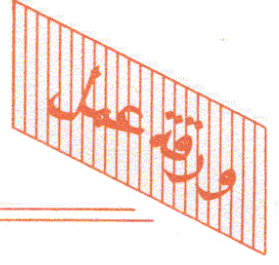




منظمة الطيران المدني الدولي



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤ : خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية
البند رقم ٢٤-١ : حماية مصادر المعلومات عن السلامة الجوية وحرية تداول هذه المعلومات

حماية مصادر المعلومات المتصلة بالسلامة ونظم جمع البيانات

<p>ملخص</p> <p>تشدد هذه الوثيقة على أهمية المعلومات المحصلة من نظام جمع بيانات السلامة والحاجة اليها لتحسين مستوى سلامة الطيران. وتلخص في هذه الوثيقة الحالة في ميدان الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بحماية جمع هذه المعلومات. ويتضمن المرفق مشروع قرار بشأن موضوع حماية المعلومات المحصلة من نظم جمع البيانات سواء الالزامية أو الطوعية لكي تدرسه الجمعية العمومية.</p>
<p>المراجع</p> <p>Doc 9828، تقرير المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (٢٠٠٣) الملحق السادس الملحق الثالث عشر Doc 9790، القرارات سارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٥ أكتوبر ٢٠٠١)</p>

١ - المقدمة

١-١ كجزء من دراسة البند رقم ٢-١ بعنوان نظم ادارة السلامة وبرامجها، ناقش المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية المنعقد في مونتريال من ٩/٢٢ الى ٣/١٠/٢٠٠٣، موضوع حماية مصادر معلومات السلامة وقدم توصيات كثيرة من بينها التوصية ٤/٢ - حماية مصادر معلومات السلامة. وتكلف التوصية الايكاو "باعداد مواد ارشادية لتوفير الدعم للدول عند اعتماد اجراءات كافية خاصة بالقانون الوطني بغرض حماية مصادر معلومات السلامة وتنفقها الحر مع مراعاة الصالح العام في ادارة العدل بصورة صحيحة".

٢-١ وفي ١٠ مارس ٢٠٠٤، نظر المجلس في توصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية. وأخذ المجلس علماً بالتوصية ٤/٢ بشأن "حماية مصادر معلومات السلامة"، وطلب إلى الأمين العام أن يتخذ التدابير المناسبة. ويقدم مشروع قرار الجمعية العمومية المرفق استجابة لقرار المجلس القاضي باتخاذ التدابير وفقاً للتوصية ٤/٢ من المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية.

٢- خلفية الموضوع

١-٢ يعزى السجل الممتاز للطيران المدني الدولي في مجال السلامة إلى ثلاثة عوامل رئيسية التالية: (أ) تقاني منظمات الطيران وموظفيها في الاهتمام بالسلامة (ب) وحدد عملية تعلم متواصلة مبنية على أساس اعداد معلومات السلامة وتبادلها بشكل حر (ج) القدرة على تحويل الأخطاء تدابير وقائية. ولقد أقر منذ فترة طويلة بأن الجهود الهادفة إلى تحسين مستوى سلامة الطيران المدني في عصرنا هذا يجب أن تعتمد على بيانات علمية تجريبية. وتتوافر مصادر متعددة لمثل هذه البيانات للطيران المدني وكلها ضرورية ولكنها غير كافية لتوفير البيانات التجريبية. وان هذه المعلومات توفر قاعدة لإدراك مواضع القوة والضعف لعمليات الطيران إدراكاً متيناً.

٢-٢ وللسنوات خلت، شكلت الدروس المستفادة من الحوادث والوقائع لتحسين تصميم الأجهزة وإجراءات 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. وفي السنوات الأخيرة، أدى توافر الوسائل التكنولوجية إلى تسريع عملية جمع بيانات السلامة ونظم المعالجة والتبادل (المشار إليها فيما بعد على أساس أنها نظم جمع بيانات السلامة). وقد سمحت نظم جمع بيانات السلامة بتطوير حجم كبير من معلومات السلامة والتي جاءت تضاف على المعلومات المستقاة من التحقيق في الحوادث والوقائع. وتشكل نظم جمع بيانات السلامة الأركان الأساسية لنظام إدارة السلامة وتقدم المعلومات التي تستخدم لتنفيذ الإجراءات التصحيحية للسلامة واعتماد استراتيجيات سبّاقة لتفادي المشاكل على المدى الطويل.

