

قرار وزاري رقم (95) لسنة 2010م بشأن اعتماد لائحة تحقيق حوادث الطيران (الجزء الثامن عشر)

وزير النقل ،

بعد الإطلاع :

على القرار الجمهوري (50) لسنة 2007م بشأن تشكيل الحكومة وتسمية أعضائها،
وعلى القرار الجمهوري رقم (427) لسنة 2002م بشأن اللائحة التنظيمية لوزارة النقل وتعديلاتها،
وعلى القرار الجمهوري رقم (444) لعام 2000م بشأن إنشاء الهيئة العامة للطيران المدني ولائحتها
التنظيمية،
وعلى القانون رقم (12) لعام 1993م بشأن الطيران المدني .
وبناء على الصلاحيات المخولة لنا .

قـرر

مادة (1) تعتمد لائحة تحقيق حوادث الطيران (الجزء الثامن عشر) للعمل بموجبها في الهيئة العامة
للطيران المدني والأرصاد وفقاً لما يلي:

الفصل الأول - تعاريف

يقصد بالعبارات والمصطلحات التالية المستخدمة في هذا الجزء المعاني المبينة إلى جانب كل منها:
حادث - واقعة تتعلق بتشغيل طائرة تحدث في حالة الطائرة التي يقودها طيار، تقع في أي وقت منذ صعود
أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة، أو في حالة
طائرة تطير بدون طيار في أي وقت تكون الطائرة مستعدة للتحرك بغرض الطيران حتى
التوقف في نهاية الرحلة ويكون النظام الأساسي للدفع مغلقاً وخلالها:
أ) يصاب أي شخص إصابة مميتة أو جسمية نتيجة لما يلي:

- 1) وجوده على متن الطائرة.
- 2) أو احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك أي جزء ينفصل عنها.
- 3) أو التعرض المباشر للفتح النفاث.

وذلك باستثناء الإصابات الناتجة عن أسباب طبيعية ، أو التي يحدثها الشخص لنفسه أو التي ينسب فيها أشخاص آخرون ، أو عندما تحدث الإصابات لراكب متسلل متخبي في مكان بخلاف الأماكن المتاحة عادة للركاب أو أفراد طاقم الطائرة .

(ب) تحطم الطائرة أو عندما تصاب الطائرة بتلف أو يعطل هيكلها من شأنه أن:

(1) يؤثر تأثيراً ضاراً في قوة بنية الطائرة أو أداؤها أو خصائص طيرانها.

(2) ويتطلب عادة إجراء إصلاحات رئيسية أو استبدال الجزء التالف.

وذلك باستثناء حالات فشل المحرك أو تلفه، ويكون التلف قاصراً على محرك واحد، (بما في ذلك أعطيته أو ملحقاته) أو على المراوح، أو أطراف الأجنحة، أو الهوائيات، أو المسابر، أو دوارات الريح، أو الإطارات، أو المكابح، أو العجلات، أو عمليات التسليب، أو الألواح، أو بوابات عجلات الهبوط، أو الزجاج الأمامي، أو السطح الخارجي للطائرة، (مثل الخدوش الصغيرة أو الثقوب)، أو ما يتعلق بالأضرار البسيطة التي تلحق بأرياش الدوار الرئيسية أو بأرياش الدوار الخلفية أو بعجلات الهبوط، والأضرار التي تنجم عن البرد الخفيف أو عن اصطدام الطيور بالطائرة (بما في ذلك الثقوب الموجودة في الرادوم). (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م).

(ج) أو عند فقدان الطائرة أو تعذر الوصول إليها تماماً.

ملاحظة 1: أية إصابة بسبب حادث طيران ينتج عنها وفاة المصاب في غضون ثلاثين يوماً من تاريخ وقوع الحادث تصنف باعتبارها إصابة مميتة.

ملاحظة 2: تعتبر الطائرة مفقودة حين ينتهي البحث الرسمي عنها بدون العثور على حطامها.

ملاحظة 3: تتناول الفقرة 5-1 أنواع نظم الطائرات غير المأهولة التي يتعين إخضاعها للتحقيق.

(تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

ممثل معتمد - شخص تعينه سلطة التحقيق في حوادث الطيران، على أساس مؤهلاته، لغرض الاشتراك في

تحقيق تجريه دولة أخرى، وعندما تعين سلطة التحقيق لجنة مكلفة بالتحقيق في الحوادث، يكون

الممثل المعتمد من سلطة التحقيق بالهيئة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

مستشار - شخص تعينه سلطة التحقيق ، على أساس مؤهلاته ، بغرض مساعدة ممثلة المعتمد في تحقيق ما.

مركبة هوائية - أية آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكسة

من سطح الأرض.

الأسباب – الأفعال أو حالات السهو أو الأحداث أو الظروف ، أو مزيج منها ، التي أدت إلى الحادث أو الواقعة، أو توليفة منها .ولا يدل تحديد الأسباب ضمناً على توجيه اللوم أو تحميل المسؤولية الإدارية أو المدنية أو الجنائية. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

طائرة مدنية – تعني طائرة مسجلة في دولة متعاقدة في المنظمة الدولية للطيران المدني.

مسجل الطيران – أي نوع من أجهزة التسجيل المركبة في الطائرة لغرض تسهيل التحقيق في حادث أو واقعة.

واقعة – أية واقعة ، بخلاف حادث ، مرتبطة بتشغيل طائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر في سلامة التشغيل.

تحقيق – عملية تجرى بغرض منع وقوع الحوادث، وتشمل جمع وتحليل المعلومات، والخروج باستنتاجات، بما في ذلك تحديد الأسباب أو العوامل المساهمة، والقيام بإعداد توصيات لتأمين السلامة عندما يكون ذلك ملائماً. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

لجنة التحقيق – تعين بواسطة الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد للقيام بالتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات تحت مراقبة المحقق المسؤول.

المحقق المسؤول – الشخص المكلف ، على أساس مؤهلاته، بمسئولية تنظيم التحقيق وإجرائه والإشراف عليه.

الكتلة القصوى – الكتلة القصوى المقررة للإقلاع.

المستثمر – شخص أو هيئة أو مؤسسة تعمل في تشغيل طائرة أو عدة طائرات أو تعرض القيام بذلك التشغيل.

التقرير الأولي – المستند المستعمل في النشر الفوري للمعلومات التي تم الحصول عليها في المراحل المبكرة للتحقيق.

توصية لتأمين السلامة – اقتراح مقدم من سلطة التحقيق في الحادث في الدولة القائمة بالتحقيق، على أساس المعلومات المستقاة من التحقيق، ويقدم بقصد منع وقوع الحوادث أو الوقائع ولا ينشئ في أي حالة افتراض إلقاء اللوم أو تحميل المسؤولية الناتجة عن الحادث أو الواقعة. بالإضافة إلى التوصيات بشأن السلامة الناشئة عن التحقيق في الحوادث والوقائع، يمكن أن تنشأ عن مصادر مختلفة، بما فيها الدراسات بشأن السلامة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

واقعة خطيرة – واقعة تشير ملابساتها إلى وجود خطر كبير لوقوع حادث يتعلق بتشغيل طائرة. وتحدث، في حالة الطائرة التي يقودها طيار، في أي وقت منذ صعود أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة، بينما تحدث، في حالة طائرة تطير بدون طيار، في أي وقت تكون فيه الطائرة مستعدة للتحرك بغرض الطيران حتى التوقف في نهاية الرحلة ويكون نظام الأساسى للدفع مغلقاً. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

- الفرق بين الحادث والواقعة الخطيرة يكمن في النتيجة فقط.

