لا تملك الموارد اللازمة للتحقيقات، فإن إنشاء المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO) يمثل نهجاً عملياً لإجراء تحقيق كامل في الحوادث بشكل فعال لتقديم تقرير نهائي. وتشجع الإيكاو بشدة الإيكاو على تقييم فعالية برنامج المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع من خلال المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOO) وبرنامج تقييم المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RRAP).
- ١٢-٢ علاوة على ذلك، تُحث الإيكاو على اتخاذ التدابير اللازمة التي تمكن وتشجع الدول، التي ليس لديها موارد كافية، على إنشاء هيئة مستقلة خاصة بها للتحقيق في الحوادث، للمشاركة بنشاط في المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع.
- ١٣-٢ تقدم بعض هيئات أو سلطات التحقيق تقاريرها إلى وزارة النقل أو وزارة العدل أو هيئة الطيران المدني، مما قد يؤدي إلى تضارب في المصالح.
- ١٤-٢ عندما لا تكون وكالة التحقيق في الحوادث التابعة للدولة مستقلة عن هيئة الطيران التابعة للدولة، كما تقتضيه الإيكاو، فإن ذلك قد يعرض مصداقية التحقيق وكذلك التقرير النهائي والنتائج والاستفادة من التوصيات الناتجة للخطر.

٣- الخلاصة

- ١-٣ تعد عملية التحقيق في الحوادث واحدة من أهم أدوات التعلم للنهوض بمعايير السلامة الجوية العالمية. ولكن للتعلم من الحوادث، يتطلب قطاع الطيران تقارير تحقيق مستقلة وكاملة ومتاحة وفي الوقت المناسب. وينبغي على الدول الالتزام بالمتطلبات المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر من الإيكاو ونشر تقارير نهائية شاملة عن تحقيقات الحوادث وفقاً للتوصيات، ولا سيما الجداول الزمنية التي يتطلبها هذا الملحق، لضمان التحسين المستمر للسلامة الجوية.

— انتهى —