

## الأوامر والقرارات

وزارة النقل

. أو احتكاكه مباشرة بأي جزء من أجزاء الطائرة، بما في ذلك أي جزء ينفصل عنها،

. أو تعرضه المباشر للفتح النفث،

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

(ب) إصابة الطائرة بتلف أو يعطل هيكلها من شأنه أن :

. يضر بقوة بنية الطائرة أو أداؤها أو خصائص طيرانها،

. ويتطلب عادة إجراء إصلاحات رئيسية أو استبدال الجزء التالف.

وذلك باستثناء حالات فشل المحرك أو تلفه، عندما يقتصر التلف على المحرك أو أعطيته أو ملحقاته، أو باستثناء التلف الذي يقتصر على المراوح وأطراف الأجنحة والهوائيات والإطارات والفرامل والأسطح الإنسيابية أو انبعاجات السطح الخارجي الصغيرة أو الثقوب الصغيرة في السطح أو النسيج الخارجي للطائرة.

(ج) فقدان الطائرة أو تعذر الوصول إليها تماما.

واقعة خطيرة : واقعة تشير ملابساتها إلى أن حادثا كان على وشك الوقوع.

واقعة : أية واقعة، بخلاف حادث، مرتبطة بتشغيل طائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر على سلامة الاستغلال.

طائرة : كل آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء الناتجة عن سطح الأرض.

طائرة دولة : كل طائرة تستعمل في المصالح العسكرية أو القرمقية أو الأمنية.

إصابة خطيرة : إصابة تحدث لشخص في حادث :

(أ) إما تستوجب الدخول لمؤسسة صحية عمومية أو خاصة لمدة تتجاوز ثمان وأربعين ساعة، تكون بدايتها خلال السبعة أيام الموالية لتاريخ حدوث الإصابة.

(ب) أو تؤدي إلى كسر في أي عظم (فيما عدا الكسر البسيط لأصابع اليد أو القدم أو الأنف).

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

(د) أو تؤدي إلى حدوث إصابة في أي عضو داخلي.

(هـ) أو تؤدي إلى حدوث حروق من الدرجة الثانية أو الثالثة أو أية حروق تمس أكثر من خمسة بالمائة من الجسم.

(و) أو تنتج عن التعرض المتحقق منه لمواد معدية أو لإشعاع ضار.

مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات : هيكل بوزارة النقل مكلف بالتحقيقات الفنية في حوادث ووقائع الطائرات المدنية.

الأسباب : أفعال أو حالات السهو أو أحداث أو ظروف سواء كانت منفردة أو مجتمعة، التي أدت إلى الحادثة أو الواقعة.

أمر عدد 1062 لسنة 2009 مؤرخ في 13 أبريل 2009 يتعلق بضبط إجراءات التحقيق الفني في حوادث ووقائع الطائرات.

إن رئيس الجمهورية،

باقتراح من وزير النقل،

بعد الاطلاع على القانون الأساسي عدد 63 لسنة 2004 المؤرخ في 27 جويلية 2004 المتعلق بحماية المعطيات الشخصية،

وعلى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959 المتعلق بانخراط الجمهورية التونسية بالاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944 وخاصة الفصل 26 منها وملحقها الثالث عشر،

وعلى مجلة الطيران المدني الصادرة بالقانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 المنقحة والمتمة بالقانون عدد 57 لسنة 2004 المؤرخ في 12 جويلية 2004 والقانون عدد 84 لسنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005 وخاصة الفصل 134 منها،

وعلى القانون عدد 110 لسنة 1998 المؤرخ في 28 ديسمبر 1998 والمتعلق بديوان الطيران المدني والمطارات كما تم تنقيحه وإتمامه بالقانون عدد 41 لسنة 2004 المؤرخ في 3 ماي 2004،

وعلى الأمر عدد 863 لسنة 1986 المؤرخ في 15 سبتمبر 1986 المتعلق بضبط مشمولات وزارة النقل،

وعلى الأمر عدد 86 لسنة 1991 المؤرخ في 14 جانفي 1991 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل،

وعلى الأمر عدد 2429 لسنة 2003 المؤرخ في 24 نوفمبر 2003 المتعلق بأمن الطيران المدني،

وعلى رأي وزير الداخلية والتنمية المحلية ووزير الدفاع الوطني ووزير العدل وحقوق الإنسان ووزير الصحة العمومية،

وعلى رأي المحكمة الإدارية.