- الوقائع المدرجة أدناه هي أمثلة نموذجية التي يحتمل أن تكون وقائع خطيرة، والقائمة ليست شاملة بل هي مجرد دليل لتعريف الواقعة الخطيرة.

الإصابة الخطيرة - إصابة تحدث لشخص في حادث ويترتب عليها ما يلي :

(أ) وجوب الدخول لمستشفى لمدة تتجاوز 48 ساعة ، تبدأ خلال 7 أيام من تاريخ حدوث الإصابة.

(ب) أو حدوث كسر في أية عظمة (فيما عدا الكسر البسيط لأصابع اليد أو القدم أو الأنف).

(ج) أو حدوث جروح تؤدي إلى نزيف جسيم أو إلى إصابة في الأعصاب أو العضلات أو الأربطة العضلية.

(د) أو حدوث إصابة في أي عضو داخلي.

(هـ) أو حدوث حروق من الدرجة الثانية أو الثالثة أو أية حروق تمس أكثر من 5% من الجسم.

(و) أو حدوث تعرض متحقق منه لمواد معدية أو لإشعاع متلف.

دولة التصميم - الدولة التي تتمتع بالسلطة على الهيئة المسؤولة عن تصميم طراز الطائرة.

دولة الصنع - الدولة التي تتمتع بالسلطة على الهيئة المسؤولة عن التجميع النهائي للطائرة.

الهيئة - هي الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد وهي السلطة المختصة والمخولة بإنشاء وتطوير التشريعات المتعلقة بحوادث ووقائع الطائرات و التحقيق فيها و منع وقوعها.

دولة وقوع الحادث - الدولة التي وقع الحادث أو الواقعة في إقليمها.

دولة المستثمر - الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لأعمال المستثمر أو ، إذا لم يوجد مثل هذا الموقع للأعمال ، مقر الإقامة الدائم للمستثمر.

دولة التسجيل - الدولة التي دونت الطائرة في سجلها.

الحوادث - يجب الإبلاغ عن جميع الحوادث التي ينطبق عليها التعريف الوارد في هذا الدليل.

برنامج الدولة للسلامة - مجموعة متكاملة من الأنظمة والأنشطة الرامية إلى تحسين السلامة. (تاريخ سريان التعديل

(2010/11/18م)

الوقائع - يجب الإبلاغ عن جميع الوقائع التي منها التالي :

(1) تعطل محركات الطائرة في الحالات التالية:

- بالنسبة للطائرات المزودة بمحرك واحد: جميع الأعطال.
- بالنسبة للطائرات المزودة بأكثر من محرك: تعطل أكثر من محرك.

- (2) **الحرائق** : الحرائق التي تحدث خلال مرحلة الطيران بما في ذلك حرائق المحركات التي تتجاوز داخل المحرك وينجم عنها أضرار حريق لأجزاء أخرى من الطائرة.
- (3) **الهبوط الإجباري** : الهبوط خارج المطار بغض النظر عن الأضرار الإنسانية والمادية من جراء هذا الهبوط.
- (4) **تفادي العوائق والتضاريس الأرضية** : الوقائع التي ينتج عنها خطر الاصطدام أو اصطدام فعلي بالعوائق أو التضاريس الأرضية أو نتيجة لوجود عوائق في المدرج المستخدم.
- (5) **مشاكل التحكم بالطيران واستقراره** : الوقائع التي تسبب صعوبات في التحكم بقيادة الطائرة مثل تعطل بعض أنظمة الطائرة ، وتأثير الظواهر الجوية ، والتشغيل خارج مجال الطيران المصرح به.
- (6) **مشاكل في الإقلاع والهبوط** : مثل الهبوط قبل عتبة المدرج أو تجاوز نهاية المدرج أو الجنوح عن جانب المدرج أو الهبوط والعجلات مرفوعة أو الهبوط في مطار بالخطأ أو التخلي عن الإقلاع بعد أن يكون المحرك قد وضع على وضعية الإقلاع.
- (7) **عجز وتعطل قدرة طاقم القيادة أثناء الطيران** : عجز وعدم قدرة أي فرد من أعضاء طاقم الطائرة على القيام بتأدية المهام الموكلة إليه نتيجة تدني لياقته الصحية.
- (8) **فقدان الضغط داخل مقصورة الطائرة** : فقدان الضغط داخل مقصورة الطائرة مما يترتب عليه النزول الاضطراري من الارتفاع الذي كانت عليه الطائرة أو استعمال الأكسجين من قبل طاقم القيادة في الطائرة.
- (9) **حالات الاصطدام الجوي الوشيك ووقائع الحركة الجوية**: وقائع التقارب الجوي التي تتطلب إجراء مناورة لتفادي التصادم ووقائع الحركة الجوية الخطيرة بما في ذلك أخطاء الإجراءات الملاحية أو أعطال الأجهزة والمعدات المستخدمة للملاحة الجوية.
- (10) **الاصطدام الأرضي** : تصادم ما بين طائرتين أو ما بين الطائرة وجسور عبور الركاب أو شاحنات التزويد بالوقود أو أي معدات أو آليات أخرى، بالإضافة إلى الأضرار التي تقع من جراء نفاثات محركات الطائرات.
- (11) **فقدان بعض أجزاء الطائرة** : انفصال أي جزء من الطائرة خلال السير أو الإقلاع أو الطيران أو الهبوط.
- (12) **الصواعق البرقية** : ملاحظة الظواهر والدلالات التي تشير لحدوث ضرر للطائرة.
- (13) **الارتطام بالطيور** : الدلالات التي تشير إلى ارتطام بالطيور مهما تكن الآثار المخلفة إثر ذلك.