٣-٢ يكمن الفرق الأساسي بين المعلومات المحصلة من تحقيقات الحوادث والوقائع والمعلومات المحصلة من نظم جمع بيانات السلامة في بيانات العوامل البشرية. وتعتبر الحوادث والوقائع الخطيرة من الأحداث النادرة وهي غالباً ما تنتج عن ترابط عوامل ظرفية. وكنتيجة لذلك، غالباً ما يكون من الصعب إمطة اللثام عن الممارسات التشغيلية غير السليمة في الوقت المناسب لمعالجتها على النحو المناسب باستخدام المعلومات المتوفرة بشكل حصري من التحقيق في الحوادث والوقائع الخطيرة. بالإضافة إلى ذلك، وبما أن الحوادث والوقائع تمثل عطلاً في نظام الطيران فإن البيانات عن العوامل البشرية المحصلة من خلال التحقيقات في الحوادث والوقائع تعكس بشكل حتمي فشلاً في النظام والأداء البشري (أي الأخطاء التشغيلية المطلقة).

٤-٢ من جهة أخرى، قد يترتب على كل عملية طيران تقليدية – مثل أي نشاط بشري آخر – أخطاء متواترة وبسيطة ولكن الأهم في ذلك أنها تعتبر أخطاء غير هامة (اختيار الترددات الخاطئة، وترقيم مسافات العلو بشكل خاطئ والتأكيد على إعادة قراءة التقارير بشكل غير صحيح، سوء استخدام المفاتيح والرافعات والخ). وتعزى بعض الأخطاء إلى الحدود الطبيعية للأداء البشري أما أخطاء أخرى فتسببها ثغرات في الأجهزة، وغالبية الأخطاء تكون نتيجة العاملين المذكورين. ولكن الواقع مازال يؤكد على أن هذه الأخطاء المتواترة والبسيطة تتضمن عوامل كامنة مضررة بقدر ضرر

الأخطاء النادرة والكبيرة التي تكتشف من خلال التحقيق في الحوادث والوقائع. ولكن، يمكن تحييد مثل هذه العوامل الكامنة والمضرة للأسباب التالية: أ) يطبق الموظفون التشغيليون استراتيجيات للتعامل مع هذه الحالات بشكل ناجح وب) تقوم نظم الدفاع الخاصة بسد الثغرات وتعمل كشبكة أمان لاحتواء هذه الأخطاء. وتلتقط نظم جمع بيانات السلامة الاستراتيجيات الناجحة للتكيف مع الأخطاء ونظم الدفاع المتميزة بأداء جيد. وبكل بساطة، ان نظم جمع بيانات السلامة تلتقط بشكل كبير عوامل النجاح في أثناء عمليات الطيران.

٥-٢ من ناحية سلامة النظم ويهدف اعداد تدابير مضادة للتصدي للأخطاء التشغيلية، من الضروري التعرف على الاستراتيجيات ونظم الدفاع الناجحة من خلال نظم جمع بيانات السلامة، وذلك بهدف استكمال العبر المستخلصة من الأعطال المبينة من خلال المعلومات المقدمة من نتائج التحقيقات في الحوادث والوقائع. ويمكن تجميع نظم جمع بيانات السلامة في اطار ثلاث فئات رئيسية تعتمد كل منها على الوسيلة المستخدمة لجمع بيانات السلامة على الشكل التالي: أ) الإبلاغ الذاتي، ب) الالتقاط الإلكتروني، ج) الملاحظة الفورية. وتعتبر نظم جمع بيانات السلامة، باستثناءات بسيطة، نظما طوعية، وبدون أي استثناء، سرية وغير عقابية. وبالإضافة الى ذلك، بما أن هذه البيانات تجمع يوميا، تدر نظم جمع بيانات السلامة حجما كبيرا من المعلومات التي توفر بشكل متواصل لدعم اجراءات السلامة والاستراتيجيات على المدى الطويل.

٦-٢ يحاول قطاع الصناعة أن يجمع بيانات السلامة من خلال نظم جمع بيانات السلامة المعتمدة على الإبلاغ الذاتي، بما في ذلك الأمثلة، على سبيل المثال لا الحصر، برنامج تدابير سلامة الطيران. وان برامج تحليل بيانات الطيران مثل برنامج ضمان نوعية عمليات الطيران تشكل مثلا عن نظام لجمع بيانات السلامة يعتمد على التقاط بيانات السلامة الكترونيا. وأخيرا، ان برنامج تدقيق سلامة عمليات شركات الطيران (LOSA) هو مثل عن نظم جمع بيانات السلامة التي تلتقط البيانات من خلال الملاحظات المباشرة والفورية لعمل أطقم الطائرة من خلال خبير وملاحظين مدربين لهذا الغرض. وتسمح كل هذه النظم بتسجيل النظام الناجح والأداء البشري الجيد (أي الأخطاء التشغيلية المطلقة)، وتؤدي الى نتائج أكثر شمولا لاعداد التدابير المضادة لاحتواء الخطأ البشري.

