

المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

مونتريال، ٢٢/٩-٣/١٠/٢٠٠٣

البند رقم ٢: السلامة والأمن في ادارة الحركة الجوية

١-٢: نظم وبرامج ادارة السلامة

حماية مصادر المعلومات المتصلة بالسلامة

(مقدمة من الأمانة العامة)

ملخص

يعتبر التدفق الحر لمعلومات السلامة التي يتم الحصول عليها من خلال ما هو قائم من نظم الحصول على بيانات السلامة لدى صناعة الطيران أو التي يقدمها بصورة طوعية العاملون التشغيليون شرطاً أساسياً للنهج الخاص بسلامة النظم، وتعد نظم ادارة السلامة (SMS) مثالا على ذلك (انظر الوثيقتين AN-Conf/11-WP/5 و AN-Conf/11-WP/24). وتدعو هذه الوثيقة الى ضرورة تطوير اطار استراتيجي دولي يحمي المعلومات التي يتم الحصول عليها من جميع مصادر الحصول على بيانات السلامة. يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٣.

١- مقدمة

١-١ يتمتع الطيران المدني الدولي بسجل بارز في مجال السلامة. وهذا راجع أساسا الى ثلاثة عوامل رئيسية:

(أ) ما تبديه مؤسسات الطيران والعاملون لديها من اخلاص لصالح السلامة.

(ب) وجود عملية تعلم مستمرة مبنية على التدفق الحر لمعلومات السلامة.

(ج) القدرة على تحويل الأخطاء الى اجراءات وقائية.

٢-١ وعلى مدى سنوات استخدمت بصفة مستمرة الدروس المستفادة من الحوادث والوقائع لتحسين تصميم الأجهزة واجراءات الصيانة وتدريب طاقم الطيران ونظم مراقبة الحركة الجوية وتصميم ومهام المطارات وخدمات الدعم الخاصة بالأحوال الجوية وغير ذلك من الجوانب الحيوية في مجال السلامة في نظام النقل الجوي. ومؤخرا استكملت عن طريق كل من المعلومات المكتسبة من متابعة السلامة ونظم جمع البيانات بيانات الحوادث والوقائع واستخدمت لاعداد وتنفيذ الاجراءات التصحيحية واستراتيجيات العمل طويلة الأجل.

٣-١ سمح الانتشار على مدى العقد الماضي لنظم متابعة السلامة والحصول على البيانات للطيران المدني الدولي بتطوير الفهم للأخطاء التشغيلية وأسباب وقوع تلك الأخطاء وما الذي يمكن أن يتم لتقليل وقوعها وكيفية احتواء تأثيرها في مجال السلامة. ومما لا نزاع فيه أن غالبية الأخطاء التشغيلية في مجال الطيران غير مقصودة: فالأشخاص المدربون من ذوي النوايا الحسنة يرتكبون أخطاء أثناء قيامهم بالصيانة أو التشغيل أو السيطرة على المعدات حسنة التصميم. وبالنسبة لتلك الأوضاع النادرة التي تعتبر فيها الأخطاء نتيجة لأفعال عمدية أو لتعاطي العقاقير أو لعمليات التخريب أو الانتهاكات، تضمن صناعة الطيران وأجهزة فرض القواعد التابعة للحكومات أن سلسلة المسؤولية ستظل متصلة الحلقات. وذلك النهج المزدوج الذي يجمع بين الفهم المستتير للأخطاء التشغيلية والفرض بصورة ملائمة للقواعد قد خدم الصناعة وجمهور المسافرين بصورة جيدة في مجال السلامة وضمن في الوقت ذاته أنه لن يكون هناك للمنتهكين مأوى ينقلبون اليه.

٤-١ غير أن السنوات الماضية قد بينت اتجاهها مقلقا في الطيران المدني الدولي عند تناول الأخطاء التشغيلية التي تؤدي الى حدوث الوقائع. وبدرجة متزايدة قبلت المعلومات من واقع سجلات الحوادث والوقائع ومتابعة السلامة ونظم الحصول على البيانات باعتبارها أدلة في الاجراءات القضائية. كما أدت تلك الاجراءات أيضا الى اتهامات جنائية توجه الى الأفراد المتورطين في الوقائع.

٥-١ والتأثير الفوري لتوجيه الاتهامات الجنائية في اطار وقائع تتعلق بالطيران هو خلق التدفق الحر للمعلومات وذلك بخلق بيئة من الخوف وتبادل الاتهامات بين الأطراف المعنية. ونظرا الى أن تدفق المعلومات كان بمثابة حجر الأساس لسجل السلامة المتعلق بالطيران المدني الدولي فليس من قبيل التزيد أن نرى في ذلك النوع من الاجراءات تهديدا محتملا لسلامة الطيران ربما أدى الى زيادة المخاطر التي يواجهها جمهور المسافرين. ومن الحيوي أن تتم الاجراءات المتضافرة من جهة صناعة الطيران لمواجهة هذا الاتجاه الذي من شأنه اذا لم يجر التحكم فيه تقويض نتيجة سنوات من التقدم في مجال سلامة الطيران في غضون فترة قصيرة للغاية.