- 14) **التحميل** : تعارض وتناقض كبير في بيان الحمولة والتحميل غير الآمن وانبعثت الغازات من المواد المحمولة وتسرب محتويات الحاويات، والضرر الذي يلحق بالطائرة بواسطة طرود الشحن أو الحقائق.
- 15) **الأبواب - النوافذ - وأغطية الفتحات** : التعطل الكامل أو الفقدان.
- 16) **الوقود** : هبوط الطائرة بكمية من الوقود أقل من الحد الأدنى المطلوب أو تزويد الطائرة بنوعية مخالفة وغير مناسبة من الوقود.
- 17) **الأضرار الناجمة عن الإصابة بجسم غريب** : الإصابة التي تؤدي إلى تغيير المحرك أو التي تؤدي إلى إضرار في جسم الطائرة وبنيتها.
- 18) **كمية الوقود التي تتطلب من الطيار إعلان حالة الطوارئ**.
- 19) **أحداث تتطلب الاستعمال الطارئ للأكسجين من جانب طاقم القيادة**.
- 20) **فشل الإقلاع على مدرج مغلق أو مشغول، أو على ممر أرضي أو مدرج غير مخصص**.
- 21) **هبوط أو محاولة هبوط على مدرج مغلق أو مشغول، أو على ممر أرضي أو مدرج غير مخصص**.
- 22) **إقلاع من مدرج مغلق أو مشغول، أو من ممر أرضي أو مدرج غير مخصص**. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

الفصل الثاني - مجال التطبيق

1-2 تطبق هذه الأنظمة والإجراءات على حوادث ووقائع الطائرات ذات التسجيل المدني :

- (a) التي تحدث على أراضي الجمهورية اليمنية أو في أجوائها أو في مياهها الإقليمية.
- (b) عندما تكون الطائرة مسجلة في الجمهورية اليمنية أو ممنوحة شهادة صلاحية من قبلها أو مستثمرة / مشغلة تحت أنظمة وقوانين الجمهورية اليمنية.

الفصل الثالث - عام

1-3 هدف التحقيق

إن الهدف الوحيد للتحقيق في حادث أو واقعة ما هو منع وقوع الحوادث والوقائع. وليس الهدف من هذا النشاط توزيع اللوم أو المسؤولية.

2-3 حماية الأدلة ، والتحفظ على الطائرة ورفعها

1-2-3 مسؤولية الهيئة عند وقوع الحادث القيام بكافة التدابير التي من شأنها قيام السلطات المختصة إتخاذ جميع الإجراءات المعقولة التي تكفل حماية الأدلة ، وكذلك التحفظ المأمون على الطائرة ومحتوياتها للفترة التي قد تكون ضرورية لأغراض التحقيق. وتشمل حماية الأدلة القيام ، بواسطة التسجيل الفوتوغرافي أو بالوسائل الأخرى الفعالة ، بحفظ أي دليل مادي قد يتعرض للنقل أو الطمس أو الفقدان أو الإتلاف . أما التحفظ المأمون فيشمل الحماية من أي إتلاف إضافي ، أو دخول أشخاص بدون تصريح ، أو السلب أو التخريب.

ملاحظة - إن حماية الأدلة في مسجل الطيران تتطلب أن يعهد إلى أفراد مؤهلين فقط مهمة استرداد المسجل وتسجيلاته والتعامل معها. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

3-3 التصرف في حالة حوادث وقائع الطائرات الأجنبية

عند تسلم طلب من دولة التسجيل أو دولة المستثمر أو دولة التصميم أو دولة الصنع بأن تترك الطائرة ومحتوياتها وأية أدلة أخرى دون مساس لحين معاينتها بمعرفة ممثل معتمد للدولة مقدمة الطلب، بإتخاذ جميع الخطوات اللازمة لتلبية هذا الطلب، بالقدر العملي المعقول وبما يتماشى مع الإجراءات السليم للتحقيق، ومع ذلك يجوز رفع الطائرة بالقدر الضروري لإنتشال الأشخاص والحيوانات والبريد والأشياء الثمينة، لمنع أي تدمير بفعل الحريق أو أية أسباب أخرى، أو لإبعاد أي خطر أو عائق للملاحة الجوية أو لوسائل النقل الأخرى أو للجمهور ، وشريطة ألا يؤدي ذلك إلى حدوث تأخير لا مبرر له في إعادة الطائرة للخدمة إن أمكن عملياً.

4-3 رفع التحفظ على الطائرة

مع مراعاة احكام الفقرتين 2-3 و 3-3 تبادر الهيئة بالإفراج عن الطائرة أو محتوياتها أو أي جزء من أجزائها فوراً إذا لم تعد لازمة لأغراض التحقيق، وتسلمها لأي شخص أو أشخاص تعينهم دولة المالك/المستثمر حسب الأصول. ولهذا الغرض، تقوم الهيئة بتسهيل الوصول إلى الطائرة أو محتوياتها أو أي جزء من أجزائها واقعاً في منطقة يكون من غير العملي منح حق الوصول إليها ، فعليها أن تتولى نقلها بنفسها إلى مكان يمكن السماح بالوصول إليه.

الفصل الرابع - الإبلاغ

الحوادث أو الوقائع الخطيرة للطائرات الأجنبية في إقليم الجمهورية

1-4 إرسال الإخطار

يرسل الإخطار عن الحادث أو الواقعة الخطيرة دون تأخير وبأنسب وأسرع الوسائل المتوفرة إلى:

- (أ) دولة التسجيل.
- (ب) دولة المستثمر .
- (ج) دولة التصميم.
- (د) دولة الصنع.
- (هـ) ومنظمة الطيران المدني الدولي ، حينما تزيد الكتلة القصوى للطائرة المعنية على 2250 كيلوجراماً. أو إذا كانت طائرة توربينية نفاثة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

الشكل والمضمون

2-4 يجب أن يصاغ الإخطار بعبارات واضحة وأن يتضمن المعلومات التالية بقدر ما يتوفر منها ، وألا

يتأخر إرساله لداعي عدم توافر معلومات كاملة:

- (أ) بالنسبة للحوادث المختصر (ACCID) وبالنسبة للوقائع الخطيرة المختصر (INCID).
- (ب) صانع الطائرة، وطرزها، وعلامات جنسيتها وتسجيلها ورقمها المسلسل.
- (ج) اسم المالك أو المستثمر أو المستأجر للطائرة، إن وجد.
- (د) مؤهلات قائد الطائرة ، وجنسية أعضاء الطاقم والركاب. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م).
- (هـ) تاريخ ووقت وقوع الحادث أو الواقعة الخطيرة (بالتوقيت المحلي أو العالمي).
- (و) آخر نقطة غادرت منها الطائرة ونقطة الهبوط المقصودة.
- (ز) موقع الطائرة بالإشارة إلى نقطة جغرافية يسهل التعرف عليها وكذلك خطي العرض والطول.
- (ح) عدد أفراد طاقم الطائرة والركاب : الموجودين على متن الطائرة، والذين قتلوا أو أصيبوا بإصابات جسيمة، وغيرهم ممن قتل أو أصيب بإصابات جسيمة.
- (ط) وصف الحادث أو الواقعة الخطيرة ومدى الضرر الذي أصاب الطائرة بقدر ما هو معروف.

(ي) بيان إلى أي مدى ستقوم الهيئة بإجراء التحقيق أو تعترم تفويض سلطاتها في هذا الشأن.

- ك) الخصائص الطبيعية لمنطقة الحادث أو الواقعة الخطيرة، وكذلك بيان صعوبات الوصول إلى الموقع أو المتطلبات الخاصة للوصول إليه.
- ل) ذكر علامة تمييز السلطة المبلغة، و وسائل الاتصال بها في أي وقت بالمحقق المسؤول وسلطة تحقيق الحوادث في الجمهورية .
- م) وجود بضائع خطرة على متن الطائرة وأوصاف هذه البضائع.

