



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند ٢٢ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى الرفيعة المستوى المتعلقة بالسياسة العامة والمعروضة على نظر اللجنة التنفيذية

مسألة قبول تسييس التحقيقات في الوقائع والحوادث الجوية

(ورقة مقدّمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة بالنيابة عن الاتحاد الروسي وأرمينيا وأوزبكستان وبيلاروس وطاجيكستان وقيرغيزستان)

الموجز التنفيذي

تتعهد الدول الأعضاء في الإيكاو، عند تصديقها على "اتفاقية الطيران المدني الدولي" لعام ١٩٤٤، "بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها"^٢ ويكتسب هذا التعاون أهمية خاصة في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة بالملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" من أجل ضمان السلامة الجوية للطائرات المدنية، بغض النظر عن منشأها الوطني. بل على العكس من ذلك، فإن رفض هذا التعاون يتعارض مع روح ونص اتفاقية شيكاغو ويتعارض مع تحقيق الهدف الاستراتيجي الرئيسي لمنظمة الطيران المدني الدولي – "السلامة الجوية". وتُظهر تجربة السنوات الأخيرة أن بعض دول تصميم ودول صنع الطائرات ومعدات الطائرات، بدوافع سياسية بحتة، ترفض تقديم المساعدة اللازمة في إجراء التحقيقات في حوادث الطائرات، مما يؤثر بلا شك على جودتها (من حيث إصدار توصيات شاملة بغرض تحسين السلامة الجوية)، وبالتالي على إمكانية منع الحوادث والوقائع الجوية.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) استرشاداً بأهداف الإيكاو، كما هو منصوص عليها في المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو، حث الدول الأعضاء في الإيكاو على الوفاء الصارم بالتزاماتها في سبيل ضمان سلامة الطيران المدني الدولي، والاعتراف بأن الإجراءات المتعمّدة التي تتخذها دول أعضاء في الإيكاو والتي تضر بسلامة الملاحة الجوية العالمية تتعارض مع عضويتها في الإيكاو؛

^١ قدمت لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة النسخة الإنجليزية والروسية من هذه الورقة.

^٢ المادة ٣٧: "اعتماد القواعد القياسية والإجراءات الدولية" لاتفاقية الطيران المدني الدولي.

(ب) تكليف مجلس الإيكاو، بموجب المادة ٥٤ من اتفاقية شيكاغو، بإجراء استعراض للحالات المعروفة للإخفاق المتعمّد من جانب دول أعضاء في الإيكاو في الوفاء بالالتزامات التي تعهدت بها، وخاصة فيما يتعلق بعدم الامتثال لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية جراء دوافع سياسية، وبالنيابة عن مجلس الإيكاو، مناشدة هذه الدول الكف عن الإجراءات الضارة بسلامة رحلات الطيران المدني الدولي؛ (ج) تكليف مجلس الإيكاو، وفقاً للفقرة (ط) من المادة ٥٤ من الاتفاقية، بتقديم تقارير منتظمة إلى الدول الأعضاء في الإيكاو "عن أي انتهاك لهذه الاتفاقية، وكذلك عن أي فشل في تنفيذ توصيات أو قرارات المجلس".	الأهداف الاستراتيجية: الآثار المالية: المراجع:
ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية".	لا ينطبق
الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" الوثيقة Doc 9756، "دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"	

١- المقدمة

١-١ مما لا شك فيه أن الهدف الوحيد من التحقيق في الحوادث الجوية التي تتعرض لها الطائرات المدنية هو تحسين السلامة الجوية للطائرات المدنية، بغض النظر عن هويتها الوطنية، وذلك استناداً إلى الاستنتاجات والتوصيات التي تُقضي إليها التحقيقات.

٢-١ ولا يمكن ضمان موضوعية الاستنتاجات واكتمال التوصيات إلا من خلال جمع وتحليل جميع المعلومات المتاحة المتعلقة بالحادثة الجوي، كما أن نتائج التحقيق الذي يهدف إلى تحسين سلامة الطيران هي ملك لمجتمع الطيران العالمي بأسره ولا ينبغي أن تعتمد على أي ميول سياسية لفرايد الدولة.

٣-١ إلا إن بعض الدول التي هي دول تصميم و/أو دول تصنيع للطائرات والمحركات والمكونات، أو دول لديها معلومات ضرورية للتحقيق، انطلاقاً من اعتبارات تتعلق بالوضع السياسي، لا تفي بالتزاماتها ولا تمتثل لأحكام قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية فيما يتعلق بتقديم المساعدة في تحقيقات حوادث ووقائع الطائرات التي تجريها دول أخرى أعضاء في الإيكاو.

٢- المناقشة

١-٢ تحدد قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية صراحةً مسؤولية والتزامات دولة التصميم ودولة الصنع بعد تلقي إخطار بحادث جوي أو واقعة جوية من حيث تقديم المساعدة للدولة أو للمنظمة الإقليمية التي تجري التحقيق.

٢-٢ وقد واجهت لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة، بصفتها منظمة إقليمية معنية بالتحقيق في الحوادث الجوية، في السنوات الأخيرة مراراً وتكراراً حقيقة أن عدداً من الدول الأعضاء في الإيكاو لا تفي بالتزاماتها

بموجب قواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية بما في ذلك عدم الرد على الإخطارات المرسلة إليها أو طلبات الحصول على المعلومات الفنية لأغراض التحقيق في الحوادث.

٣-٢ وهناك عدد من الدول الأخرى التي ترد على الإخطارات وتعيّن ممثلين مفوضين للمشاركة في التحقيق، لكنها تعجز عن تقديم المساعدة اللازمة بسبب الحظر الذي تفرضه سلطات هذه الدول فيما يتعلق بمشاركة مصممي وصانعي الطائرات ومعدات الطائرات لديها في التحقيق، وكذلك بإيصال المعلومات المطلوبة للتحقيق.

٤-٢ إن الممارسة المذكورة أعلاه، علاوة على كونها لا تتوافق مع روح ونص اتفاقية شيكاغو، هي ممارسة غير مقبولة وتعيق تحقيق الهدف الرئيسي للتحقيق - منع الحوادث والوقائع الجوية في المستقبل.

٥-٢ وقد أبلغنا موقفنا فيما يتعلق بهذه المسألة، الذي أحالته لجنة الطيران المشتركة إلى رئيس مجلس الإيكاو في سبتمبر ٢٠٢٣، وتلقينا رداً من مدير إدارة الملاحة الجوية ينص على وجه الخصوص على أن "...المنظمة تشجع الدول المعنية على التعاون الصريح مع الدولة أو المنظمة التي تجري التحقيق. ويشمل هذا التعاون، على سبيل المثال لا الحصر، تعيين ممثل معتمد وتقديم جميع المعلومات اللازمة والمتاحة لدعم التحقيق على النحو المطلوب في الملحق الثالث عشر من اتفاقية شيكاغو".

— انتهى —