يصدر الأمر الآتي نصه :

الباب الأول

أحكام عامة

الفصل الأول - لتطبيق هذا الأمر تعتبر :

حادث : واقعة تتعلق باستعمال طائرة تقع في أي وقت منذ صعود شخص للطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع الأشخاص الذين سعدوا بنفس القصد، ويحدث خلاله أحد الأمور التالية :

(أ) إصابة أي شخص إصابة مميته أو خطيرة نتيجة لما يلي :

- وجوده على متن الطائرة،

شهادة صلوحية الملاحة : وثيقة يشهد بمقتضاها وزير النقل أن الطائرة مرخص لها في الجولان حسب الشروط الخاصة بصنف استعمال الشهادة المسلمة.

مستشار : شخص تعينه الدولة، على أساس مؤهلاته، بغرض مساعدة ممثلها المعتمد في تحقيق ما .

تحقيق فني : عملية تجرى بغرض الوقاية من الحوادث، وتشمل جمع وتحليل المعلومات وإبراز الاستنتاجات، بما في ذلك تحديد الأسباب، وإعداد توصيات لتأمين السلامة عندما يكون ذلك ملائماً.

المحقق المسؤول : الشخص المكلف، بتنظيم التحقيق وتسييره والإشراف عليه.

التقرير الأولي : المستند المستعمل في النشر الفوري للمعلومات التي تم الحصول عليها في المراحل الأولى للتحقيق الفني.

تقرير بيانات الحادث أو الواقعة : مستند إلكتروني يرسل إلى منظمة الطيران المدني الدولي إثر التحقيق حول حادث أو واقعة ويحتوي على معلومات دقيقة وشاملة مع ذكر الأسباب وتوصيات السلامة.

مسجل الطيران : أي نوع من أجهزة التسجيل المجهزة بها الطائرة لغرض تسهيل التحقيق الفني في الحوادث أو الوقائع.

دولة التصميم : الدولة التي تتمتع بالولاية القضائية على الهيئة المسؤولة عن تصميم طراز الطائرة.

دولة الصنع : الدولة التي تتمتع بالولاية القضائية على الهيئة المسؤولة عن التجميع النهائي للطائرة.

دولة المستغل : الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لأعمال المستغل أو في غياب ذلك، مقر الإقامة الدائم.

دولة التسجيل : الدولة التي رسمت الطائرة بسجلها.

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

المستغل : أي شخص مادي أو معنوي يستغل أو يعرض استغلال طائرة أو عدة طائرات.

الكتلة القصوى : الكتلة القصوى للإقلاع المدونة بشهادة صلوحية الملاحة.

رخصة الاستغلال الجوي : رخصة تخول للمستغل ممارسة نشاط النقل الجوي.

توصية السلامة : اقتراح مقدم على أساس المعلومات المستقاة من التحقيق بقصد الوقاية من الحوادث أو الوقائع.

ممثل معتمد : شخص تعينه دولة، على أساس مؤهلاته، لغرض الاشتراك في تحقيق تجريبه دولة أخرى.

الفصل 2 - يهدف التحقيق الفني في حوادث ووقائع الطائرات إلى الوقاية من وقوع الحوادث أو الوقائع مستقبلاً ولا يهدف هذا النشاط إلى تحديد الأخطاء أو المسؤوليات.