اللغة

3-4 يجب أن يعد الإخطار باللغة العربية، ويجوز إعداد نسخة مترجمة إلى الانجليزية بحسب ما تقتضيه الحالة.

معلومات إضافية

4-4 عند وقوع الحادث تبادر الهيئة ، بمجرد إمكان ذلك ، إلى إرسال التفاصيل التي لم تدرج في البلاغ مع أية معلومات أخرى متعلقة بالحادث.

الحوادث والوقائع الخطيرة للطائرات اليمنية الواقعة خارج إقليم الجمهورية

5-4 تبادر الهيئة وكذلك المستثمر الى سرعة الإفادة بتسليم الإخطار عن وقوع الحادثة أو الواقعة للطائرة اليمنية و المرسل من سلطة دولة وقوع الحادث.

6-4 على اثر تسلم الإخطار تقوم الهيئة بتزويد دولة وقوع الحادث ، بأسرع ما يمكن ، بأية معلومات مناسبة متوفرة لديها بخصوص الطائرة وطاقم القيادة موضوع الحادثة أو الواقعة الخطيرة .وعما إذا كانت تنوي تعيين ممثل معتمد ، وفي حالة تعيين هذا الممثل المعتمد، أن تخطر بها باسمه وبتفاصيل الاتصال به وبالموعد المتوقع لوصوله إذا كان الممثل المعتمد سيسافر إلى دولة وقوع الحادث.

7-4 كما تقوم الهيئة دون تأخير وبأنسب وأسرع الوسائل المتوفرة على أثر تسلم الإخطار ، بتزويد دولة وقوع الحادث بتفاصيل البضائع الخطرة الموجودة على متن الطائرة.

الحوادث والوقائع الخطيرة للطائرات اليمنية الواقعة في إقليم الجمهورية

إرسال الإخطار

4-8 عندما تفتح الهيئة تحقيقاً في حادث أو واقعة خطيرة ، فعليها أن ترسل إخطاراً ، وفقاً لأحكام الفقرتين

4-2 و 4-3 أعلاه ، دونما تأخير وبأنسب وأسرع الوسائل المتوفرة لديها إلى :

(أ) دولة المستثمر .

(ب) دولة التصميم .

(ج) دولة الصنع.

(د) ومنظمة الطيران المدني الدولي ، إذا كانت الكتلة القصوى للطائرة تزيد عن 2250

كيلوجراماً. أو إذا كانت طائرة توربينية نفاثة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

الفصل الخامس - التحقيق

مسئولية فتح التحقيق وإجراؤه

الحالة الأولى: اليمن دولة وقوع الحادث

1-5-1 تقوم الهيئة بفتح باب التحقيق في ظروف الحادثة وتتحمل مسؤولية إجراء التحقيق، وفي كل الأحوال يجوز لها أن تفوض إجراء التحقيق، كلياً أو جزئياً، إلى سلطة أخرى (دولة التسجيل، دولة المستثمر، دولة الصنع) بالاتفاق المتبادل. وتلتزم الهيئة باستخدام كل الوسائل اللازمة لتسهيل التحقيق.

1-5-1-1 تقوم الهيئة بفتح باب التحقيق في ملابسات الواقعة الخطيرة، ولها أن تفوض إجراء التحقيق، كلياً أو جزئياً، إلى سلطة أخرى (دولة التسجيل، دولة المستثمر، دولة الصنع) بالاتفاق المتبادل. وتلتزم الهيئة باستخدام كل الوسائل اللازمة لتسهيل التحقيق.

1-5-2 تقوم الهيئة بفتح باب التحقيق في ملابسات الواقعة الخطيرة، عندما تتجاوز كتلة الطائرة القصوى 2250 كيلوجرام. وللهيئة أن تفوض إجراء التحقيق، كلياً أو جزئياً إلى سلطة أخرى (دولة التسجيل - دولة المستثمر - دولة الصنع) بالاتفاق المتبادل، وتلتزم باستخدام الوسائل اللازمة لتسهيل التحقيق (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م).

الحوادث أو الوقائع خارج إقليم الجمهورية

الحالة الثانية: اليمن دولة التسجيل أو دولة المستثمر

2-5-2 إذا وقعت حادثة أو واقعة خطيرة لطائرة يمنية في إقليم دولة غير متعاقدة لا تنوي إجراء التحقيق طبقاً لأحكام الملحق الثالث عشر، فعلى الهيئة أن تسعى جاهدة إلى فتح باب التحقيق وإجرائه بالتعاون مع دولة وقوع الحادث. وفي حالة غياب هذا التعاون، عليها أن تجري التحقيق بنفسها بما يتوفر لديها من معلومات.

3-5-3 عندما لا يمكن القطع بأن مكان الحادث أو الواقعة الخطيرة موجود في إقليم دولة ما، تقوم الهيئة، كدولة التسجيل بفتح وإجراء أي تحقيق ضروري في الحادث أو الواقعة الخطيرة. ومع ذلك يجوز لها أن تفوض التحقيق سواء كلياً أو جزئياً إلى دولة أخرى من خلال الاتفاق والقبول المتبادلين.

3-5-1 إذا كانت دولة السجل دولة غير متعاقدة لا تنوي إجراء التحقيق طبقاً لأحكام الملحق الثالث عشر، تقوم الهيئة كدولة المستثمر، أو دولة التصميم أو دولة الصنع، بفتح وإجراء التحقيق. غير أنه يجوز لهذه الدولة أن تفوض بصورة جزئية أو كلية لدولة أخرى، وذلك بالاتفاق والقبول المتبادلين. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

الحالة الثالثة : اليمن الدولة الاقرب الى مكان الحادث

4-5 في حال وقوع الحادث في المياه الدولية، وكانت اليمن هي أقرب الدول إلى مكان الحادث، تقوم الهيئة بالإتصال بكافة السلطات المختصة واتخاذ كل الوسائل لتقديم ما في وسعها من مساعدة وتشتمل تلك المساعدات على الاستجابة لطلبات دولة التسجيل.

تنظيم التحقيق وإجراؤه

عام

5-5 يجب أن تتمتع سلطة التحقيق في الهيئة بالإستقلال في إجراء التحقيق وأن يكون لها سلطة مطلقة على سيره ويتضمن التحقيق ما يلي :

(أ) جمع وتسجيل وتحليل جميع المعلومات المتوفرة بشأن تلك الحادثة أو الواقعة.

(ب) إصدار التوصيات المتعلقة بالسلامة ، حسبما يكون ملائماً.

(ج) تحديد الأسباب و/أو العوامل المساهمة، إن أمكن. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

(د) إستكمال التقرير النهائي.

ويجب زيارة مكان الحادثة ومعاينة الحطام وأخذ أقوال الشهود. وتتولى سلطة التحقيق الهيئة تحديد مدى حجم هذا التحقيق والإجراءات التي ينبغي إتباعها للقيام به، وفقاً للدروس التي تتوقع أن تستخلصها من التحقيق بغرض تحسين مستوى السلامة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

5-5-1 يجب أن يكون أي تحقيق سلطة التحقيق بالهيئة وفقاً لأحكام الجزء الثامن عشر من لوائح الطيران المدني الفقرة 3-1 منفصلاً عن أي إجراءات قضائية أو إدارية لتوجيه اللوم أو تحميل المسؤولية.

