A40-WP/97
TE/29
23/7/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٩ من جدول الأعمال: آليات تنسيق التنفيذ الإقليمي للسلامة الجوية والملاحة الجوية

إنشاء مجموعات عمل إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران

(مقدمة من دولة الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

تقدم ورقة العمل هذه فوائد إنشاء مجموعات عمل إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران من أجل تعزيز قدرات الدول الإقليمية المتعلقة بالتحقيق في حوادث ووقائع الطيران من خلال تبادل المعلومات والمعارف والخبرات.

الإجراء: تدعى الجمعية العمومية إلى:

أ) الإحاطة علماً بمحتويات ورقة العمل هذه؛

ب) وإحاطة الدول علماً وحثّها على الاقتداء باستراتيجية دول منطقة الشرق الأوسط وبالنموذج العملي لآلية التعاون الإقليمي في التحقيق في الحوادث في منطقة أمريكا الجنوبية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للسلامة.
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	الملحق الثالث عشر — *التحقيق في حوادث ووقائع الطيران* الوثيقة Doc 10004، *الخطة العالمية للسلامة الجوية* الوثيقة Doc 9946، *دليل منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع* تقارير وورقات عمل فريق دعم السلامة في منطقة الشرق الأوسط

١- المقدمة

١-١ يتحتم على الدولة التي يقع فيها حادث طيران أن تجري تحقيقاً في ظروف وملابسات الحادث وفقاً للمادة ٢٦ من الاتفاقية. وقد حقق هذا النشاط تحسناً كبيراً جداً من خلال التوصيات المتعلقة بالسلامة التي أسفر تنفيذها عن إدخال تحسينات على تصميم الطائرات وتصنيعها وصيانتها وتشغيلها، بالإضافة إلى مجالات الطيران الأخرى مثل الملاحة الجوية والمطارات.

١-٢ وللمساعدة في الحفاظ على ثقة الجمهور في سلامة الطيران التجاري، من المهم أن يتم التحقيق في حوادث الطائرات ووقائعها بشكل صحيح بغية تحديد الأسباب المحتملة وأن يتم الإعلان عن التوصيات الناتجة المتعلقة بالسلامة بشكل مناسب.

١-٣ ولكي يكون التحقيق فعّالاً، نظراً إلى مدى تطور وتعقيد الطائرات الحديثة، والبيئة التي تعمل فيها، فإن إجراء التحقيق في حادثة أو واقعة يتطلب عادة مشاركة خبراء من العديد من المجالات الفنية والتشغيلية المتخصصة، والوصول إلى مرافق مجهزة تجهيزاً خاصاً. ويقتضي ذلك من الدول وضع وتنفيذ خطة للتأهب يتم تفعيلها عند وقوع حادث أو واقعة. وقد لا تكون هذه الخطة قابلة للتنفيذ في بعض الدول بسبب نقص الموارد أو عدم كفاية التخطيط. ولا تتمتع بعض الدول الأخرى بخبرة فنية وتشغيلية متخصصة في مجال التحقيق، أو لا يكون لديها مرافق مناسبة.

٢- المناقشة

٢-١ تشير نتائج برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى أن عدداً من الدول لم تطبق نظاماً فعالاً للتحقيق في الحوادث والوقائع فيما يتعلق بأنشطة الطيران الخاصة بها. وكانت النتائج مرتبطة بوجه عام بنقص الموارد وغياب التشريعات واللوائح التنظيمية المناسبة والتنظيم ونظام التدريب والمعدات والسياسات واللوائح والمواد الإرشادية.

٢-٢ وقد لا يكون من السهل على الدولة تصحيح هذه النتائج إذا كانت تفتقر إلى الموارد الكافية. وستكون النتيجة عبارة عن تحقيقات غير فعالة تستهلك الموارد المحدودة للدولة إلى جانب نواتج لا صلة لها بالسبب الفعلي للحادث أو الواقعة. وقد تمنع هذه المعضلة صناعة الطيران العالمية من تعلم دروس قيّمة تتعلق بالسلامة من التحقيقات في الحوادث والوقائع.

٢-٣ من ناحية أخرى، قد يكون لدى بعض الدول القدرة المالية للحصول على الموارد اللازمة (البشرية منها والمالية)، فتستخدم التشريعات واللوائح التنظيمية المناسبة، وتكون قد أنشأت هيكلاً تنظيمياً، وتطبق نظاماً تدريبياً باهظ التكلفة للمحققين، وتملك أحدث المعدات الخاصة بها، ويكون لديها القدرة على وضع سياسات وإجراءات ومبادئ توجيهية للتحقيقات في الحوادث والوقائع. ومع ذلك، قد لا يتعرض نظام الطيران في هذه الدول إلى وقوع حادث، وبالتالي، يمكن أن لا يقوم المحققون بإجراء تحقيقات لفترة زمنية طويلة. وقد يؤدي ذلك إلى حرمان هيئة التحقيق في الحوادث من الحصول على فرص جديدة لتنشيط معرفة المحققين وخبرتهم، وقد تنضب دراية المنظمة مع مرور الوقت.

٢-٤ وسيوفر التعاون بين الدول في التحقيق في الحوادث والوقائع منصة لتبادل المعلومات والمعرفة والخبرة. ومن شأن ذلك أن يمنح الدول فرصةً لتحديث نظمها، وتقاسم مواردها، وتهيئة بيئة إيجابية لدولة معينة لمراقبة التحقيق الذي تجريه دولة أخرى أو المشاركة فيه.

