



الجمعية العمومية — الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٧ من جدول الأعمال: حماية سجلات بعض الحوادث والوقائع

الدعم لتأسيس فريق عمل متعدد التخصصات

لحماية بيانات ومعلومات السلامة

(ورقة مقدمة من منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO))

الموجز التنفيذي

هذه الورقة تعمل على دعم تأسيس فريق عمل متعدد التخصصات لحماية بيانات ومعلومات السلامة وضمان أن مبادئ "ثقافة الإنصاف" تبقى موضوعاً رئيسياً مطروحاً للحوار والنقاش، والهدف من هذا هو إقامة حوار مع السلطات القضائية من أجل تحقيق دعماً وفهماً أفضل للمفهوم وأهميته لتحسين السلامة.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) حث الدول على الاعتراف بمزايا إطار قضائي يدعم تنفيذ ثقافة السلامة حيث "لا تتم معاقبة الموظفين على الإجراءات أو أشكال اللامبالاة أو على القرارات التي يتخذونها المتناسبة مع مستوى خبراتهم وتدريبهم، غير أنه لا يتم التسامح مع أشكال الإهمال الجسيم والانتهاكات المنعقدة والأعمال التخريبية" و
- (ب) تشجيع الدول على تنظيم وإجراء حوار حقيقي بين هيئات الطيران والسلطات القضائية فيما يتعلق بعناصر "ثقافة إنصاف" استباقية.
- (ج) دعم تأسيس فريق عمل متعدد التخصصات لجمع السلطات القضائية وهيئات الطيران لمعالجة المواضيع المتعلقة بحماية بيانات ومعلومات السلامة.

الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدفين الاستراتيجيين A و F.
الآثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation Doc 9935, Report of the High-level Safety Conference (2010) Doc 9914, Report of the Accident Investigation and Prevention Divisional Meeting (2008) Doc 9899, Report of the Technical Commission of the 36th Session of the Assembly Doc 9902, Assembly Resolutions in Force (as of 28 September 2007)

¹ قدمت منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) هذه الورقة بجميع اللغات.

١- المقدمة

١-١ تدعم هذه الورقة تأسيس فريق عمل متعدد التخصصات لمعالجة مسألة حماية بيانات ومعلومات السلامة. ومن المقبول عادة أنه لكي نحسن السلامة باستمرار علينا أن نتعلم من خبرات الآخرين ومن أحداث السلامة التي تقع في صناعتنا. من المعترف به أن حماية بيانات ومعلومات السلامة من الاستخدام غير المناسب هو أمر ضروري لضمان استمرارية توافرها لإدارة السلامة. ولهذا المنتهى، فمن المقبول عادة أنه يجب إقامة توازن بين حماية معلومات السلامة والحاجة إلى إدارة مناسبة للعدالة وأن الحماية الممنوحة يجب أن تكون على مستوى يتناسب مع طبيعة المعلومات التي تم توليدها. وهذا المبدأ عادة ما يعكس ما يشار له بمصطلح "ثقافة الإنصاف".

٢-١ وفيما لا يوجد تعريف مقبول عالمياً لثقافة الإنصاف^٢ حتى الآن، إلا أنه من المقبول بشكل عام أنه لا ينبغي معاقبة الأفراد للأخطاء البريئة غير المتعمدة^٣، لكن ينبغي أن يتحملوا مسؤولية الانتهاكات المتعمدة والإهمال الجسيم. لدى الأفراد استعداد أقل للإبلاغ عن أخطائهم ومخاطر أو مشاكل السلامة الأخرى إن شعروا بالخوف من العقاب أو المقاضاة. ولكن هذا لا يقتضي ضمناً ثقافة "عدم توجيه اللوم"، فهذا ليس ملائماً ولا مرغوباً فيه - فيجب أن يكون هناك بعض مستوى المساءلة.

٣-١ ومن ثم، "ثقافة الإنصاف" تدعم التعلم من الأفعال غير الآمنة من أجل تحسين مستوى الوعي بالسلامة من خلال الإدراك المحسن لمواقف السلامة كما تساعد على تطوير الربط الواعي لمعلومات السلامة ومشاركتها. بناءً على ذلك، يمكن اعتبار "ثقافة الإنصاف" كعامل مساعد، بل ومؤشر، لثقافة السلامة الإيجابية^٤.

٤-١ رغم أن مفهوم "ثقافة الإنصاف" جاء في الأصل حول الجهد لتطوير ثقافة السلامة التنظيمية القائمة على الثقة ومشاركة المعلومات، لكن على مدى العقد الماضي، اتسع هذا المفهوم ليشمل التغلب على التوترات بين عمليات تحقيق السلامة والعواقب القضائية المحتملة. ويرجع هذا إلى وجود نزعة متزايدة من قبل السلطات القضائية في التحقيق في ومقاضاة حوادث سلامة الطيران.

٥-١ ولكن بينما كانت صناعة الطيران نشطة جداً في تعزيز منهجية سياسة "ثقافة الإنصاف"، كان هناك نجاحاً محدوداً في تحقيق فهم عام ضمن السلطات القضائية والسلطات التشريعية.