الفصل 3 - يأذن وزير النقل بفتح تحقيق فني في كل حادث أو واقعة خطيرة حدثت بإقليم الدولة التونسية لطائرة حاملة لشهادة صلوحية الملاحة. كما يمكن له أن يأذن بفتح تحقيق فني في أية واقعة أخرى تقع على الأرض أو في الجو إذا كان لذلك جدوى بالنسبة للسلامة الجوية.

كما يمكن لوزير النقل أن يأذن بفتح تحقيق فني في أي حادث أو واقعة خطيرة حدثت خارج إقليم الدولة التونسية لطائرة مسجلة بتونس أو مستعملة من قبل مستغل متحصل على رخصة استغلال جوي مسلمة من وزير النقل.

الفصل 4 - يفوض لوزارة الدفاع الوطني القيام بالتحقيق الفني بالنسبة لحوادث ووقائع الطائرات الحاملة لشهادة صلوحية الملاحة والمستغلة من قبلها، وفقاً للأحكام الوطنية والدولية الجاري بها العمل. تقوم وزارة الدفاع الوطني، إثر التحقيق، بإحالة نسخة من تقرير التحقيق إلى وزارة النقل.

توفر وزارة الدفاع الوطني التسهيلات الضرورية لتمكين وزارة النقل من إجراء التحقيق الفني بالنسبة لحوادث ووقائع الطائرات المدنية التي تقع في منطقة عسكرية.

الفصل 5 - يمكن لوزير النقل أن يعين ممثلاً معتمداً للمشاركة في التحقيق مع إمكانية مرافقته بمستشار أو أكثر عند وقوع حادث أو واقعة خطيرة خارج إقليم الدولة التونسية لطائرة مسجلة أو مستغلة بتونس.

الفصل 6 - يمكن للسلط التونسية أن تفوض إجراء التحقيق الفني جزئياً أو كلياً إلى دولة أخرى إثر الاتفاق والقبول المتبادلين أو أن تقبل تفويضاً من دولة أخرى لإجراء تحقيق فني كامل أو جزء منه.

#### الباب الثاني

#### التدابير الأولية عند وقوع حادث أو واقعة

الفصل 7 - يتم التصريح بكل حادث أو واقعة أثمرت أو يمكن أن تؤثر على السلامة الجوية حصلت بإقليم الدولة التونسية طبقاً لأحكام الفصل 134 من مجلة الطيران المدني.

الفصل 8 - يجب على كل سلطة محلية تم إعلامها بوقوع حادث أو واقعة خطيرة أن تتخذ التدابير الفورية التالية :

(أ) تنظيم النجدة.

(ب) الإبلاغ عن الحادث أو الواقعة الخطيرة إلى مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات.

(ت) حراسة الطائرة وحفظ الأدلة والتعرف على الشهود.

إثر انتهاء عمليات النجدة، يجب على السلطة المحلية أن تيسر دون تأخير دخول المحققين الفنيين إلى الطائرة أو إلى حطامها.

الفصل 9 - يجب على المستغل، عند وقوع حادث أو واقعة، أن يتصل فوراً بمكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات، ويمدّه بكل المعلومات الضرورية والمفيدة للتحقيق الفني. كما ينبغي على المستغل أن يحرر تقرير إرشادات مفصلاً في أجل ثلاثة أيام ويرسله إلى مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات. ويتضمن هذا التقرير خاصة العناصر التالية :

- المعطيات الفنية المتعلقة بالطائرة والمعطيات المتعلقة بالطاقم المعنيين بالحادث أو الواقعة،

- المعطيات المتوفرة حول ملابس الحادث أو الواقعة.

يتم إرسال التقرير بكل وسيلة تترك أثراً كتابياً ويكون مصحوباً بنسخة من ملف الرحلة.