5-5-2 تلتزم سلطة التحقيق بالهيئة أن تضع سياسات وإجراءات موثقة تفصل فيها المهام التي تتولاها في أثناء التحقيق في الحادث. ويفترض أن تشمل: التنظيم والتخطيط والتحقيق والإبلاغ.

5-5-3 يجب أن تضمن الهيئة بأن أي تحقيقات تجريه سلطة التحقيق تتحصل على جميع مواد الإثبات دون قيد أو تأخير ولا تعرقلها تحقيقات أو إجراءات إدارية أو قضائية. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

المحقق المسؤول – التعيين

6-5 تقوم الهيئة بتعيين لجنة التحقيق ويكون رئيسها هو المحقق المسؤول عن التحقيق، وتفتح باب التحقيق فوراً.

المحقق المسؤول – وصوله إلى الحطام وسيطرته عليه

7-5 يجب أن يتمكن المحقق المسؤول من الوصول إلى الحطام دون إعاقة وإلى كل المواد ذات الصلة بما في ذلك مسجلات الطيران وسجلات خدمات الحركة الجوية ويكون له سيطرة غير مقيدة على ذلك الحطام، وذلك لضمان قيام الأشخاص المرخصين المشتركين في التحقيق بإجراء معاينة تفصيلية بدون تأخير.

مسجلات الطيران – الحوادث والوقائع

8-5 يجب استخدام مسجلات الطيران بشكل فعال عند التحقيق في أي حادثة أو واقعة ، و تتخذ الهيئة الترتيبات لقراءة تسجيلات مسجلات الطيران دون تأخير.

9-5 إذا لم يكن لدى السلطة القائمة بالتحقيق في حادث أو واقعة خطيرة الوسائل الكافية لقراءة تسجيلات مسجلات الطيران، فيجب أن تستخدم الوسائل المتاحة لها من دول أخرى ، مع إقامة الاعتبار لما يلي :-

أ) امكانيات الجهة التي تقوم بقراءة التسجيلات.

ب) توقيت قراءة التسجيلات.

ج) موقع الجهة التي تقوم بقراءة التسجيلات.

فحوص التشريح

10-5 يجب على لجنة التحقيق عند القيام بالتحقيق في حادث مميت أن تتخذ الترتيبات لإجراء فحص تشريحي كامل لأعضاء هيئة القيادة الذين أصيبوا بإصابات قاتلة، و للركاب والمضيفين الذين أصيبوا بإصابات قاتلة مع مراعاة الظروف الخاصة ، وذلك على يد خبير بعلم الأمراض، ويفضل أن يكون ذا خبرة في تحقيقات الحوادث. ويجب أن تنجز هذه الفحوص على وجه السرعة وأن تكون مستفيضة.

الفحوص الطبية

10-5-1 يجب على لجنة التحقيق كلما كان ذلك ملائماً، أن تعمل الترتيبات لإجراء فحص طبي للطاقم والركاب وموظفي الطيران المعنيين، يقوم به طبيب، ويفضل أن يكون هذا الطبيب ذا خبرة في تحقيقات الحوادث. ويجب إجراء هذه الفحوص على وجه السرعة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

التنسيق مع السلطات القضائية

11-5 تعمل الهيئة على التنسيق بين المحقق المسؤول والسلطات القضائية، ويجب إعطاء عناية خاصة للأدلة التي تتطلب التسجيل والتحليل الفوريين لتأمين نجاح التحقيق مثل فحص الضحايا والتعرف عليهم وقراءات تسجيلات مسجلات الطيران.

إخطار سلطات أمن الطيران

12-5 إذا تبين أو كان هناك شك أثناء سير التحقيق، في أن عملاً من أعمال التدخل غير المشروع قد ارتكب، فعلى المحقق المسؤول أن يبادر فوراً إلى اتخاذ الإجراءات لإخطار سلطات أمن الطيران.

عدم إفشاء السجلات

13-5 عند القيام بالتحقيق في حادث أو واقعة، يجب ألا تتاح السجلات المذكورة أدناه لأغراض أخرى غير أغراض التحقيق في الحادث أو الواقعة، ما لم تقرر السلطة المختصة بوزارة العدل في الجمهورية اليمنية أن إفشاء هذه السجلات يتجاوز ما قد ينتج عن هذا الإجراء من أثر سيئ محلي أو دولي على هذا التحقيق أو أية تحقيقات في المستقبل:

- (أ) كافة التصريحات التي تحصل عليها سلطات التحقيق من أشخاص خلال قيامها بالتحقيق.
- (ب) كافة الاتصالات بين الأشخاص الذين كانوا متصلين بتشغيل الطائرة.
- (ج) معلومات طبية أو خاصة تتعلق بالأشخاص المشتركين في الحادث أو الواقعة.
- (د) التسجيلات الصوتية لمقصورة القيادة ونسخ من هذه التسجيلات.
- (هـ) التسجيلات الصوتية لوحدة مراقبة الحركة الجوية والنصوص المكتوبة لهذه التسجيلات.
- (و) تسجيلات صور مقصورة القيادة وأي جزء أو نسخ مطبوعة من هذه التسجيلات؛ (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م).

(ز) آراء تم الإدلاء بها في تحليل المعلومات بما في ذلك معلومات مسجل الطيران.

1-13-5 يجب عدم إدراج هذه السجلات في التقرير النهائي أو مرفقاته إلا إذا كان لها علاقة بتحليل الحادث أو الواقعة. ويجب عدم إفشاء أجزاء السجلات التي ليس لها علاقة بالتحليل.

إعادة فتح التحقيق

14-5 إذا توفرت أدلة هامة بعد إختتام التحقيق ، فعلى السلطة التي أجرت التحقيق أن تعيد فتحه. ومع ذلك ، عندما تكون الهيئة هي التي أجرت التحقيق وليست هي التي بدأتها ، فإن عليها أن تحصل أولاً على موافقة الدولة التي بدأت التحقيق.

ملاحظة - عندما يعثر على طائرة في وقت لاحق اعتبرت مفقودة بعد إجراء بحث رسمي، قد ينظر في إعادة فتح التحقيق. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

مسؤولية الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد

معلومات - عن الحوادث والوقائع

15-5 تقوم الهيئة بناءً على طلب الدولة القائمة بالتحقيق في حادث أو واقعة ، بتزويد هذه الدولة بجميع المعلومات ذات الصلة المتوفرة لديها.

16-5 إن مسؤولية كل دولة، التي تم استخدام تسهيلات أو خدماتها ، أو كان مقرراً عادة أن تستخدم من قبل طائرة قبل وقوع حادث أو واقعة ، ويكون لديها معلومات ذات علاقة بالتحقيق، أن تقدم هذه المعلومات للدولة القائمة بالتحقيق.

