



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند ٢٧ من جدول الأعمال: حماية بعض التقارير المتعلقة بالحوادث والوقائع

وجهات نظر اتحاد النقل الجوي الدولي

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي، الإياتا^١)

الموجز التنفيذي	
لا يزال التحقيق الفعال في الحوادث عاملاً حاسماً في حملة الصناعة لتحسين السلامة التشغيلية. ويُعتبر التدفق الحر للمعلومات للمحققين في الحوادث والوقائع وحماية تقاريرهم حيويًا. ولا يُعتبر تجريم التحقيقات في الحوادث وسيلة فعالة لتحسين سلامة الطيران.	
الإجراء: تدعى الجمعية العمومية إلى ما يلي:	
(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛	
(ب) استعراض واعتماد التعديلات المقترحة في القرارين ٢٧ / ١ و ٢٧ / ٢ الواردين في الوثيقة A37-WP/66، والتذييلين ألف وباء.	
الأهداف الاستراتيجية:	يرجى الإطلاع على الوثيقة A37-WP/66
الأثار المالية	يرجى الإطلاع على الوثيقة A37-WP/66
المراجع:	ورقة عمل الجمعية العمومية رقم A37-WP/66 والوثائق المشار إليها فيها الملحق ١٣ — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات الوثيقة Doc 9902، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧)

١- المقدمة

١-١ تعتقد الإياتا أن التحقيق في حوادث الطائرات وتدفق المعلومات من غير عائق كان ولا يزال حتى اليوم جزءاً لا يتجزأ من حملة صناعة الطيران الشاملة من أجل تحسين السلامة التشغيلية. كما أن تحضير التقارير الموضوعية وغير المعقدة بشأن الحوادث والوقائع هي أدوات حيوية في عملية التحقيق.

^١ قدم اتحاد النقل الجوي الدولي (الإياتا) هذه الورقة بجميع اللغات.

٢- المناقشة

١-٢ ترد في الملحق ١٣ من اتفاقية شيكاغو — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. ويوضح الملحق ١٣ أن التحقيق الفعال وتبادل المعلومات هي الجوانب الرئيسية لمنع وقوع حوادث في المستقبل، ولكن الأهم من ذلك أنها تؤكد أيضاً على ضرورة وجود بيئة غير خاضعة للعقاب.^٢ ولا يمكن ضمان التدفق الحر للمعلومات التي تساعد في تحديد سبب وقوع الحوادث والوقائع إلا من خلال الحفاظ على بيئة غير خاضعة للعقاب. ولكن إذا استخدمت معلومات السلامة التي تم الحصول عليها أثناء سير التحقيق في وقوع حادث أو واقعة لأغراض التحقيق الجنائي و/أو المحاكمة، سيشكل ذلك عائقاً أمام الاتصالات الكاملة والصريحة والمفتوحة الضرورية للحفاظ على معايير السلامة.

٢-٢ تؤيد الاياتا القرارين اللذين اقترحتهما الايكاو ١/٢٧ و٢/٢٧^٣ واللذين يحلان محل القرارين ٣٦-٨ و٣٦-٩، بما أنهما يعترفان صراحة بأهمية حماية بعض تقارير الحوادث والوقائع ومنع استخدامها بشكل غير ملائم.

٣-٢ وعلى الرغم من ذلك، هناك جانب آخر لهذه المسألة يجب أن يعالجه المجتمع الدولي للطيران، وبشكل خاص الاتجاه المتزايد نحو البدء شبه المنهجي بالملاحظات الجنائية بعد حوادث الطائرات واستخدام المعلومات التي تم جمعها لغرض التحقيق والوقاية من حدوث وقائع أخرى في تلك الدعاوى ضد الموظفين التشغيليين والإدارة العليا لشركات الطيران.^٤

٤-٢ ليس هناك تنويه إلى أن التحقيقات والملاحظات القضائية القوية ليست ملائمة في حالات السلوك المتعمد أو غير القانوني من قبل شركة طيران أو موظفيها. ولكن يجب أن يحترم نظام التحقيق في الحوادث القواعد الأساسية للعدالة العادية والإجراءات القانونية الواجبة.