الفصل 10 - يجب على قائد الطائرة ومساعدته وعند الاقتضاء كل عون من طاقم حجرة المسافرين، بعد السهر على تنفيذ التدابير الفورية المنصوص عليها بالفصل 8 من هذا الأمر، أن يحرروا على الفور، إلا

في حالة العجز البدني، تقريرا فرديا حول ملابس الحادث أو الواقعة، يرسل في غضون ثمان وأربعين ساعة إلى مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات. ويتضمن هذا التقرير خاصة العناصر التالية :

- معطيات حول الإجازة والمؤهلات والخبرة في الطيران،

- وصف موجز للرحلة منذ بدايتها حتى وقوع الحادث أو الواقعة،

ويتم إرسال التقرير بكل وسيلة تترك أثرا كتابيا.

الفصل 11 - يجب على السلطة المحلية المعنية أن تتخذ جميع التدابير التي تكفل حفظ الأدلة، وكذلك حراسة الطائرة ومحتوياتها للفترة التي قد تكون ضرورية لأغراض التحقيق.

وتشمل إجراءات حفظ الأدلة، خاصة الحفظ بواسطة التصوير الفوتوغرافي أو غيره من الوسائل، لكل الدلائل القابلة للإزالة أو الطمس أو الفقدان أو الإتلاف.

وتشمل حراسة الطائرة إجراءات الحماية والتي من شأنها تفادي أي إتلاف إضافي ومنع دخول أشخاص غير المرخص لهم للطائرة ومنع عمليات النهب أو التخريب.

الفصل 12 - يمكن لوزير النقل أن يتخذ جميع التدابير اللازمة وبما يتلاءم والسير العادي للتحقيق، لتلبية طلب دولة التسجيل أو دولة المستغل أو دولة التصميم أو دولة الصنع عدم المساس بالطائرة ومحتوياتها وأية أدلة أخرى، إلى حين معاينتها من قبل ممثل معتمد للدولة مقدمة الطلب.

إلا أنه يجوز تحويل الطائرة بالقدر الضروري لإخراج الأشخاص أو الحيوانات أو البريد أو الأشياء الثمينة أو لمنع أي تدمير بفعل الحريق أو أية أسباب أخرى، أو لإبعاد أي خطر أو عائق للملاحة الجوية أو لوسائل النقل الأخرى أو للعموم، وشريطة ألا يؤدي ذلك إلى حدوث تأخير لا مبرر له في إعادة الطائرة للاستغلال إن أمكن عمليا.

الفصل 13 - ترخص السلط التونسية، مع مراعاة أحكام الفصلين 11 و12 من هذا الأمر، تحويل حراسة الطائرة أو محتوياتها أو أي جزء من أجزائها، حالما لم تعد لازمة لأغراض التحقيق، لأي شخص أو أشخاص تعيينهم دولة التسجيل أو دولة المستغل حسب الحالة.

تتخذ السلط التونسية جميع التدابير قصد تيسير الوصول إلى الطائرة أو محتوياتها أو أي جزء من أجزائها، غير أنه إذا كانت الطائرة أو محتوياتها أو أي جزء من أجزائها واقعا في منطقة لا يسمح بالوصول إليها، تتولى السلط المختصة نقل الطائرة أو محتوياتها أو أي جزء من أجزائها إلى مكان يمكن الترخيص فيه بالوصول إليها.

الفصل 14 - يجب على السلط المحلية التي تكفلت بالتدابير الفورية أن تبحث في حدود الإمكان على كل الشهود والتعرف عليهم في أقرب الأجل. كما تؤخذ أسماؤهم وصفاتهم وكل البيانات التي تمكن من التعرف عليهم والاتصال بهم كلما اقتضت الضرورة ذلك.

يجب على السلطة المحلية أن تمد المحقق المسؤول بهذه الإرشادات عند وصوله إلى مكان الحادث.

