



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون اللجنة الفنية

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

الامتثال لمعايير الملحق الثالث عشر من اتفاقية شيكاغو

(ورقة مقدمة من المملكة الأردنية الهاشمية نيابة عن الدول الأعضاء بالمنظمة العربية للطيران المدني)²

ملخص تنفيذي

تسلط هذه الورقة الضوء على التحديات المرتبطة بالترجمة والمفاهيم التنظيمية، فيما يتعلق بصياغة الوثائق الإرشادية ذات الصلة بما يعزز دقة التنفيذ ويمنع إساءة الفهم أو التطبيق خلال عملية الامتثال الأعلى الممكن لمتطلبات الملحق الثالث عشر لاتفاقية شيكاغو.

كما تشير هذه الورقة إلى التحديات القائمة في تطبيق المتطلبات المستجدة للملحق الثالث عشر لاتفاقية شيكاغو المتعلقة باستقلالية عملية التحقيق في حوادث الطيران الدولية وذلك بوضعها ضمن إطار دولي وواقعي ينسجم مع حجم وتعقيد قطاع الطيران في الدول الاعضاء حيث يعزى إعادة تركيز الإرشادات لتحقيق أعلى استقلالية ممكنة لعملية التحقيق في حوادث الطيران الدولية عوضاً عن نمذجة المؤسسات دون ضمان الاستقلالية لعملية التحقيق.

هذه الورقة تتناول موضوعين رئيسيين يؤثران على تطبيق معايير الملحق الثالث عشر من اتفاقية شيكاغو كما يلي:

١- دقة الترجمة للمصطلحات الفنية في النسخة العربية من الملحق، وتحديات الفهم الناتجة عن الترجمة غير الدقيقة في نطاق تطبيق الملحق وعملية عكسه على التشريع الأساسي للدولة.

٢- استقلالية التحقيق في الحوادث ومراعاة الاختلافات بين النماذج التنظيمية المختلفة المتبعة في الدول الأعضاء.

الإجراء:

دعوة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إلى:

أ) مراجعة شاملة للترجمة العربية للملحق الثالث عشر، والعمل على توحيد المصطلحات القانونية بما يضمن دقة التطبيق بالتنسيق مع المنظمة العربية للطيران المدني.

¹ قدمت المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO) النسخة باللغة العربية.

² الجزائر والبحرين وجزر القمر وجيبوتي ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا وموريتانيا والمغرب وعمان وفلسطين وقطر والسعودية والصومال والسودان وسوريا وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن.

(ب) مراجعة الوثائق التوجيهية الصادرة عن الإيكاو، والتأكيد على ضرورة الاستناد إلى بيانات وأمثلة مدعمة بالأدلة قبل تعميم أي استنتاج على كافة الدول الاعضاء. (ج) اقتراح اعتماد صيغة مرنة لاستقلالية التحقيق في حوادث الطيران المدني، تراعي الفروقات في الأنظمة الحكومية والمؤسسية وتسمح للدول باختيار الهيكل الأنسب لقطاع الطيران فيها والذي يضمن الاستقلال لعملية التحقيق.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه "بضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية" و"تتكفل اتفاقية الطيران المدني الدولي والمعاهدات والقوانين والتنظيمات ذات الصلة بالتصدي لجميع التحديات".
الأثار المالية:	لا يوجد
المراجع:	الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطيران الوثيقة Doc 9756 - دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطيران

١ - المقدمة

١-١ تهدف اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي إلى تنظيم الطيران المدني العالمي وضمان تطويره بصورة آمنة ومنظمة. وتعد الملاحق التابعة للاتفاقية (Annexes) أداة أساسية لتحقيق هذه الغاية، إذ تتضمن "المعايير والإجراءات الموصى بها" (SARPs) التي تهدف إلى تعزيز السلامة، والأمن، وكفاءة الملاحة الجوية، وتيسير النقل الجوي، وحماية البيئة، من خلال توحيد الممارسات الفنية والتشغيلية بين الدول الأعضاء.

٢-١ وبموجب الملحق الثالث عشر تنص الفقرة ٣-٢ من الملحق على أن "تشكل الدولة هيئة للتحقيق في الحوادث تكون مستقلة عن هيئات الطيران الحكومية وغيرها من الكيانات التي قد تتدخل في سير التحقيق أو موضوعيته" حيث إن الهدف من استقلالية الجهة المسؤولة عن التحقيق في حوادث الطيران المدني منع أي تدخلات مقصودة في إجراءات التحقيق وضمان الاستقلالية الموضوعية وفعالية التحقيق.

٣-١ والهدف من وجود الكتيبات أو الأدلة (Manuals) الخاصة بالإيكاو هو توفير إرشادات تفصيلية وتطبيقية تساعد الدول الأعضاء ومزودي خدمات الطيران على تطبيق المعايير والإجراءات الموصى بها الواردة في ملاحق اتفاقية شيكاغو بطريقة فعالة ومنظمة.