مسجلات الطيران

17-5 عندما تهبط طائرة وقع لها حادث أو واقعة خطيرة في دولة غير دولة وقوع الحادث/الواقعة، على الجمهورية اليمنية كدولة تسجيل أو كدولة مستثمر بناء على طلب الدولة القائمة بالتحقيق ، أن تزود الدولة الأخيرة بتسجيلات مسجلات الطيران، وإذا كان ضرورياً، بمسجلات الطيران ذات العلاقة.

معلومات عن الهيئات المعنية

18-5 إذا كانت الهيئة هي دولة التسجيل أو المستثمر، فعليها بناء على طلب من الدولة القائمة بالتحقيق ، أن تقدم المعلومات الملائمة عن أية هيئة تكون أنشطتها قد أثرت في تشغيل الطائرة بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

الاشتراك في التحقيق

يحق للهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق الاستعانة بمنظمات أو مؤسسات من داخل الدولة أو دول أخرى ممن يتمتعون بخبرة واسعة في مجال التحقيق.

الحقوق

5-19 عندما لا تكون الهيئة هي القائمة في التحقيق فلها الحق كدولة التسجيل أو دولة المستثمر أن تعين ممثلاً معتمداً للاشتراك في التحقيق.

5-19-1 عندما لا تعين دولة السجل ولا دولة المشغل ممثلاً معتمداً، فينبغي للدولة القائمة بالتحقيق أن تدعو المشغل للاشتراك في التحقيق، مع مراعاة الإجراءات المعمول بها في الدولة القائمة بالتحقيق (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

5-20 عندما لا تكون الهيئة هي القائمة في التحقيق فلها الحق كدولة التسجيل أو دولة المستثمر أن تعين مستشاراً أو أكثر يقترحه المستثمر لمعاونة ممثلها المعتمد.

الالتزامات

5-21 عندما تطلب الدولة القائمة بالتحقيق في حادثة لطائرة تزيد كتلتها القصوى على 2250 كيلوجراماً اشترك الهيئة كدولة التسجيل أو دولة المستثمر أو دولة التصميم أو دولة الصنع، فلهيئة أن تعين لها ممثلاً معتمداً.

صلاحيات الممثلين المعتمدين

المستشارون

5-22 تقبل الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق أن تعين دولة التسجيل، أو المستثمر أو المصنع، ممثلاً معتمداً لها، و لها الحق كذلك في تعيين مستشار واحد أو أكثر لمعاونة الممثل المعتمد في التحقيق.

5-22-1 يجب السماح للمستشارين معاونين للممثلين المعتمدين بالمساهمة في التحقيق، تحت إشراف الممثلين المعتمدين، إلى الحد الضروري لتمكين الممثلين من جعل مساهمتهم مساهمة فعالة.

الاشتراك

5-23 يجب أن يعطي الاشتراك في التحقيق حق الاشتراك في جميع جوانب التحقيق، تحت إشراف المحقق المسؤول، وبوجه خاص القيام بما يلي :-

(أ) زيارة مكان الحادث.

(ب) معاينة الحطام.

(ج) أخذ أقوال الشهود واقتراح موضوعات الأسئلة.

(د) الحصول بشكل عام على جميع الأدلة الخاصة بالحادث بأسرع ما يمكن.

(هـ) تسلم نسخ من كافة الوثائق ذات العلاقة بالأمر.

(و) الاشتراك في قراءات المواد المسجلة.

(ز) الاشتراك في أنشطة التحقيق التي تجري في غير مكان الحادث، مثل أنشطة فحص أجزاء الطائرة وجلسات مناقشات الأمور الفنية والإختبارات وعمليات المحاكاة.

- (ح) الاشتراك في إجتماعات سير التحقيق بما في ذلك المداولات المتعلقة بالتحليل والإستنتاجات والأسباب والتوصيات الخاصة بالسلامة.
- (ط) تقديم دفع بالنسبة لمختلف عناصر التحقيق.

الالتزامات

- 24-5 يجب على الممثلين المعتمدين ومستشاريهم القيام بما يلي :
- (أ) تزويد لجنة التحقيق بكافة المعلومات ذات الصلة المتوفرة لديهم.
- (ب) عدم إفشاء المعلومات عن سير التحقيق وإستنتاجاته بدون موافقة صريحة من لجنة التحقيق.

إشراك الدول التي تكبدت وفيات أو إصابات خطيرة لمواطنيها

الحقوق والاستحقاقات :

- 25-5 تسمح الهيئة كدولة قائمة بالتحقيق للدولة التي لها مصلحة خاصة في حادثة ما، نظراً لحدوث وفيات أو إصابات خطيرة بين مواطنيها، بأن تعين، بعد تقديم طلب لها بذلك، خبيراً له الحق في القيام بما يلي:

- (أ) زيارة مكان الحادث.
- (ب) الحصول على المعلومات الوقائية ذات الصلة، والتي يجب أن توافق على إفشائها أمام الجمهور للدولة التي تقوم بالتحقيق. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)
- (ج) الإشتراك في التعرف على الضحايا.
- (د) المساعدة في أخذ أقوال الركاب الناجين من مواطني دولة الخبير.
- (هـ) تسلم نسخة من التقرير النهائي.
- وهذا لن يمنع الدولة من المساعدة أيضاً من تحديد هوية الضحايا، والمساعدة في مقابلة الناجين من الحادث من تلك الدولة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)
- 1-25-5 يجب لسلطة التحقيق بالهيئة التي تجري التحقيق أن تنشر خلال السنة الأولى من التحقيق على الأقل، المعلومات الوقائية الثابتة وتشير في حينه إلى التقدم المحرز في هذا التحقيق (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

الفصل السادس - التقرير الختامي

1-6 يجب استخدام نموذج التقرير النهائي الوارد في الملحق (13) للمنظمة الدولية للطيران المدني . ومع ذلك ، يمكن ملائمته لظروف الحادثة أو الواقعة.

الموافقة على إصدار المعلومات

2-6 تقوم الهيئة بتوزيع أو نشر أو إتاحة الوصول إلى مشروع تقرير أو أي جزء منه ، أو وثائق تم الحصول عليها أثناء التحقيق في حادثة أو واقعة، وذلك بالموافقة الصريحة من السلطة التي أجرت التحقيق ، ما لم تكن تلك السلطة قد نشرت أو أصدرت بالفعل مثل هذه التقارير أو أية الوثائق.

مشروع التقرير الختامي

التشاور

3-6 كسلطة قائمة بالتحقيق، تُرسل الهيئة نسخة من مشروع التقرير الختامي إلى الدول التالية مع دعوتها إلى الإدلاء بتعليقاتها الهامة والمدعمة حول التقرير بأقصى سرعة ممكنة:

(أ) الدولة التي باشرت التحقيق.

(ب) دولة التسجيل.

(ج) دولة المستثمر .

(د) دولة التصميم.

(هـ) دولة الصنع.