الفصل 15 - يجب على الطاقم المعني أو المالك أو مستغل الطائرة وكذلك الأشخاص أو المؤسسات ذات الصلة بالحادث أو الواقعة ومن ينوبهم، عند وقوع حادث أو واقعة، أن يقوموا باتخاذ كل التدابير التي من شأنها أن تحفظ الوثائق والمعدات والتسجيلات التي يمكن أن تكون مفيدة للتحقيق الفني وأن تمنع خاصة فسخ تسجيل المكالمات والمنبهات الصوتية.

لا يمكن أثناء التحقيقات بمكان الحادث لأي كان سواء من أعضاء الطاقم أو ممثلي المستغل أو المالك الدخول إلى الطائرة أو حطامها إلا في صورة دعوتهم ومرافقة المحققين الفنيين لهم. كما يمنع عليهم أخذ أي قطع وبقايا أو وثائق متأتية من الطائرة الهالكة دون موافقة مسبقة من المحقق المسؤول.

### الباب الثالث

#### تسيير التحقيق الفني

الفصل 16 - يعهد تسيير التحقيق الفني في حادث أو واقعة إلى محقق مسؤول.

الفصل 17 - يمكن لوزير النقل، عند وقوع حادث أو واقعة خطيرة، أن يعهد تسيير التحقيق الفني إلى لجنة تحقيق فني تعين بمقرر.

تتكون اللجنة من خمسة أعضاء من بينهم رئيس يتصرف بصفة محقق مسؤول. ويتم اختيار هذا الأخير من بين أعوان المصالح المختصة لوزارة النقل.

الفصل 18 - يرسل مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات بلاغا، في أقرب الأجل، عند وقوع حادث أو واقعة خطيرة بإقليم الدولة التونسية، إلى الجهات التالية :

(أ) دولة التسجيل.

(ب) دولة المستغل.

(ت) دولة التصميم.

(ث) دولة الصنع.

(ج) منظمة الطيران المدني الدولي، عندما تفوق الكتلة القصوى للطائرة المعنية 2250 كلغ.

الفصل 19 - يرسل مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات بلاغا، في أقرب الأجل عند وقوع حادث أو واقعة خطيرة في دولة غير طرف في الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي أو خارج إقليم أية دولة لطائرة مسجلة بتونس أو مستعملة من قبل مستغل متحصل على رخصة استغلال مسلمة من وزير النقل، إلى الجهات التالية :

(أ) دولة المستغل.

(ب) دولة التصميم.

(ت) دولة الصنع.

(ث) منظمة الطيران المدني الدولي، عندما تفوق الكتلة القصوى للطائرة المعنية 2250 كلغ.

الفصل 20 - يرسل مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات بلاغا، في أقرب الأجل، عند حدوث واقعة خطيرة خارج إقليم الدولة التونسية لطائرة مسجلة بتونس أو مستعملة من قبل مستغل متحصل على رخصة استغلال مسلمة من وزير النقل وعندما تكون دولة وقوع الحادث لا علم لها بالواقعة، إلى الدول التالية :

(أ) دولة حدوث الواقعة،

(ب) دولة التصميم،

(ت) دولة الصنع.

الفصل 21 - يمكن لكل الجهات المذكورة بالفصل 18 من هذا الأمر أن تعين ممثلا معتمدا عنها يشارك في التحقيق الفني. كما يمكن للممثل المعتمد الاستعانة بخبراء بصفة مستشارين نظرا لتجربتهم

وكفاءتهم في مجال الطيران ويسمح لمستشاري الممثل المعتمد بالمشاركة في التحقيق الفني تحت إشرافه.

الفصل 22 . يوفر الممثل المعتمد أو، عند الاقتضاء، مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات للدولة التي تقوم بالتحقيق الفني كل المعلومات المفيدة والمتوفرة المتعلقة خاصة بالطائرة وطاقم القيادة الأطراف في الحادث أو الواقعة الخطيرة وبالضائع الخطرة الموجودة على متن الطائرة.

