



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

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

نحو إطار قانوني للتصنيف العالمي لتقارير التحقيق في حوادث الطيران

(ورقة مقدمة من جمهورية إيران الإسلامية)

الموجز التنفيذي

يعد نشر تقارير دقيقة وشفافة دون إبطاء عن التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات أمراً بالغ الأهمية لضمان سلامة الطيران ومنع وقوع حوادث مماثلة في المستقبل. وعلى الرغم من أن الملحق الثالث عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" يوفر الإطار القانوني الدولي اللازم لإجراء هذه التحقيقات، فإن هناك فروقاً كبيرة بين البلدان من حيث جودة تقارير التحقيق وإمكانية الاطلاع عليها وامتثالها للقوانين. ولا توجد حالياً أي آلية عالمية لتقييم أو تصنيف أداء هيئات التحقيق على أساس التزامها بالقواعد المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر. وتقتصر هذه الورقة إطاراً قانونياً لتصنيف التقارير الوطنية للتحقيق في حوادث الطائرات على أساس قانون الطيران الدولي ومبادئ حقوق الإنسان (مثل الحق في معرفة الحقيقة والحصول على المعلومات) وأفضل الممارسات في إعداد التقارير عن الحوادث. وتبحث ورقة العمل هذه أيضاً التحديات القانونية التي تواجه تنفيذ مثل هذا الإطار وتحلل الدور المحتمل للإيكاو والجهات الفاعلة الدولية الأخرى.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أ) الإقرار بضرورة وضع إطار قانوني عالمي لتصنيف تقارير التحقيق في حوادث الطائرات، مما يعزز التوحيد والشفافية والمساءلة بين الدول الأعضاء؛
- ب) تكليف اللجنة القانونية بوضع معايير واضحة قائمة على الحقوق لتقييم وتصنيف تقارير التحقيق، بما يشمل عوامل مثل إصدارها دون إبطاء وضمان إمكانية اطلاع الجمهور عليها وتحري دقتها من حيث الوقائع؛
- ج) تشجيع الدول على اعتماد هذه المعايير وتطبيقها في عمليات التحقيق في الحوادث، مع ضمان أن تكون التقارير شاملة وصادرة بشكل عاجل ومتاحة للجمهور وفقاً للملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" والالتزامات القانونية الدولية في هذا الصدد.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية التالية: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية؛ و"معالجة اتفاقية الطيران المدني الدولي وغيرها من المعاهدات والقوانين واللوائح لجميع التحديات؛ و"عدم ترك أي بلد وراء الركب"
الآثار المالية:	قد يقتضي التنفيذ موارد معتدلة للإعداد والرصد وبناء القدرات، ويمكن تغطيتها من الميزانيات الحالية أو المساهمات الطوعية. أما الفوائد الطويلة الأجل التي يمكن تحقيقها في مجال السلامة فتتفوق هذه التكاليف.
المراجع:	الملحق الثالث عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات". الوثيقة Doc 7300، "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (Doc 7300)

١- المقدمة

١-١ يؤدي التحقيق في حوادث الطيران المدني دوراً محورياً في الجهود العالمية الرامية إلى تعزيز سلامة الطيران. وبالإضافة إلى تحديد الأسباب الفنية للحادث، تُكلف هيئات التحقيق بإعداد تقارير شاملة تخدم التعلم المؤسسي والمساءلة والشفافية العامة. ويمكن الوقوف على الأساس القانوني لهذا الالتزام في الملحق الثالث عشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي (الوثيقة Doc 7300) — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، الذي يحدد القواعد والتوصيات الدولية لإجراء التحقيقات في الحوادث والوقائع ونشرها.

٢-١ وعلى الرغم من وجود هذا الإطار القانوني المشترك، فإن جودة تقارير التحقيق في الحوادث وإمكانية الاطلاع عليها واتساقها القانوني تتفاوت تفاوتاً كبيراً بين البلدان المختلفة. فبعض الدول تنشر بانتظام تقارير موثقة جيداً وفي الوقت المناسب، ولكنّ دولاً أخرى إما تؤخر نشر التقارير أو تُغفل الاستنتاجات الرئيسية أو تقتصر على الاستقلال المؤسسي الذي تتطلبه القواعد القياسية الدولية. ولا تؤدي أوجه التباين هذه إلى إعاقة الجهود الرامية إلى تحسين السلامة على الصعيد العالمي فحسب، بل يمكن أن تؤدي أيضاً إلى انتهاك الالتزامات الدولية.