(و) أي دولة شاركت في التحقيق، بموجب الفصل الخامس. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

وإذا تسلمت الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق تعليقات في غضون ستين يوماً من إرسال كتاب الإحالة ، فعليها إما أن تعدل مشروع التقرير الختامي بحيث يشمل جوهر التعليقات المتلقاة أو ، إذا كانت الدولة التي قدمت التعليقات ترغب في ذلك، إضافة التعليقات كمرفق للتقرير . وإذا لم تتلق الهيئة أي تعليقات في غضون ستين يوماً من تاريخ كتاب الإحالة الأولى، فعليها نشر التقرير الأخير وفقاً للفقرة 4-6 ، إلا إذا تم الاتفاق بين الدول المعنية على تمديد هذه الفترة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

الدول التي يرسل إليها التقرير الختامي

4-6 تقوم الهيئة بإرسال التقرير الختامي للحادثة دون تأخير إلى الدول التالية :

- (أ) الدولة التي فتحت باب التحقيق .
 (ب) دولة التسجيل .
 (ج) دولة المستثمر .
 (د) دولة التصميم .
 (هـ) دولة الصنع .
 (و) أي دولة لحقت بمواطنيها إصابات مميتة أو إصابات خطيرة .
 (ز) وأي دولة قدمت معلومات ذات صلة بالموضوع، أو تسهيلات هامة أو خبراء .
 (ح) أي دولة شاركت في التحقيق . (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

إصدار التقرير الختامي

- 5-6 تقوم الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق في حادث أو واقعة أن تنشر التقرير الختامي على الجمهور بأقصى سرعة وفي غضون اثني عشر شهراً، إن أمكن . (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)
 1-5-6 إذا لم يمكن إتاحة التقرير للجمهور في غضون اثني عشر شهراً، تقوم الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق أن تنشر بياناً مؤقتاً على الجمهور كل سنة في تاريخ وقوع الحادث، على أن يتضمن تفاصيل التقدم المحرز في التحقيق وأي مسائل أثرت بشأن السلامة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)
 2-5-6 بعد إصدار التقرير الختامي من قبل الهيئة عن حادثة أو واقعة لطائرة ذات كتلة قصوى تزيد على 5700 كيلوجرام، يتم إرسال نسخة من التقرير النهائي إلى منظمة الطيران المدني الدولي. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

الإجراءات المتخذة بشأن توصيات السلامة :

- 3-5-6 يجب على الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق أو أي دولة أخرى تصدر توصية للسلامة أن تنفذ إجراءات لتسجيل الاستجابات لتوصية السلامة الصادرة.
 4-5-6 يجب على الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق عندما تتلقى توصية للسلامة أن تنفذ إجراءات لرصد تقدم الإجراءات المتخذة استجابة لتلك التوصية بشأن السلامة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)
 6-6 تقوم الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق عندما تتلقى توصيات السلامة أن تخطر الدولة المقترحة، في غضون تسعين يوماً من تاريخ خطاب الإحالة، بالتدابير الوقائية المتخذة أو التي هي قيد البحث، أو بالأسباب التي دعت إلى عدم اتخاذ أي تدابير. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

التوصيات المتعلقة بالسلامة

6-7 في أي مرحلة من مراحل التحقيق في حادثة أو واقعة ، على الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق أن توصي السلطات المختصة، بما في ذلك السلطات المختصة في دول أخرى، بالإسراع في اتخاذ ما يلزم من تدابير وقائية تعد في رأيها ضرورية لتعزيز سلامة الطيران.

6-8 تقوم الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق في الحوادث أو الوقائع أن ترسل كل ما كان ذلك ملائماً أي توصيات متعلقة بالسلامة ناشئة عن تحقيقاتها إلى السلطات المختصة، بما في ذلك السلطات المختصة في دول أخرى، وإلى المنظمة الدولية إذا كان الأمر متصلاً بوثائق صادرة من المنظمة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

الفصل السابع - إرسال تقارير نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع

التقرير الأولي

حوادث الطائرات التي تزيد كتلتها عن 2250 كيلوجراماً.

1-7 عندما تكون الطائرة التي تعرضت لحادث تزيد كتلتها القصوى على 2250 كيلوجراماً ، تقوم الهيئة بإرسال التقرير الأولي إلى كل من :

- أ) دولة التسجيل .
- ب) دولة المستثمر .
- ج) دولة التصميم .
- د) دولة الصنع .
- هـ) أي دولة قدمت معلومات ذات صلة بالأمر ، أو قدمت تسهيلات هامة أو خبراء .
- و) ومنظمة الطيران المدني الدولي .

حوادث الطائرات التي تبلغ كتلتها 2250 كيلوجراماً أو أقل

2-7 إذ وقعت حادثة لطائرة ليست مشمولة بحكم الفقرة 1-7 أعلاه ، وعندما يتعلق الأمر بصلاحية الطائرة أو بأي أمور تعتبر مهمة لدولة أخرى، تقوم الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق بإرسال التقرير الأولي إلى كل من:

- أ) دولة التسجيل .
- ب) دولة المستثمر .
- ج) دولة التصميم .
- د) دولة الصنع .
- هـ) أي دولة قدمت معلومات ذات صلة بالأمر ، أو قدمت تسهيلات هامة أو خبراء .

اللغة

3-7 يرسل التقرير الأولي إلى الدول المعنية وإلى منظمة الطيران المدني الدولي باللغة العربية.

الإرسال

4-7 يرسل التقرير الأولي بالفاكس أو البريد الإلكتروني أو البريد الجوي في غضون 30 يوماً من تاريخ الحادثة ، ما لم يكن قد تم إرسال تقرير بيانات الحادثة أو الواقعة خلال هذه الفترة . وعندما

يتعلق الموضوع مباشرة بأمر السلامة فيرسل التقرير الأولي بمجرد توافر المعلومات وبأنسب وأسرع الطرق الممكنة.

تقرير بيانات الحادثة أو الواقعة

حوادث الطائرات التي تزيد كتلتها على 2250 كيلوجراماً

5-7 عندما تكون الطائرة المتعرضة لحادثة تزيد كتلتها القصوى على 2250 كيلوجرام تقوم الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق بإرسال تقرير بيانات إلى منظمة الطيران المدني الدولي في أسرع وقت ممكن عملياً بعد التحقيق .

معلومات إضافية

6-7 تقوم الهيئة كسلطة قائمة بالتحقيق في حادثة أو واقعة ما بتزويد الدول الأخرى ، بناء على طلبها، بالمعلومات ذات الصلة علاوة على المعلومات الموجودة في تقرير بيانات الحادثة أو الواقعة.

وقائع الطائرات التي تزيد كتلتها على 5700 كيلوجرام

7-7 إذا قامت الهيئة بالتحقيق في واقعة لطائرة تزيد كتلتها القصوى على 5700 كيلوجرام ، فيجب أن تُرسل تقرير بيانات الواقعة إلى منظمة الطيران المدني الدولي بأقصى سرعة ممكنة بعد التحقيق .