٦-١ لذلك تعمل هذه الورقة على تقديم دعم واضح لتأسيس فريق عمل متعدد التخصصات لضمان استمرار تطور ثقافة السلامة الاستباقية ضمن مجتمع الطيران وأن يتقدم هدف تحسين السلامة من خلال التعلم. كما أننا نؤيد تماماً رغبة صناعة الطيران - المشغلين ومقدمي الخدمات - في العمل في شراكة مع أصحاب المصالح الرئيسيين الآخرين وتحصل على دعمهم، على وجه التحديد السلطات القضائية وسلطات التحقيق والسلطات التشريعية.

٢- المناقشة

١-٢ صياغة الرسالة من صناعة الطيران

١-١-٢ يجب أن تستمر الصناعة في رفع مستوى الوعي بالأمور المحيطة بالتحقيق الفعال للحوادث والأحداث وضمان أن تعلم الدرس لا يعاقب بالعملية القضائية. تجدر الإشارة إلى أن الكثير من التعلم الأساسي يأتي من التحقيق في الأحداث.

^٢ يمكن وصف ثقافة السلامة كنتيجة لقيم المجموعات والأفراد ومواقفهم وتصوراتهم وكفاءاتهم وأنماط سلوكياتهم التي تحدد الالتزام بها، وأسلوب وكفاءة إدارة السلامة بالمنظمة. تتسم المنظمات ذات ثقافة السلامة الإيجابية بالاتصالات القائمة على الثقة المتبادلة وبالتصورات المشتركة لأهمية السلامة وبالثقة في فعالية التدابير الوقائية.

٢-١-٢ السمة الجوهرية "ثقافة الإنصاف" هي أن النظام القضائي يتولى فقط تلك الحوادث النادرة للغاية التي ينطبق عليها تعريف الجريمة الجنائية. المتطلب الأساسي لهندسة "ثقافة الإنصاف" هو مجموعة متفق عليها من المبادئ التي ترسم الخط الفاصل بين السلوك المقبول والسلوك غير المقبول.

٣-١-٢ كما يجب أن تتضمن هذه المنهجية حواراً مع السلطات القضائية واحترام عناصر "ثقافة الإنصاف" الرئيسية التالية (على الرغم من ندرتها الشديدة) العديد من النائبيين العامين يتفقون على ذلك، هناك مواقف يكون فيها التحقيق القضائي، أو حتى المقاضاة، أمراً مبرراً وليكون التحقيق القضائي مبرراً، ينبغي استيفاء الشروط التراكمية التالية:

أ) يجب أن يكون الحدث نابعا من حادثة رسمية، كما حددت الإيكاءو. ينبغي وضع التحقيق في الحدث في الاعتبار فقط إذا كان هناك دليل على خطر ملموس وليس خطراً افتراضياً؛

ب) ويجب أن يكون هناك دليل واضح على الإهمال الجسيم أو القصد الجنائي المتعمد.

٢-٢ مسألة الخبرة

١-٢-٢ مع ذلك، تبقى أهم عقبة، ألا وهي ما إذا كان النائب العام أو القاضي لديه القدرة على التفسير الصحيح لمحتويات تقارير الوقائع من حيث "الخطر الملموس" و"الإهمال الجسيم". لقد أظهرت التجربة بشكل مقنع أن نفس تقرير التحقيق يُفهم بطريقة مختلفة تماماً، مع استخلاص استنتاجات مختلفة اختلافاً كبيراً، عندما يتم قراءته من قبل خبير في الطيران أو من قبل السلطات القضائية.

٢-٢-٢ أحد الأسباب الهامة لعدم إحراز تقدم في مجال "ثقافة الإنصاف" مستمد مباشرة من التفسير المختلف والقراءة المختلفة لنفس التقرير. بدلاً من الاعتراض على شرعية "تدخل" التحقيق القضائي، ينبغي تركيز الجهد على تنمية الخبرة اللازمة لدى السلطات القضائية. يخلق هذا الاقتراح فرصة أفضل للحصول على دعم السلطات القضائية. ينبغي أن يقلل ذلك أيضاً من خطر بدء إجراء قضائي فيما يتعلق بحدث لا يستحق هذا الإجراء.

٣-٢-٢ يقوم أعضاء منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) بإنشاء المنهجية الخاصة بهم "ثقافة الإنصاف" من خلال اعتماد خوارزميات وقواعد تشغيلية لتحديد الإجراءات المناسبة على أساس أنواع السلوك التي كانت عاملاً في الحدث أو الحادثة. "ثقافة الإنصاف" هي غير عقابية في حالة الخطأ البشري، إلا أنها تحمل الأفراد المسؤولية عن السلوك الذي يتسبب في إنشاء خطر غير مبرر. يمكن أن يستخدم قادة مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSP) هذه النماذج لتوعية السلطات القضائية بمزايا "ثقافة الإنصاف". فيكونوا عندئذ مؤهلين للتأثير في وتوعية النظام القضائي والإعلام بأن الأهداف المجتمعية للحد من الحوادث لن تتحقق بمعاينة الأفراد. من خلال تعزيز "ثقافة الإنصاف" - حيث يتم الحكم على الأفعال التي تؤدي إلى مسائل السلامة على حسب القصد من السلوك وليس على النتيجة - يتحلى مقدمو خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) بالقدرة على معرفة العوامل التي يمكن أن تؤدي إلى الأحداث قبل أن تؤدي إلى وقوع حوادث. فيمكنهم تعزيز ثقافة تعلم حقيقية، حيث يمكن الكشف عن المخاطر في النظام والحد منها، ومن ثم تحسين السلامة.