٣-١ وتتناول هذه الورقة مسألة عدم وجود آلية منظمة لتقييم وتصنيف تقارير التحقيق في حوادث الطائرات. والحجة الرئيسية التي تستند إليها هي أن نظام التصنيف هذا - إذا استند إلى معايير قانونية واضحة - يمكن أن يرسخ القانون الدولي، ويعزز مساءلة الحكومات، ويحسن نتائج السلامة على الصعيد العالمي.

٢- مبررات إنشاء آلية تصنيف عالمية

١-٢ على الرغم من الالتزامات القانونية المبينة في الملحق الثالث عشر، هناك فجوة كبيرة بين امتثال الدول الرسمي للقواعد القياسية والفعالية العملية لعمليات التحقيق في الحوادث لدى الدول الأعضاء في الإيكاو. ففي بعض الولايات القضائية، تعمل سلطات التحقيق في الحوادث بشفافية عالية، وتنشر تقارير شاملة تعتبر نماذج للتعلم على الصعيد الدولي. ولكن في ولايات قضائية أخرى، تتأخر التقارير أو تكون غير مكتملة أو ميسرة أو لا تنشر على الإطلاق.

٢-٢ ويقوض هذا التباين أهداف الملحق الثالث عشر ويضعف الثقة بآليات المراقبة الدولية للطيران. والأهم من ذلك هو أن الافتقار إلى الشفافية يمكن أن ينتهك حقوق الضحايا وأسرههم والجمهور العام في الحصول على المعلومات المتعلقة بالحقبة والسلامة. ولعل إنشاء آلية تصنيف عالمية لتقارير التحقيق في الحوادث يتيح ما يلي:

(أ) أن تكون الآلية رادعاً لانتهاكات الالتزامات والإهمال المؤسسي؛

(ب) إنشاء ضغط أقران فيما بين البلدان للوفاء بالقواعد القياسية الدنيا أو تحسينها؛

(ج) توفير أداة للإيكاف والهيئات الإقليمية لرصد برامج بناء القدرات لديها بمزيد من الفعالية واستهدافها.

ويجب أن تستند هذه الآلية بطبيعة الحال إلى إطار قانوني صالح ومشروع، بدلاً من أن تصبح أداة سياسية أو وسيلة "للتشهير والذم".

٣- المعايير والمؤشرات القانونية المقترحة للتصنيف

١-٣ ينبغي أن يكون إطار التصنيف المقترح قائماً على الحقوق وشفافاً ومتجذراً في الالتزامات القانونية الدولية، ولا سيما الالتزامات المنبثقة من اتفاقية شيكاغو والمبادئ العامة للقانون الدولي والمعايير الناشئة المرتبطة بالحقوق في الحصول على المعلومات وحقوق الضحايا.

ويعرض الجدول أدناه مجموعة أولية من المعايير والمؤشرات القانونية المقترحة:

الدرجة القصوى	المؤشرات	الأساس القانوني	المعيار
١٠	نشر التقرير في غضون ١٢ شهراً	الملحق الثالث عشر، الفقرة ٦-٦	النشر في الوقت المناسب
١٠	نشر التقرير على الإنترنت بلغة رسمية	الملحق الثالث عشر، الفقرة ٨-٦	إتاحة اطلاع الجمهور على التقرير
١٠	وضوح في التسلسل الزمني والبيانات والنتائج	الملحق الثالث عشر، الفصل السادس	دقة الوقائع
١٠	وجود هيئة مستقلة للتحقيق في الحوادث	الملحق الثالث عشر، الفقرة ٤-٥	الاستقلال المؤسسي
١٠	الاتصال مع الأسر؛ وإتاحة موجز للجمهور	القوانين غير الملزمة وحقوق الإنسان	حقوق الضحايا والأسر
١٠	تحليل مسجل الصوت في مقصورة القيادة/مسجل بيانات الطيران، والعوامل البشرية، وتوصيات السلامة	وثيقة الإيكاف Doc 9756	العمق الفني للتقرير
٥	رد الدول على متابعات الإيكاف	البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية	المساءلة أمام الإيكاف
٥	هل كان التحقيق موثقاً، ونزيهاً، وقابلًا للتتبع؟	القانون الدولي العام	شفافية العملية
٧٠			الدرجة الإجمالية الممكنة:

يمكن تصنيف البلدان في فئات من (أ) إلى (د) بناءً على الدرجة التي حصلت عليها.