الفصل الثامن - إجراءات منع وقوع الحوادث

إن الهدف من هذه الشروط التفصيلية هو التشجيع على منع وقوع الحوادث، وذلك بتحليل بيانات الحوادث والوقائع وبالتبادل الفوري للمعلومات عن السلامة، في إطار برنامج الدولة للسلامة الجوية. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

نظم الإبلاغ عن الوقائع

1-8 تلتزم الهيئة بإنشاء نظاماً للإبلاغ الإلزامي عن الوقائع لتسهيل جمع المعلومات عن أوجه القصور الفعلية أو المحتملة في مجال السلامة الجوية.

2-8 تلتزم الهيئة بإنشاء نظاماً للإبلاغ الطوعي عن الوقائع لتسهيل جمع المعلومات عن أوجه القصور الفعلية أو المحتملة في مجال السلامة والتي لا يغطيها نظام الإبلاغ الإلزامي عن الوقائع. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

3-8 يجب أن يكون نظام الإبلاغ الطوعي عن الوقائع غير جزائي وأن يضمن الحماية لمصادر المعلومات.

نظم قواعد البيانات وتحليلها - الإجراءات الوقائية

4-8 تلتزم الهيئة بإنشاء قاعدة بيانات للحوادث والوقائع، لتسهيل عملية التحليل الفعال للمعلومات عن أوجه القصور الفعلية أو المحتملة في مجال السلامة والواردة فيها، بما في ذلك تلك المستمدة من نظمها الخاصة بالإبلاغ عن الوقائع، وتحديد أي إجراءات وقائية لازمة. (تاريخ سريان التعديل 2010/11/18م)

تحليل البيانات - إجراءات منع وقوع الحوادث

5-8 تلتزم الهيئة بإنشاء وتحليل المعلومات التي تتضمنها تقارير الحادث أو الواقعة وكذا قاعدة البيانات، للقطع باتخاذ إجراءات منع وقوع الحوادث الضرورية.

تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية

6-8 إن من مهمات الهيئة أن تشجع إنشاء شبكات لتبادل معلومات السلامة الجوية فيما بين جميع المنتفعين بنظام الطيران، وأن تسهل التبادل الحر للمعلومات عن ثغرات السلامة الفعلية والمحملة.

مادة (2) فيما لم يرد به نص في هذه اللوائح، تعتبر النسخة الإنجليزية من أنظمة الطيران المدني وكذلك كافة ملاحق الاتفاقية الدولية للطيران المدني الصادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني، جزءاً مفسراً ومكماً لهذه اللوائح. كما يجوز الاستعانة بكافة التشريعات الأوروبية والأمريكية والوثائق الإرشادية الصادرة عنها، لاستيفاء المتطلبات اللازمة لتأمين سلامة الطيران، ما لم يتعارض مع نصوص قانون الطيران المدني رقم (12) لعام 1993م.

مادة (3) تعتبر هذه اللائحة استكمالاً لتشريعات الطيران المدني النافذة لتلبية المتطلبات الواجب استيفائها من قبل المتعاملين في مجال الطيران المدني وشركات النقل الجوي.

مادة (4) تعتبر الملاحق من (1) إلى (20) جزء من هذه اللائحة.

مادة (5) يلغى القرار الوزاري رقم (32) لعام 2009م بشأن اعتماد لائحة تحقيق حوادث الطيران (الجزء الثامن عشر).

مادة (6) يعمل بهذا القرار من تاريخ صدوره وينشر في الجريدة الرسمية.

صدر بديوان عام الوزارة

بتاريخ 1432/1/13هـ

الموافق 2010/12/19م

خالد ابراهيم الوزير

وزير النقل

ملحق رقم (2) للقرار الوزاري رقم (95) لعام 2010م
بشأن اعتماد لائحة تحقيق حوادث الطيران - (الجزء الثامن عشر)

الفهرس

الصفحة	الموضوع
1	الفصل الأول - تعاريف
7	الفصل الثاني - مجال التطبيق
8	الفصل الثالث - عام
8	هدف التحقيق
8	حماية الأدلة والتحفظ على الطائرة ورفعها
8	التصرف في حالة حوادث و وقائع الطائرات الأجنبية
8	رفع التحفظ على الطائرة
9	الفصل الرابع - الإبلاغ
9	الحوادث أو الوقائع الخطيرة للطائرات الأجنبية في إقليم الجمهورية
9	إرسال الإخطار
9	الشكل والمضمون
10	اللغة
10	معلومات إضافية
10	الحوادث والوقائع الخطيرة للطائرات اليمنية الواقعة خارج إقليم الجمهورية
10	الحوادث والوقائع الخطيرة للطائرات اليمنية الواقعة في إقليم الجمهورية
12	الفصل الخامس - التحقيق
12	مسئولية فتح التحقيق وإجراءاته.
12	الحالة الأولى - اليمن دولة وقوع الحادث
12	الحوادث أو الوقائع خارج إقليم الجمهورية
12	الحالة الثانية - اليمن دولة التسجيل أو دولة المستثمر
13	الحالة الثالثة - اليمن الدولة الأقرب إلى مكان الحدث
13	تنظيم التحقيق وإجراءاته
13	المحقق المسؤول - التعيين.

الصفحة	الموضوع
14	المحقق المسؤول - وصوله إلى الحطام وسيطرته عليه.
14	مسجلات الطيران - الحوادث والوقائع
14	فحوص التشريح
14	الفحوص الطبية
15	التنسيق مع السلطات القضائية
15	إخطار سلطات أمن الطيران
15	عدم إنشاء السجلات
16	إعادة فتح التحقيق
16	مسؤولية الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد
16	معلومات - عن الحوادث والوقائع
16	مسجلات الطيران
16	معلومات عن الهيئات المعنية
16	الاشتراك في التحقيق
17	الحقوق
17	صلاحيات الممثلين المعتمدين
17	المستشارون
17	الاشتراك
18	الالتزامات
18	اشتراك الدول التي تكبدت وفيات أو إصابات خطيرة لمواطنيها
18	الحقوق والاستحقاقات
19	الفصل السادس - التقرير الختامي
19	الموافقة على إصدار المعلومات
19	مشروع التقرير النهائي
19	التشاور
19	الدول التي يرسل إليها التقرير الختامي
20	إصدار التقرير الختامي
20	الإجراءات المتخذة بشأن توصيات السلامة:
21	التوصيات المتعلقة بالسلامة

الصفحة	الموضوع
22	الفصل السابع - إرسال تقارير نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع
22	التقرير الأولي
22	حوادث الطائرات التي تبلغ كتلتها 2250 كيلو جراماً أو أقل
22	اللغة
22	الإرسال
23	تقرير بيانات الحادثة أو الواقعة
23	حوادث الطائرات التي تزيد كتلتها 2250 كيلو جراماً
23	معلومات إضافية
23	وقائع الطائرات التي تزيد كتلتها على 5700 كيلو جرام
24	الفصل الثامن - إجراءات منع وقوع الحوادث
24	نظم الإبلاغ عن الوقائع
24	نظم قواعد البيانات وتحليلها - الإجراءات الوقائية.
24	تحليل البيانات - إجراءات منع وقوع الحوادث
24	تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية
26	ملحق رقم (1) سجل التعديلات والتصويبات
27	ملحق رقم (2) الفهرس