الفصل 23 . يجب أن يتمكن المحققون الفنيون من إجراء التحقيق بكل استقلالية وبدون قيود طبقاً لأحكام هذا الأمر. ويتضمن التحقيق الفني ما يلي :

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

(ب) إصدار التوصيات المتعلقة بالسلامة إذا اقتضى الأمر ذلك.

(ت) تحديد الأسباب إن أمكن.

(ث) إعداد التقرير النهائي.

الفصل 24 . يجب على المحقق المسؤول أن ينسق، عند الاقتضاء، مع السلطات القضائية، بغرض السير العادي للتحقيق ويجب أن يولي عناية خاصة للإدلة التي تتطلب التسجيل والتحليل الفوريين مثل فحص الضحايا والتعرف على هويتهم وتفحص تسجيلات الطيران.

الفصل 25 . تؤخذ بعين الاعتبار، في إطار التحقيق الفني، التدابير التالية :

1 . يعين المحقق المسؤول أو، في انتظار وصوله إلى مكان الحادث، مصالح السلطة المحلية أو أمر المطار الأشخاص الذين يمكن لهم الدخول إلى مكان الحادث أو الواقعة.

2 . تقوم مصالح الملاحه الجوية، بطلب من المحقق المسؤول، بتدوين كتابي لتسجيلات الاتصالات وباستخراج صور الرادار. كما يمكن أن يطلب منها نسخ من الأشرطة الصوتية. ويجب حفظ أصولها ولا يمكن فسخها إلا بتصريح كتابي من مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات.

3 . يقدم المعهد الوطني للرصد الجوي، بطلب من المحقق المسؤول، تقريراً حول الأحوال الجوية وكل وثيقة للرصد الجوي ضرورية للتحقيق الفني.

4 . يجب أن يتم إجراء كل اختبار على معدات الطيران عند فتح تحقيق فني تحت إشراف مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات.

5 . الإذن بإجراء اختبارات وتجارب أو محاكاة على قطع أو أجهزة أو منظومات.

الفصل 26 . مع مراعاة التشريع المتعلق بحماية المعطيات الشخصية، لا تبلغ العناصر التالية لأغراض أخرى غير التحقيق الفني في الحادث أو الواقعة :

(أ) التصريحات التي تم الحصول عليها من أشخاص خلال التحقيق معهم.

(ب) الاتصالات بين الأشخاص الذين شاركوا في استغلال الطائرة.

(ت) معلومات طبية أو خاصة تتعلق بأشخاص لهم صلة بالحادث أو الواقعة.

(ث) التسجيلات الصوتية داخل غرفة القيادة وتدوين هذه التسجيلات.

(ج) التسجيلات وتدوين المكالمات الصادرة عن وحدات مراقبة الحركة الجوية.

(ح) آراء تم الإدلاء بها خلال تحليل المعلومات بما في ذلك المعلومات الصادرة عن مسجلات الطيران.

لا تدرج هذه العناصر في التقرير النهائي أو في مرفقاته إلا إذا كانت مفيدة لتحليل الحادث أو الواقعة. ولا يتم إفشاء أجزاء من هذه العناصر ليس لها علاقة بالتحليل.

الفصل 27 . يجب على المحقق المسؤول، إذا تبين أو افترض أثناء التحقيق الفني أن تدخلا غير مشروع قد ارتكب، أن يبادر على الفور باتخاذ الإجراءات اللازمة لإعلام المصالح المختصة في شؤون أمن الطيران المدني التابعة لوزارة النقل.

الفصل 28 . يجب على لجنة التحقيق الفني المعنية من قبل وزير النقل ولجنة التحقيق الفني المعنية من قبل الوزير المعني، عند الاقتضاء، أن تتسقا أعمالهما عندما تكون طائرة دولة طرفاً في حادث أو واقعة مع طائرة مدنية.