٢ - تجربة المملكة الأردنية الهاشمية في تعديل التشريع الأساسي:

١-٢ في عام ٢٠٢٤، شرعت المملكة الأردنية الهاشمية في تعديل قانون الطيران المدني رقم ٤١ لعام ٢٠٠٧ وتعديلاته بما ينسجم مع المتطلبات الدولية الخاصة بالتحقيق في حوادث الطيران المدني كما وردت في الملحق الثالث عشر لاتفاقية شيكاغو. وقد كشفت هذه التجربة عن عدد من التحديات المتعلقة بالترجمة العربية للملحق، حيث تبين أن استخدام مصطلح "الوقائع" في النسخة العربية يُستخدم للإشارة إلى مجموعة من المفاهيم المختلفة في اللغة الإنجليزية، مثل: (Incidents, Occurrences, Events)، وذلك في حين أن النسخة الإنجليزية من الملحق الثالث عشر تميز بوضوح بين هذه المفاهيم.

٢-٢ كما أن الملحق الثالث عشر في فصله الخامس يحدد مسؤولية فتح التحقيق إجرائياً في حوادث الطيران والوقائع الخطرة فقط (Accidents and Serious Incidents) وهو الأمر الذي ينسجم مع متطلبات الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة بجمع وتحليل وإدارة بيانات السلامة وتوظيفها في إدارة السلامة على مستوى الدولة وبما يضمن رصد وقائع الطيران (Occurrences) وتحليلها للاستفادة منها في مبادرة تحسين السلامة وتحقيق أهداف الخطط والبرنامج الوطنية للسلامة، إلا أن الملحق الثالث عشر بترجمته العربية وبعدم تميزه بين (Incidents & occurrences) باستعمال لمفرد "الوقائع" في الحالتين في عناوينه وفي سرده للإجراءات يلقي بالغموض على محتوى الملحق الثالث عشر فيما يتعلق بحتمية فتح تحقيق دولي في حالة رصد الواقعة (Occurrence) وحتى دون أن تنطبق عليها صفة الحادث أو الواقعة الخطرة.

٢-٤ هذا الخلط في المصطلحات تسبب في تعقيد عملية صياغة التشريع الأساسي للدولة، وأدى إلى احتمالية توسيع نطاق الالتزامات الفنية والقانونية بصورة لا تتناسب مع المقصود الأصلي من الملحق الثالث عشر.

٢-٥ علاوة على ما سبق، وبعد الاطلاع على محتوى دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (الجزء الأول - التنظيم والتخطيط) الطبعة الثانية - ٢٠١٥ التعديل رقم ١، فقد تطرق الدليل من خلال الفقرة ٢-١-١١ من الفصل الثاني إلى "وفي حالة بعض الدول، سبق أن حدثت أمثلة على ممارسة تأثير غير مشروع ووجود تضارب في المصالح أدت إلى إدخال تغييرات تشريعية وإنشاء هيئة للتحقيق في الحوادث مستقلة هيكلياً وتنظيمياً وتشغيلياً عن وزارة النقل وسلطات الطيران المدني الحكومية الأخرى (كما حدث مثلاً في كندا ونيوزيلندا والولايات المتحدة الأمريكية). ففي تلك الدول، كشفت بعض نتائج التحقيقات عن أوجه قصور في فعالية وظائف مراقبة السلامة لسلطات الطيران المدني، وعن ضغوط غير مشروعة مورست على سلطات التحقيق. وأسفرت هذه الإجراءات عن إدخال تعديلات تشريعية تنص على استقلالية هيئة التحقيق في الحوادث".

٢-٦ من خلال النص المذكور أعلاه، فإنه تم افتراض أن سلطات الطيران المدني في تلك الدول غير قادرة على ضمان الاستقلالية الكاملة في تحقيقات حوادث الطيران المدني من خلال وجود تأثير غير مشروع وتضارب مصالح والذي أسفر إلى إدخال تعديلات تشريعية تنص على استقلالية هيئة التحقيق في الحوادث، وتكمن المشكلة في هذا الطرح أن الوثيقة لم تقدم أدلة أو مراجع وشروحات كافية توضح حيثيات التدخل المشار إليه، أخذين بعين الاعتبار اختلاف المؤسسية والحاكمية التشريعية بين الدول فإن الفقرة المشار إليها أعلاه لا تجعل المعلومة مفيدة وقابلة للقياس عليها من منظور عملي أو قانوني ولا يمكن تعميمه على جميع الدول الأعضاء.

٢-٧ ففي معظم الدول الأعضاء، يتقاضى المحقق المسؤول أجره من جهة حكومية مستقلة مالياً، مثل وزارة المالية أو ما يعادلها، مما يعزز من مبدأ الحيادية والاستقلالية، في المقابل في دول أخرى فإن المحقق يتقاضى أجره من الجهة المتسببة بالحادثة أو الخاضعة للتحقيق (في الأغلب هو مقدم الخدمة)، وهو ما يثير مخاوف بشأن تضارب المصالح وغياب الاستقلالية الفعلية، إن هذا المثال الذي يمثل بعض من الدول - والتي يختلف فيها النظام المالي والتنظيمي - تم استخدامه كأساس لتعميم افتراض عدم استقلالية التحقيق على جميع الدول الأعضاء، رغم أن الأغلبية من الدول الأعضاء تعتمد نماذج أكثر حيادية واستقلالية وخصوصاً في النظام المالي.

-انتهى-