٢-٥ وقد يتم إنشاء هذه المنصة باستخدام مجموعة تشمل جملة كيانات من بينها ممثلو الدول، الذين يمكنهم الاجتماع بشكل دوري والاحتفاظ بشبكة اتصال مفتوحة لمناقشة قضايا التحقيق. وسيكون حجم المنصة الأكثر قابلية للتطبيق على المستوى الإقليمي، مما قد يشكل قدرة رافعة لمنصة عالمية منشأة بالفعل يجسدها فريق خبراء التحقيق في الحوادث.

٢-٦ وكمثال عملي على مجموعات العمل الإقليمية هذه، قدمت منطقة الشرق الأوسط مبادرة وافق عليها الاجتماع السابع للمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران في الشرق الأوسط، الذي انعقد في القاهرة بمصر، خلال الفترة من ١٥ إلى ١٨ أبريل/نيسان ٢٠١٩، من أجل إنشاء مجموعة العمل الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران التابعة للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط والتي سيتم تكليفها بمهمة وضع الاستراتيجيات والسياسات والأحكام ذات الصلة بهيئات التحقيق في الحوادث في دول منطقة الشرق الأوسط. كما قدمت اختصاصات إلى الاجتماع لاستعراضها والموافقة عليها، وتضمنت الغرض من مجموعة العمل الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران، وتكوينها وأدوارها ومسؤولياتها.

٢-٧ تهدف مجموعة العمل الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران التابعة للإيكاو في منطقة الشرق الأوسط بشكل رئيسي إلى تعزيز فعالية قدرات دول منطقة الشرق الأوسط في مجال التحقيق في حوادث ووقائع الطيران من خلال: تبادل المعرفة والخبرة، ودعم وتيسير التعاون بين دول منطقة الشرق الأوسط من خلال إدارة أنشطة آلية التعاون الإقليمي في قسم التحقيق في الحوادث، وبالتالي تسهيل التحقيق الفعال في الحوادث والوقائع على النحو المنصوص عليه في الملحق الثالث عشر — *التحقيق في حوادث ووقائع الطيران*، ودعم *الخطة العالمية لسلامة الطيران* (Doc 10004).

٢-٨ وبوجه عام، فإن الأمثلة على عناصر العمل المحتملة التي يمكن أن تعالجها مجموعة العمل الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران هي مناقشة منهجيات التحقيق ومواضيع التحقيق الجديدة من قبيل نظم الطائرات بدون طيار والتنقل في أجواء المناطق الحضرية وتشجيع ودعم وضع المعايير والقواعد واللوائح المشتركة للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران بما يتوافق مع أحكام الايكاو.

٢-٩ بالإضافة إلى ذلك، يمكن لمجموعة العمل الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران أن تتعاون وتنسق مع جميع الشركاء من أجل الاستخدام الفعال للموارد المتاحة لقسم التحقيق في الحوادث في دول المنطقة، بما في ذلك الخبرة والقدرات التدريبية والمعدات والدراية في مجال التحقيق والمعلومات والمعايير والإرشادات ونحو ذلك، واستعراض نتائج التحقيقات في حوادث ووقائع الطيران التي أُجريت، وتوصيات السلامة الصادرة عن الدول الإقليمية، بما في ذلك تحديد الاتجاهات المحتملة، ووضع مجموعة بيانات إقليمية متفق عليها ومتسقة للحوادث والوقائع واستخدام قاعدة البيانات هذه لتحديد المخاطر التشغيلية على السلامة والضوابط المقابلة لها، ومناقشة المبادرات والمواضيع الملحة أو المهمة لفريق خبراء التحقيق في الحوادث أو أي محافل دولية أخرى تنشئها الإيكاو وغيرها من المنظمات.

٢-١٠ وقد تشمل مجموعة العمل الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران، بالإضافة إلى هيئات التحقيق في الحوادث التابعة للدول، ممثلين من مشغلي الملاحة الجوية ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومصنعي الطائرات، بالإضافة إلى المنظمات المهنية الإقليمية والدولية مثل اتحاد النقل الجوي الدولي (إياتا) والمنظمات الإقليمية المعنية بحوادث ووقائع الطيران، والاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية، والاتحاد الدولي لرابطة مراقبي الحركة الجوية، والجمعية الدولية للتحقيقات في السلامة الجوية وفروعها الإقليمية.

٢-١١ وقد تجتمع مجموعة العمل الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران بشكل دوري لمناقشة جدول أعمال المواضيع، وقد تستخدم أيضاً شبكات المؤتمرات العاملة عن بُعد أو عبر الفيديو على أساس مخصص لمناقشة وتبادل الآراء حول القضايا الملحة ذات صلة بالتحقيقات في الحوادث والوقائع.

٢-١٢ ومن المهم أن تدرج مجموعة العمل الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران ضمن إطار العمل المقابل للمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية، وأن تكون مشجعة للوظائف التي يقوم بها قسم التحقيق في الحوادث. ومن شأن هذه السمة أن تمكِّن مجموعة العمل الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران من تركيز مهامها وتسريع العملية.

– انتهى –