٢- المناقشة

١-٢ شكل عدد من مبادرات صناعة الطيران محاولة لتناول حماية مصادر المعلومات في مجال السلامة ويجب دون شك اعتبار تلك المبادرات من الآثار الايجابية لجهود الأطراف المختلفة. غير أنه بالنظر الى حساسية المسألة المطروحة، يعتبر الاطار الاستراتيجي الذي يؤدي الى وحدة المقصد والاتساق بين جهود الصناعة أمرا أساسيا. والجهود المستتيرة لضمان حماية المصادر وحرية تدفق معلومات السلامة يجب أن تقيم توازنا حساسا للغاية خاصا بالمصالح بين ضرورة حماية المعلومات السرية والحق في ادارة العدل على النحو الملائم والمسؤولية عن ادارته بهذه الكيفية. ويجب اتخاذ نهج يتسم بمزيد من الحذر في هذا الشأن نظرا الى أن الاقتراحات غير الحكيمة التي لا تتماشى مع ادارة العدل على النحو الملائم قد لا تكون مقبولة لدى النظم القضائية في الدول المتعاقدة.

٢-٢ وفي داخل الايكو يتناول عدد من الأحكام حماية بعض مصادر معلومات السلامة. وتلك الأحكام تتضمن ما يلي:

أ) قرار الجمعية العمومية A33-17: عدم افشاء بعض سجلات الحوادث والوقائع الذي يقوم ضمن أمور أخرى بحث الدول على مراجعة وتعديل تشريعاتها فيما يخص حماية سجلات الحوادث والوقائع، ويكلف الايكو باتاحة المواد الارشادية لدعم الدول في تلك المراجعة/ذلك التعديل.

ب) قرار الجمعية العمومية A33-16، خطة الايكو العالمية للسلامة الجوية، والذي يكلف الايكو بأمور من بينها المشاركة في الجهود التي تبذلها الدول لتحسين الابلاغ بالمعلومات المتعلقة بسلامة الطيران وتبادلها مع المراعاة الواجبة لتوفير الحماية للمعلومات السرية، وبحث الدول على مراجعة وتعديل تشريعاتها ذات الصلة ويطلب من الايكو تقديم المواد الارشادية لدعم الدول في تلك المراجعة/ذلك التعديل.

ج) الملحق ١٣ - تحقيق حوادث ووقائع الطائرات، يقرر في فقرته ٥-١٢ أن كافة التصريحات والاتصالات والمعلومات الطبية أو الخاصة والتسجيلات الصوتية لمقصورة القيادة ونسخ هذه التسجيلات والآراء التي يتم الادلاء بها في تحليل المعلومات يجب ألا تتاح لأغراض أخرى غير أغراض التحقيق في الحادث أو الواقعة، ما لم تقرر السلطة المختصة بإدارة العدل في تلك الدول أن إفشاء هذه السجلات يتجاوز ما قد ينتج عن هذا الاجراء من آثار محلية كانت أو دولية على هذا التحقيق أو أي تحقيقات في المستقبل.

د) الملحق ١٣، يقرر في فقرته ٨-٣ أنه يجب أن تكون نظم الابلاغ الطوعي عن الوقائع غير جزائية ويجب أن تضمن الحماية لمصادر المعلومات.

هـ) الملحق السادس - تشغيل الطائرات، ينص في فقرته ٣-٢-٤ على أن تكون برامج تحليل بيانات الطيران خالية من الجوانب العقابية ومتضمنة لضمانات كافية لحماية مصدر (مصادر) البيانات.

٢-٣ والنصوص الخاصة بالايكاو التي تحمي سجلات الحوادث والوقائع صريحة بشأن امكانية قبول تلك السجلات في اجراءات الدعوى القضائية. ونفس تلك الحماية الصريحة ليست واضحة فيما يخص نظم الابلاغ الطوعي عن الوقائع وبرامج تحليل بيانات الطيران. وفي غيبة صياغة صريحة مثلما يرد في الفقرة ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر، فإن الممارسة الشائعة في صناعة الطيران هي أن نظم الابلاغ الطوعي عن الوقائع ومعلومات برامج تحليل بيانات الطيران تلقى الحماية من خلال اتفاقات داخلية بين المؤسسات فرادى وبين ما لديها من عاملين. ان مدى الحماية القانونية التي تعطى في حقيقة الأمر لبيانات السلامة من جهة تلك الاتفاقات وذلك داخل النظم القضائية المختلفة في الدول المتعاقدة أمر يخرج عن نطاق التقييم الشامل.

