



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية
٣-٣٠ النتائج ذات الصلة بهذا البند والتي أسفر عنها مسار السلامة بالمؤتمر الرفيع المستوى
بشأن فيروس كورونا (HLCC 2021)

جهود الإيكاو الرامية إلى تعزيز مصداقية وشفافية التحقيقات في حوادث الطائرات التي تُجرى وفقاً للملحق ١٣

(مقدمة من كندا وشاركت في تقديمها كل كوستاريكا، والجمهورية الدومينيكية، والاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١، والدول الأعضاء الأخرى في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني، وكينيا، والمكسيك^٢ ونيوزيلندا وعمان، والسنغال، ويوركوتنترول)

الموجز التنفيذي

توضح هذه الورقة أهمية تعزيز مصداقية وشفافية التحقيقات في الحوادث الجوية التي تُجرى وفقاً للملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات عند إسقاط طائرة، وضمان إعطاء الأولوية للعمل الذي باشرته الإيكاو لمعالجة هذه المسألة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى ما يلي:

- التأكيد من جديد أن التوصيات العتيدة والموثوقة والمنفذة بشكل كبير بشأن السلامة تشكل جزءاً لا يتجزأ من الوقاية من الحوادث والسلامة الجوية العالمية، وتتوقف على تنفيذ الملحق ١٣؛
- التشديد على أهمية مراجعة الملحق ١٣ و/أو المواد الإرشادية المرتبطة به وتكييفها عند الضرورة لمساعدة دولة وقوع الحادث على التخفيف من حالات تضارب المصالح الحقيقية أو المتصورة عند إسقاط طائرة؛
- الإشادة بالتقدم والالتزام القيمين لخبراء الإيكاو فيما يتعلق بمعالجة هذه المسألة، وبمساهمتهم في سلامة الطيران المدني العالمي من هذا المنظور؛
- الطلب إلى الإيكاو أن تجعل عمل الخبراء أولوية، بما في ذلك فيما يتعلق بفترة الثلاث سنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥.

تتعلق ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة.

الأهداف

الاستراتيجية:

^١ إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، أيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، ليتوانيا، لوكسمبورغ، مالطة، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، أيسلندا، مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، تركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

من المتوقع أن يُضطلع بأنشطة الإيكاو المشار إليها في هذه الورقة في حدود الموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥، أو بالاعتماد على التبرعات، إذا لزم الأمر.	الأثار المالية:
الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات الوثيقة 9962 Doc، دليل سياسات وإجراءات التحقيق في حوادث ووقائع الطيران الوثيقة 9756 Doc، دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطيران تقرير المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا (الوثيقة ١٠١٦٠) - البند ٥ من جدول الأعمال تقرير الإيكاو عن السلامة: نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - نهج الرصد المستمر؛ ١ يناير ٢٠١٦ إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٨	المراجع:

١- المقدمة

١-١ تعد التحقيقات العتيدة والموثوقة في الحوادث الجوية وتوصيات السلامة المنفذة بشكل كبير على الصعيد العالمي جزءا لا يتجزأ من السلامة الجوية العالمية والوقاية من الحوادث، على النحو الذي أبرزه قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٠ والمعايير والممارسات الموصى بها للملحق ١٣- التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات مناسبة للغرض في غالب الحالات ومصممة على نحو جيد عموما لدعم تقديم تقارير نهائية وتوصيات سلامة موثوقة، عند تنفيذها بالكامل.

٢-١ وعلى الرغم من ذلك، لا يغطي الملحق ١٣ والمواد الإرشادية المرتبطة به كل الحالات التي تكون فيها دولة متورطة في إسقاط طائرة أو في فعل غير مشروع قد تسبب في الحادث، مما يضع دولة وقوع الحادث في حالة تضارب مصالح، سواء أكان حقيقيا أو متصورا. وفي حال عدم مراجعة هذا التضارب في المصالح والتخفيف منه عند الضرورة، فإنه قد يقوض مصداقية التحقيق في السلامة وقدرته على منع وقوع مثل هذه الحوادث مستقبلا. وفي هذه الحالات النادرة، قد لا يكون تنفيذ العناصر الأساسية للملحق ١٣ كافيا للتخفيف من حدة المشاكل المتعلقة بتضارب المصالح. وإقرارا بالمبدأ الأساسي لسيادة دول الإيكاو وإدراكا للعبء الملقى على عاتق دولة وقوع الحادث في أي تحقيق في الحوادث الجوية التي تقع في إقليمها، يلزم مراجعة الملحق ١٣ وتكييفه عند الضرورة مع هذا السياق، لمساعدة هذه الدولة على التخفيف من حالة تضارب المصالح التي توجد فيها.