٥-٢ في مواجهة تنامي ظاهرة التجريم، سيكون هناك ما قد يبرر اعتبار شركات الطيران ومستشاريها القانونيين أن شركة الطيران ينبغي أن تتعاون فقط مع التحقيقات في الحوادث إلى أدنى حد ممكن. وبدلاً من المساعدة على تحسين السلامة، سيؤدي ذلك إلى إتياع الجهات المشاركة في الصناعة سلوكاً دفاعياً منذ البداية. ويكمن خطر هذا الاتجاه المتنامي في إمكانية امتناع الشهود المهمين عن التعاون الكامل مع الإدعاء أو فعل ذلك إلى أدنى حد ممكن. وسيؤدي الافتقار إلى التعاون إلى فقدان معلومات قيمة عن أسباب وقوع حادث وسبل تقادي الحوادث المستقبلية.

٦-٢ ستكون الدول الأعضاء على دراية بالتطورات الأخيرة التي طرأت في الاتحاد الأوروبي في هذا المجال مع التنظيم المقترح بشأن التحقيق والوقاية من الحوادث والوقائع في مجال الطيران المدني. وفي حين أن التنظيم هو خطوة في الاتجاه الصحيح، يبدو أن المسودات النهائية للنص ستقتل في معالجة عدد من القضايا الرئيسية:

١-٦-٢ **الحق في الحصول على تمثيل قانوني في المراحل الأولى من التحقيق في الحوادث.** في عدد من الاختصاصات، لا تسود أحكام الملحق ١٣ على القانون الجنائي المحلي والإجراءات الخاصة باستخدام أقوال الشهود في الدعاوى الجنائية. وينبغي أن يتمكن الشهود من الحصول على تمثيل قانوني مناسب في تلك المراحل المبكرة وينبغي دائماً إعلامهم بشأن هذا الحق قبل إدلائهم بأي تصريح إلى محقق.

٢-٦-٢ **إبلاغ المعلومات.** يجب نشر المعلومات للجمهور بطريقة خاضعة للرقابة، وإلا قد يكون لها تأثير مباشر وضار على المعنيين.

^٢ الملحق ١٣، الفقرة ٣-١.

^٣ A37-WP/66 المرفقان ألف وباء.

^٤ الرجاء الإطلاع على التذييل ألف.

٧-٢ ومع ذلك، تعتبر الاياتا، وبكل احترام، بأنه في السياق الحالي الذي يزيد فيه تجريم حوادث الطيران أكثر من أي وقت مضى، يجب تعزيز القرارات المقترحة بحيث تتضمن أخذ القضايا المذكورة أعلاه بعين الاعتبار من قبل السلطات القضائية للدولة.

٣- الخلاصة

١-٣ تدعو الاياتا الجمعية العمومية لدراسة الإضافات التالية للقرارين ١/٢٧ و ٢/٢٧ الواردين في الوثيقة A37-WP/66:

...

مع الأخذ في الحسبان أن الاعتبار الأول في أي تحقيق في حادث طيران هو تحديد أسباب وقوع الحادث من أجل منع وقوع حوادث في المستقبل، وليس إعداد تحقيق جنائي ضد أصحاب المصلحة في مجال صناعة الطيران؛ والاعتراف بأن تجريم التحقيق في حوادث الطيران ليس رادعاً فعالاً أو وسيلة لتحسين سلامة الطيران؛ الجمعية العمومية

١- تحت الدول على ضمان امتثال سلطات التحقيق لديها لأحكام الملحق ١٣، الفقرة ٥-١٢ والإضافة (هـ)، بما يضمن عدم تعرض عملية التحقيق بشأن السلامة، وتقديم التقارير وأنظمة جمع ومعالجة بيانات السلامة للكشف السابق لأوانه وغير الملائم لاستخدامها المباشر في الإجراءات الجنائية.

...

- انتهى -