الفصل 29 . تضبط الإجراءات العملية لتسيير التحقيق الفني في حوادث ووقائع الطائرات بدليل يصادق عليه بمقرر من وزير النقل.

#### الباب الرابع

#### التقرير الأولي، التقرير النهائي

#### وتقرير بيانات الحادث أو الواقعة

الفصل 30 . يرسل مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات تقريراً أولياً، عندما تقوم الدولة التونسية بالتحقيق الفني حول حادث تعرضت له طائرة تفوق كتلتها القصوى 2250 كغ، وذلك في غضون ثلاثين يوماً من تاريخ الحادث، إلى :

(أ) دولة التسجيل أو دولة وقوع الحادث، حسبما هو ملائم.

(ب) دولة المستغل.

(ت) دولة التصميم.

(ث) دولة الصنع.

(ج) أي دولة قدمت معلومات ذات صلة بالأمر، أو قدمت وسائل هامة أو خبراء.

(ح) منظمة الطيران المدني الدولي.

إلا إذا تم إرسال تقرير بيانات الحادث قبل انقضاء أجل ثلاثين يوماً المذكور بهذا الفصل.

الفصل 31 . يرسل مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات تقريراً أولياً، عندما تقوم الدولة التونسية بالتحقيق الفني حول حادث تعرضت له طائرة كتلتها القصوى 2250 كغ أو أقل، وعندما يتعلق الأمر بصلوحية الملاحه أو بأي أمر يعتبر مهما لدول أخرى، وذلك في غضون ثلاثين يوماً من تاريخ الحادث، إلى :

(أ) دول التسجيل أو دولة وقوع الحادث، حسبما هو ملائم.

(ب) دولة المستغل،

(ت) دولة التصميم،

(ث) دولة الصنع.

ج) أي دولة قدمت معلومات ذات صلة بالأمر، أو قدمت وسائل هامة أو خبراء.

الفصل 32 - يرسل مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات، إثر التحقيق، تقرير بيانات الحادث عندما تقوم الدولة التونسية بالتحقيق الفني حول حادث تعرضت له طائرة تفوق كتلتها القصوى 2250 كغ، إلى منظمة الطيران المدني الدولي وذلك في أسرع وقت ممكن.

الفصل 33 - يرسل مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات، إثر التحقيق، تقرير بيانات الواقعة عندما تقوم الدولة التونسية بالتحقيق الفني حول واقعة تعرضت لها طائرة تفوق كتلتها القصوى 7500 كغ، إلى منظمة الطيران المدني الدولي وذلك في أسرع وقت ممكن.

الفصل 34 - يرسل مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات، مشروع التقرير النهائي للتحقيق الفني إلى الدولة التي بدأت التحقيق وكذلك إلى جميع الدول التي شاركت في التحقيق مع دعوتها إلى الإذلاء بملاحظاتها الهامة والمدمعة حول التقرير في أجل ستين يوما من تاريخ أول رسالة إحالة. ويرسل مشروع التقرير النهائي للتحقيق إلى الدول التالية :

أ) دول التسجيل.

ب) دولة المستغل،

ت) دولة التصميم،

ث) دولة الصنع.

وإذا سلمت الدول ملاحظاتها في الأجل المذكور في الفقرة الأولى من هذا الفصل، يتم تعديل مشروع التقرير النهائي والأخذ بعين الاعتبار هذه الملاحظات أو إضافة الملاحظات كمرق للتقرير إذا كانت الدولة التي قدمت الملاحظات ترغب في ذلك.

الفصل 35 - يرسل التقرير النهائي للتحقيق الفني إلى السلطات الوطنية المعنية وعند الاقتضاء إلى الدول التالية :

أ) دولة التسجيل.

ب) دولة المستغل،

ت) دولة التصميم،

ث) دولة الصنع.

ج) كل دولة لها وفيات أو إصابات خطيرة بين مواطنيها.

ح) كل دولة قدمت معلومات ملائمة أو وسائل هامة أو خبراء.