٣-١ والمعايير والممارسات الموصى بها للملحق ١٣ خضعت، منذ وضعها، لتحسين وتكييف متواصلين بفضل العمل الدؤوب والمتقن لخبراء الإيكاو. واستنادا إلى الاعتراف بأن حالات تضارب المصالح في سياق إسقاط طائرة من شأنه أن يقوض مصداقية توصيات السلامة الواردة في الملحق ١٣ وتنفيذها، أنشأت الإيكاو فريقا عاملا من الخبراء للنظر في المسائل المطروحة في هذا السياق المحدد ووضع سبل لمعالجتها. وفي المؤتمر الرفيع المستوى لعام ٢٠٢١ بشأن جائحة فيروس كورونا، أعرب مسار السلامة عن تشجيعه لهذا العمل الذي يقوده الخبراء. وإنجاز هذا العمل ضروري لضمان إمكانية أن يواصل الملحق ١٣ المساعدة في تقديم تقارير نهائية وتوصيات سلامة موثوقة، في حال تكرر هذا الوضع.

٢- التحقيقات في الحوادث الجوية والتوصيات الموثوقة بشأن السلامة

١-٢ الهدف الوحيد من تحقيقات الملحق ١٣ هو منع وقوع الحوادث والوقائع مستقبلا. ولهذا الغرض، ولتحديد الأسباب الرئيسية وراء ذلك وتقديم توصيات موثوقة بشأن السلامة، ينص الملحق ١٣ عموما على وجوب القيام بما يلي فيما يتعلق بالتحقيقات:

٢-١-١ أن تجريها سلطات تحقيق مستقلة ومختصة، وأن تظل مستقلة تماما عن التحقيقات القضائية أو الجنائية، وأن تتجنب إلقاء اللوم أو المسؤولية على أي جهة؛

٢-١-٢ أن يتاح لهذه السلطات الوصول إلى جميع المعلومات والأدلة ذات الصلة، من خلال تدابير مناسبة تتخذها دولة وقوع الحادث، للحفاظ على سلامة الأدلة المذكورة، ومن خلال ترتيبات مؤسسية وعمليات واضحة وتنسيق فعال مع السلطات القضائية.

٢-٢ وكجزء لا يتجزأ من استقلالية العملية، ينبغي أن يكون المسؤولون عن التحقيق أحرارا في تقديم أي توصيات ذات صلة بالسلامة إلى أي من الأطراف المعنية، بما في ذلك دولة وقوع الحادث. وبالإضافة إلى ذلك، وحفاظا على مصداقية التحقيق وضمان أن تتخذ الدول الأعضاء في الإيكاو الإجراءات اللازمة في الوقت المناسب لمنع وقوع مثل هذه الحوادث مستقبلا، يجب أن يتواصل التحقيق دون تأخير وأن يكون شفافا قدر الإمكان، مع الحفاظ على الصرامة واحترام التزامات عدم الكشف.

٣- تضارب المصالح في أعقاب إسقاط طائرة

١-٣ تعتبر المعايير والممارسات الموصى بها الواردة في الملحق ١٣ فعالة في جل السيناريوهات، لكنها لا تعالج بشكل كامل الحالات النادرة التي قد تكون فيها دولة ما، بما في ذلك دولة وقوع الحادث المسؤولة عن التحقيق، متورطة في إسقاط طائرة أو أي عمل غير مشروع آخر قد تسبب في الحادث. وفي هذا السيناريو، تصبح دولة وقوع الحادث تلقائيا في حالة تضارب مصالح، سواء أكان حقيقيا أو متصورا، مما يقوض مصداقية تحقيقها في الحادث الجوي. ويعزى ذلك إلى احتمال أن ينظر إلى أي من إجراءاتها على أنه محاولة إما للتقليل إلى أدنى حد من المسؤولية، أو لتقاسم المسؤولية مع دولة أخرى في حال تورطها، سواء أكان ذلك القصد أم لا من تلك الإجراءات.