٤- التحديات القانونية والمؤسسية

١-٤ يواجه تنفيذ آلية عالمية للتصنيف تحديات قانونية ومؤسسية كبيرة، منها ما يلي:

(أ) اعتبارات السيادة

تنص المادة الأولى من اتفاقية شيكاغو على أن "لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها". وقد تنظر حكومات عديدة إلى نظام التصنيف على أنه تدخل في الشؤون الداخلية أو ضغط سياسي، ولا سيما في الوقائع الحساسة للغاية أو المشحونة سياسياً.

(ب) خطر التسييس

في ظل عدم وجود ضمانات قانونية واضحة، قد يتعرض هذا النظام للتسييس أو الاستخدام الانتقائي، ولا سيما في القضايا الحساسة من الناحية الجغرافية السياسية. وتعد الشفافية والإنصاف الإجرائي والشرعية القانونية عوامل أساسية للتخفيف من هذه المخاطر.

(ج) نقص الموارد وأوجه التفاوت المؤسسية

يفتقر العديد من البلدان النامية إلى القدرات المالية والفنية اللازمة للامتثال الكامل للقواعد القياسية الواردة في الملحق الثالث عشر. وقد يؤدي أي نظام يتجاهل أوجه التفاوت هذه إلى فرض عقوبات غير عادلة وتفاقم عدم المساواة على الصعيد العالمي.

٥- الخطوات المقترحة:

١-٥ إنشاء مجموعة عمل استشارية قانونية لدراسة الأساس القانوني ومواءمة التصنيف مع رسالة الإيكاو؛ وإنشاء منصة عامة (تحت إشراف الإيكاو أو إدارة مشتركة) لنشر التقييمات المقارنة وأفضل الممارسات، مع الاحترام الكامل لسيادة الدول والإنصاف الإجرائي. ويمكن أن تعزز هذه الإجراءات المنسقة الثقة العالمية بالنظام الإداري الخاص بسلامة الطيران وتقوي المصادقية القانونية للملحق الثالث عشر.

٦- الخلاصة

١-٦ في عصر أصبحت فيه السلامة الجوية تتسم بطبيعة عالمية وقائمة على الحقوق في آن واحد، لم تعد جودة وشفافية تقارير التحقيق في حوادث الطائرات مجرد مسألتين فنية، بل أصبحتا مسألتين قانونيتين ترتبطان ارتباطاً وثيقاً بثقة الجمهور. وعلى الرغم من الإطار القوي المنصوص عليه في الملحق الثالث عشر، فإن المجتمع الدولي يفتقر إلى الأدوات اللازمة لتقييم وتحسين أداء الدول في هذا المجال الحيوي.

٢-٦ وتتطوي هذه الورقة على رأي مفاده أن تصميم آلية تصنيف قائمة على الحقوق وواقعية وقابلة للتنفيذ أمر ممكن. ومن شأن مثل هذا الإطار أن يحفز على الامتثال للقواعد القياسية، ويعزز سلطة وحقوق الضحايا والجهات المعنية، ويحسن في

نهاية المطاف النتائج العالمية في مجال السلامة. وعلى الرغم من وجود تحديات - لا سيما فيما يتعلق بنظام الإدارة والقدرات والسلطة المؤسسية - فإنه يمكن التغلب عليها من خلال شفافية التصميم والضمانات القانونية والتنفيذ التعاوني.

٣-٦ ولا ينبغي النظر إلى نظام التصنيف العالمي لتقارير الحوادث على أنه أداة عقابية، بل على أنه فرصة متاحة لسد الفجوة بين القانون والممارسة، والارتقاء بسلامة الطيران الدولي إلى المستوى الذي تستحقه من منظور القانون والعدالة.

— انتهى —