بالنسبة للطائرات التي تفوق كتلتها القصوى 5700 كغ، يرسل التقرير النهائي للتحقيق الفني في حادث أو واقعة خطيرة إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

#### الباب الخامس

#### أحكام مختلفة

الفصل 36 - تحدث بمكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات قاعدة معطيات بهدف تجميع بلاغات الحوادث والوقائع وكل المعلومات اللازمة والمفيدة للتحقيق الفني التي يرسلها مستغلو الطائرات والمطارات ومزودو خدمات الملاحة الجوية.

الفصل 37 - يجب أن تكون لمستغلي الطائرات والمطارات وكذلك مزودي خدمات الملاحة الجوية قاعدة معطيات على شكل قياسي تمكنهم من إبلاغ وإرسال جميع المعلومات اللازمة والمفيدة للتحقيق الفني، إلى مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات.

الفصل 38 - مع مراعاة التشريع المتعلق بحماية المعطيات الشخصية، يمنع استعمال معلومات السلامة المسجلة بقاعدة المعطيات المنصوص عليها بالفصلين 36 و37 من هذا الأمر لأغراض أخرى غير أغراض التحقيق الفني في الحادث أو الواقعة.

الفصل 39 - يمكن لمكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات أن ينشر أثناء أو إثر التحقيق الفني في حادث أو واقعة، توصيات السلامة اللازمة للمستغلين التونسيين وللمصالح المختصة المكلفة بالطيران المدني بما في ذلك السلط التابعة لدول أخرى وكذلك لمنظمة الطيران المدني الدولي عندما تكون وثائق هذه المنظمة الدولية ذات صلة بهذا الحادث أو الواقعة.

كما يمكنه نشر توصيات السلامة المقترحة من قبل سلطة أجنبية إذا تبين أنها ملائمة لتفادي حوادث الطيران المدني.

الفصل 40 - يجب على مستغلي الطائرات المدنية والمصالح المختصة المكلفة بالطيران المدني التي تمت موافقتها بتوصيات السلامة أن تعلم مكتب التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات، خلال أجل أقصاه ستة أشهر بداية من أول رسالة إحالة، بالتدابير الوقائية التي اتخذت أو المزمع اتخاذها مع الأجل المحدد أو بالأسباب التي دعت إلى التخلي عن اتخاذ تدابير.

الفصل 41 - يمكن لوزير النقل أن يقرر إلغاء أو وضع حد للتحقيق الفني في حادث أو واقعة عندما يتوقع أن ينجر عنه تكاليف لا تتناسب والنتائج المرتقبة أو في حالة عدم استعداد دولة التسجيل أو دولة المستغل أو الدول التي لها وفيات أو إصابات خطيرة بين مواطنيها للمساهمة في تكاليف التحقيق الفني.

الفصل 42 - يمكن لوزير النقل أن يأذن بإعادة فتح التحقيق الفني إذا تم كشف أدلة جديدة وهامة من شأنها أن تغير تقييم ملاسبات الواقعة أو الحادث.

لا يمكن إعادة فتح التحقيق الفني بعد مرور سنتين من تاريخ إرسال التقرير النهائي بالنسبة للواقعة أو الحادث الذي لم يسفر عن قتلى أو إصابات خطيرة وبعد مرور ثلاث سنوات بالنسبة للحادث الذي أسفر عن قتلى أو إصابات خطيرة.

الفصل 43 - وزير الداخلية والتنمية المحلية ووزير الدفاع الوطني ووزير العدل وحقوق الإنسان ووزير النقل ووزير الصحة العمومية مكلفون، كل فيما يخصه، بتنفيذ هذا الأمر الذي ينشر بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية.

الفصل 44 - تلغى جميع الأحكام السابقة والمخالفة لهذا الأمر.

تونس في 13 أبريل 2009.

زين العابدين بن علي