٢-٣ وحالات تضارب المصالح في سياق إسقاط طائرة قد تحفز دولة التحقيق أو سلطاتها المعنية بالتحقيق في الحوادث على عدم احترام المرونة المنصوص عليها في المعايير والممارسات الموصى بها للملحق ١٣ أو استخدامها على نحو غير مبرر بما يقوض شفافية التحقيق ومصداقيته. وبالإشارة إلى العناصر الأساسية للملحق ١٣ المعروضة أعلاه، قد يشمل ذلك تجاوز الترتيبات المؤسسية التي تكفل عادة استقلال سلطات التحقيق في الحوادث الجوية، وإساءة التعامل مع الأدلة أو حفظها بشكل غير سليم، والتأخر غير المبرر في عمليات التحقيق، وانعدام الشفافية في إجراءات التحقيق.

٣-٣ وفي ظل غياب معايير وممارسات موصى بها أو توجيهات واضحة للتخفيف من تضارب المصالح هذا، وحتى وإن بدا أن دولة وقوع الحادث تفي بالمعايير والممارسات الموصى بها للملحق ١٣، قد تتأثر مصداقية توصياتها المتعلقة بالسلامة تأثرا سلبيا على نحو يقلل إلى حد كبير من تنفيذها على الصعيد العالمي. وهذا يعوق قدرة المعايير والممارسات الموصى بها للملحق ١٣ على منع حدوثها مستقبلا - وهو هدفها الأساسي.

٤-٣ وسيادة دول الإيكاو مبدأ أساسيا من مبادئ اتفاقية شيكاغو. وتؤدي دولة وقوع الحادث دورا محوريا في تنفيذ العناصر الأساسية للملحق ١٣ المذكورة أعلاه والإشراف عليها، بما في ذلك ضمان الحفاظ على الأدلة الموجودة داخل تلك الدولة نفسها والوصول إليها في الوقت المناسب. وفي سياق إسقاط طائرة، تظل دولة وقوع الحادث المسؤولة عن اتخاذ مسار إجراءات مناسبة للتخفيف من تضارب المصالح المذكور. ومن شأن مراجعة الملحق ١٣ وتكييفه عند الضرورة لدعم دولة وقوع الحادث أن يساعد في التعامل مع هذا السياق الخاص وقضايا تضارب المصالح في تعزيز شفافية توصيات السلامة ومصداقيتها وتنفيذها، وبالتالي فعالية المعايير والممارسات الموصى بها للملحق ١٣.

تنفيذ الملحق ١٣

٥-٣ يعتبر هذا التضارب الحقيقي أو المتصور في المصالح وعدم وجود معايير وممارسات موصى بها أو توجيهات واضحة لمساعدة دولة وقوع الحادث على التخفيف من حدتها شاغلين قائمين بذاتهما، لكن المشكلة تتفاقم عندما لا تنفذ دولة وقوع الحادث الملحق ١٣ تنفيذا كاملا. ويشمل ذلك تنفيذ العناصر الأساسية للملحق ١٣ المذكورة أعلاه، مثل إنشاء سلطات مستقلة للتحقيق في الحوادث الجوية ووضع ترتيبات مؤسسية مناسبة بين سلطات التحقيق في الحوادث الجوية والسلطات القضائية، والتي بدونها يصبح من الصعب جدا التحكم في تصورات تضارب المصالح.

٦-٣ ووفقا لأحدث البيانات المستقاة من موقع البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) للإيكاو (في ٢٨ يوليو ٢٠٢٢)، فإن متوسط التنفيذ العالمي الفعال لقسم التحقيق في الحوادث يبلغ ٥٧ في المائة، وهو الأدنى بين جميع الأقسام. وعلاوة على ذلك، يسلط أحدث تقرير للبرنامج العالمي (٢٠١٦-٢٠١٨) الضوء على مسألتي "إنشاء سلطة مستقلة للتحقيق في الحوادث وإرساء عمليات تحقيق" و"ضمان التنسيق والفصل المناسبين بين تحقيقات الملحق ١٣ والتحقيقات القضائية" كمصدرين لمشاكل متكررة. وتنفيذ هذين العنصرين الأساسيين هو الحد الأدنى الأساسي للتخفيف من تضارب المصالح في سياق إسقاط طائرة.