٢-٤ وهناك فضلا عن ذلك، مصادر حديثة التطوير لمعلومات السلامة تتاح للطيران المدني الدولي. وفي بيئة مقصورة الطيران، نجد أن مبادرات مثل المشاركة الخاصة باجراءات سلامة الطيران (ASAP) وتديق سلامة عمليات الخطوط الجوية (LOSA)، ضمن غيرها من المبادرات تشكل مصادر لبيانات السلامة النشطة التي يجري الحصول عليها أثناء الرحلات الخالية من الأحداث وذلك على أساس التبادل الطوعي والتدفق الحر للمعلومات. وفي اطار مراقبة الحركة الجوية وبيئة الخدمات الداعمة لها، يقوم مقدمو خدمات الحركة الجوية باعداد وتطوير نظم الرصد الروتينية الداخلية ونظم التحقيق الداخلي ونظم التبليغ الطوعي والنظم السرية للتبليغ عن العوامل البشرية وغير ذلك من المبادرات. وكلها أعمدة لنظم ادارة السلامة الحديثة (SMS) وهي نتيج حتما ملموسا من بيانات السلامة التي تضاف الى مصادر أخرى قائمة. وتلوذ أحكام الايكاو بالصمت ازاء مصادر معلومات السلامة التي يتضح أنها خارجة عن نطاق حماية التشريعات القائمة الدولي منها أو الوطني.

٢-٥ ويمكن الخلوص من ذلك الى أنه بينما خدمت أحكام الايكاو الحالية المتعلقة بحماية مصادر معلومات السلامة الطيران المدني الدولي على نحو حسن، تملّي التطورات في صناعة الطيران ضرورة خلق اطار استراتيجي يحقق ما يلي: أ) الاشتغال على حماية جميع المصادر ذات الصلة الخاصة بمعلومات السلامة ب) ضمان أن تكون الجهود نتاجا لتوافق الآراء في صناعة الطيران ومتسقة مع النهج الحذر الذي جرى الاعراب عنه في الفقرة ٢-١ أعلاه. ان ذلك الاطار من شأنه أن يقر أيضا بأن معظم المناقشات حول المسائل المتعلقة بحماية مصادر معلومات السلامة قد تمت حتى الآن على المستوى الفني بمشاركة محدودة للمجتمع القانوني وأن القانون الدولي بشكله القائم اضافة الى القانون الوطني والقواعد التنظيمية في العديد من الدول قد لا تكون كافية تمام الكفاية لتناول تلك المسألة بصورة فعالة.

٦-٢ لدى اعداد الاطار المقترح، يعتبر النهج متعدد الأنظمة أساسيا. ويجب أن يقوم ذلك الاطار بالبناء والتوسيع بقدر الامكان لأحكام الايكاو القائمة بشأن حماية مصادر المعلومات المتعلقة بالسلامة. ويجب أن يتناول ضمن جملة أمور المسائل التالية الخاصة بالمفاهيم:

- (أ) يجب ألا تكون هناك مجموعة أو قوة عمل فوق القانون.
- (ب) يجب أن يتحدد الصالح العام بالنظر اليه في مقابل الحقوق الفردية في التعويض، وأي شيء يعوق عمليات التحقيق في سلامة الطيران يعوق بالتالي الصالح العام. ويجب أن يكون هناك توازن لصالح الحقوق الجماعية للمنتفعين بالسفر الآمن.
- (ج) يمنع مستوى الحصانة من استخدام بعض الأدلة ولكنه لا يمنع من المحاكمة اذا كشفت أدلة أخرى عن وقوع جرم.
- (د) والأدلة بخلاف ما يتم الحصول عليه من مصادر معلومات السلامة يجب أن تستخدم للدلائل أو التعويض عن أفعال تتسم بالاهمال الشديد يقوم بها العاملون في مجال التشغيل.
- (هـ) حماية مصادر معلومات السلامة ليس الهدف منها اعطاء الحصانة من المحاكمة للعاملين في مجال التشغيل بل حماية المصادر.

٣- الاجراء الذي يتخذه المؤتمر

١-٣ ان المؤتمر مدعو الى ما يلي:

- (أ) الاحاطة علما بالشواغل المتعلقة بالسلامة التي تكمن وراء استخدام مصادر معلومات السلامة على سبيل الأدلة في الدعاوى القضائية.
- (ب) الاحاطة علما بالتأثير الضار على تدفق معلومات السلامة بصورة حرة نتيجة لاستخدام معلومات السلامة كدليل في الدعاوى القضائية.
- (ج) الاحاطة علما بالارتباط الوثيق بين سلامة المصادر والتدفق الحر لمعلومات السلامة وبين نهج يتعلق بسلامة النظم كما تبين أنظمة ادارة السلامة باعتبارها أمثلة (AN-Conf/11-WP/5 و AN-Conf/11-WP/24).
- (د) الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ٢/ - حماية مصادر معلومات السلامة

أن تعد الايكاو من خلال مشروع متعدد الأنسقة اطارا استراتيجيا يمكن الدول من اعتماد اجراءات كافية خاصة بالقانون الوطني بغرض حماية مصادر معلومات السلامة وتدفقها الحر مع مراعاة الحق في ادارة العدل والمسؤولية عن ادارته على النحو الملائم.

- انتهى -