٤-٢-٢ يمكن أن تكون الإجراءات الملموسة التي يمكن اتخاذها للتصدي لهذا البعد ما يلي:

١-٤-٢-٢ اعتماد القضاة والنائبيين العامين على الخبرة الفنية لتعويض افتقارهم إلى معرفة طيران معينة. من المقلق ملاحظة أن عدداً من القرارات القضائية تم إصدارها على أساس الآراء المُدنية التي أعرب عنها خبراء الطيران أنفسهم. لهذا يلزم اتخاذ إجراء عاجل جداً لتعزيز مفهوم "ثقافة الإنصاف" ليس خارجياً فقط، بل أيضاً داخل صناعة الطيران لتجنب الممارسات المدمرة

لإدانة الأقران. وفي كثير من الأحيان، يكون التأثير السلبي للخبرة غير مقصود. وإنما تستمد، مرة أخرى، من القراءة القانونية والتفسير لبيان مكتوب بواسطة خبراء فنيين. يجب أن تتضمن التوعية اللازم نشرها بين خبراء الطيران توجيه واضح الصياغة لتقليل خطر التفسير القانوني غير المتعمد والقراءة الخاطئة المحتملة إلى أدنى حد.

٢-٤-٢-٢ وأفادت هيئات تحقيق السلامة ببطء على حقيقة أن الطابع غير القانوني لتقارير تحقيقات السلامة أصبح خرافة. على الرغم من أن العواقب القضائية لعملهم هي ليست من مسؤولياتهم، فلا يمكن تجاهل هذه العواقب بعد الآن في ضوء تأثيرها المدمر على نزاهة وجودة عمليات السلامة نفسها. كذلك تترك هذه الهيئات أيضاً أنه يجب تحري عناية بالغة بالطريقة التي يتم بها صياغة التقارير واستنتاجاتها، لتفادي العواقب غير المقصودة خارج نطاق مسؤولياتها المحددة. على الرغم من أنه لا يجب الطلب بأي طريقة من خبراء تحقيق السلامة التعبير عن أي رأي في البعد القضائي لقضية معينة، في ضوء الموضوعات الحالية الحادة لمعضلة تحقيق السلامة، إلا أنه ينبغي تطوير التدريب المناسب ونشره لضمان عدم تجاهل احتمال القراءة الخاطئة. يمكن أن يتضمن حل آخر خطوة إضافية في إنتاج تقارير تحقيقات السلامة، على هيئة قراءة قانونية محايدة للتقرير قبل إصداره، وذلك من أجل تفادي الاستنتاجات الضمنية غير المقصودة.

٢-٤-٢-٣ كذلك أدركت بعض الاختصاصات القضائية التي عادة تواجه قضايا الطيران شدة أهمية مسألة الخبرة والمخاطر المقترنة بالتفسير الخاطئ. على سبيل المثال، مقاطعة زيورخ (سويسرا) أعدت مجموعة مخصصة من النائين العاميين الذين سيتلقون تدريب طيران معين لزيادة وعيهم ومعرفتهم بواقع الطيران الفني. وبالإضافة إلى هذا التدريب المتخصص، ينبغي أن يكون المسؤولين المعنيين قادرين أيضاً على تطوير شبكة الخبراء خاصة بهم. ينبغي تعزيز هذه البرامج بشكل فعال.

٢-٤-٢-٤ وبنفس الروح، تنظر EUROCONTROL حالياً في مسار واحد جداً ألا وهو تدريب فريق من المتخصصين الدوليين الذين سيستفيدون من كلا من الخلفية القانونية والخلفية الفنية. وسيتاح هؤلاء المتخصصين للسلطات القضائية في جميع أنحاء أوروبا وخارجها. وستكون مهمتهم تقديم المشورة للمسؤولين القضائيين عند الطلب، ولا سيما فيما يتعلق بتفسير تقارير تحقيقات السلامة والدليل الواقعي الآخر.

٣- الختام

٣-١ بيئة إعداد تقارير سلامة "ثقافة الإنصاف" هي عامل مساعد رئيسي لثقافة السلامة الإيجابية. خلال العقد الماضي، زادت أهمية "ثقافة الإنصاف" أكثر من أي وقت مضى في ظل الاتجاه المتزايد لتجريم حوادث سلامة الطيران. إن حماية بيانات السلامة ضرورية إذا ما أراد مجتمع الطيران أن يعتنق بالفعل منهج التعلم لتحسينات السلامة. لذلك تدعم منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) تماماً تأسيس فريق عمل متعدد التخصصات لمعالجة هذا الموضوع الهام.