عمل خبراء الإيكاو

٧-٣ المعايير والممارسات الموصى بها للتحقيقات في حوادث الطائرات اعتمدها ووضعها لأول مرة المجلس كملحق ١٣ في عام ١٩٥١. ومنذ ذلك الحين، دأب خبراء الإيكاو على تكييف المعايير والممارسات الموصى بها للملحق ١٣ مع الواقع الراهن لسلامة الطيران المدني العالمي للحفاظ على جدوى التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات وإجرائها بطريقة سليمة.

٨-٣ وفي مؤتمر السلامة الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا الذي عقدته الإيكاو في أكتوبر ٢٠٢١، أقر مسار السلامة بمدى فائدة مراجعة الملحق ١٣ لمعالجة سيناريوهات تضارب المصالح على نحو أفضل، وأعرب عن تشجيعه على إحالة هذه المسألة إلى فريق الخبراء المناسب.

٩-٣ وقد شرعت الإيكاو في مراجعة الملحق ١٣ لتعزيز مصداقية وشفافية التحقيقات في الحوادث الجوية في سياق إسقاط طائرة وفي النظر في سبل معالجة الثغرات التي تشوب كيفية إدارة تضارب المصالح، الحقيقي أو المتصور، في هذه الحالات. والتقدم الذي أحرزه خبراء الإيكاو حتى الآن، فضلا عن التزامهم بمعالجة هذه المسألة، يدل على استعدادهم القوي للمساهمة في سلامة الطيران المدني على الصعيد العالمي. ويجب إعطاء هذا العمل الأولوية لضمان تمكن خبراء الإيكاو من اتخاذ الإجراءات اللازمة في الوقت المناسب للحفاظ على فعالية المعايير والممارسات الموصى بها للملحق ١٣ وكذا توجيهاته لدعم تقديم توصيات موثوقة بشأن السلامة.

٤ - الاستنتاج

١-٤ لقد ساعد الملحق ١٣ الدول الأعضاء في الإيكاو بشكل جيد في معظم الحالات، وساعد على تقديم تقارير نهائية وتوصيات سلامة موثوقة، عندما نُفذت معايير وممارساته الموصى بها وأُتُبعت. وعلى الرغم من ذلك، فإن المعايير والممارسات الموصى بها للملحق ١٣ ومواده التوجيهية لم تعالج بعدُ الحالات حيث يحتمل أن تكون دولة ما متورطة في إسقاط طائرة أو في عمل غير مشروع قد تسبب في الحادث.

٢-٤ ويتسم العمل الذي بدأت الإيكاو مؤخرا لمراجعة الملحق ١٣ وتكييفه عند الضرورة بأهمية قصوى في تحسين مصداقية وشفافية التحقيقات في الحوادث الجوية في هذه الظروف، وبالتالي في ضمان أن يتمكن الملحق ١٣ من أداء دوره بفعالية في منع الوقائع والحوادث وسلامة الطيران المدني على الصعيد العالمي.

٣-٤ وعلى هذا النحو، تدعى الجمعية العمومية إلى ما يلي: (أ) إعادة التأكيد على أن تنفيذ الملحق ١٣ وتقديم توصيات موثوقة بشأن السلامة يشكلان جزءا لا يتجزأ من الوقاية من الحوادث؛ و(ب) التشديد على أهمية مراجعة الملحق ١٣ و/أو مواد التوجيهية وتكييفها عند الضرورة لمساعدة دولة وقوع الحادث على التخفيف من حالات تضارب المصالح في سياق إسقاط الطائرة والتأكد من معالجتها على النحو الملائم؛ و(ج) الإشادة بالتزام خبراء الإيكاو بمعالجة هذه المسألة والقيام عند الضرورة بوضع المعايير والممارسات الموصى بها المناسبة و/أو المواد التوجيهية المرتبطة بها؛ و(د) الطلب إلى الإيكاو إعطاء الأولوية للعمل الذي يضطلع به الخبراء حاليا، بما في ذلك خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠٢٣-٢٠٢٥.

- انتهى -