٣- الوضع الدولي

١-٣ سمحت نظم جمع بيانات السلامة للطيران المدني على وجه الخصوص أن يكتسب فهماً أعمق للأخطاء التشغيلية وأسباب وقوعها، وما الذي يمكن اتيانه لتقليل وقوعها وكيفية احتواء تأثيرها السلبي على السلامة. ومما لا جدل حوله هو 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 أجهزة نفاذ القانون المعتمدة أن سلسلة المسؤولية ستظل متصلة الحلقات. وذلك النهج المزدوج الذي يجمع بين الفهم المعزز للأخطاء التشغيلية غير المقصودة والفرض بصورة ملائمة للقواعد في حالات سوء التصرف، قد خدم الطيران المدني خدمة حسنة في مجال السلامة وضمن في الوقت ذاته الا يكون هناك للمنتهكين مأوى يهرعون اليه.

٢-٣ غير أن السنوات الماضية قد بينت اتجاها جديدا في الطيران المدني الدولي بسبب وقوع الأخطاء التشغيلية التي تؤدي الى الوقائع، فأصبحت بالتالي المعلومات المحصلة من سجلات الحوادث والوقائع ونظم جمع بيانات السلامة تستخدم لأغراض تأديبية ولانفاذ القانون وأقرت كذلك أدلة في الاجراءات القضائية. كما أدت تلك الاجراءات أيضا الى

اتهامات جنائية توجه الى الأفراد المتورطين في تلك الوقائع. وان توجيه الاتهامات الجنائية في اطار وقائع تتعلق بالطيران كنتيجة للأخطاء التشغيلية غير المقصودة قد يعوق اعداد معلومات السلامة وتدققها الحر، وهو أمر ضروري لتحسين مستوى سلامة الطيران، مما يؤثر سلبا على ذلك.

٣-٣ شكل عدد من مبادرات من مجتمع الطيران المدني الدولي محاولة لتناول حماية مصادر المعلومات في مجال السلامة، من الاستعمال غير الملائم لها بما في ذلك معلومات عن التحقيق في الحوادث والوقائع ونظم جمع بيانات السلامة. ويتضمن ذلك اساءة استعمال المعلومات من جانب وسائل الاعلام غير أنه بالنظر الى حساسية المسألة المطروحة، يعتبر الاطار الذي يؤدي الى وحدة المقصد والاتساق بين جهود الطيران المدني أمرا أساسيا. والجهود لضمان حماية معلومات السلامة يجب أن تقيم توازنا حساسا للغاية للمصالح القائمة بين ضرورة حماية معلومات السلامة والمسؤولية عن ادارة العدالة. ويجب اتخاذ نهج يتسم بالحذر 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.

٤-٣ وفي داخل الايكاو، يتناول عدد من الأحكام حماية بعض مصادر معلومات السلامة. وتتضمن تلك الأحكام ما يلي:

أ) قرار الجمعية العمومية A33-17: عدم افشاء بعض سجلات الحوادث والوقائع الذي يقوم بحث الدول في أمور أخرى على مراجعة قوانينها وأنظمتها وسياساتها الرامية الى حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع على تعديل تلك التشريعات اذا اقتضت الضرورة، وذلك عملا بالفقرة ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر، والذي يكلف أيضا الايكاو اعداد المواد الارشادية لدعم الدول في ذلك المجال.

ب) قرار الجمعية العمومية A33-16، خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية، والذي يكلف الايكاو بأمر من بينها المشاركة في الجهود التي تبذلها الدول لتحسين الابلاغ بالمعلومات المتعلقة بسلامة الطيران وتبادلها مع المراعاة الواجبة لتوفير الحماية للمعلومات السرية، ويحث الدول على النظر في تشريعاتها ذات الصلة وعلى تعديلها، اذا كان ذلك ضروريا، ويصدر تعليمات الى الايكاو بتقديم المواد الارشادية لدعم الدول في ذلك الشأن.

ج) قرار الجمعية العمومية A31-10، تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني يحث الدول، من بين أمور أخرى، على تنفيذ نظم ابلاغ طوعية وغير جزائية.

د) الملحق الثالث عشر - تحقيق حوادث ووقائع الطائرات، يقرر في فقرته ٥-١٢ أن كافة التصريحات التي تحصلت من الأشخاص 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 بادارة العدل في تلك الدول أن افشاء هذه السجلات يتجاوز ما قد ينتج عن هذا الاجراء من اثر سيئ محلي أو دولي على هذا التحقيق أو أية تحقيقات في المستقبل (انظر الفقرة ٥-١٢-١ والملاحظة).

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

(و) 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.

٣-٥ تعالج الأحكام في قرار الجمعية العمومية A33-17 والفقرة ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر حماية المعلومات المتوفرة من بعض سجلات الحوادث والوقائع المذكورة في الفقرة ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر لا سيما الأحكام المتعلقة بالتسجيلات الصوتية في مقصورة القيادة والاستنساخ لها. وتعالج الأحكام في قرار الجمعية العمومية A33-16 وA31-10 والفقرة ٨-٣ من الملحق الثالث عشر والفقرة ٣-٢-٤ من الملحق السادس نظم الإبلاغ الذاتي ونظم جمع بيانات السلامة الالكترونية. ولا تعالج أحكام الايكاو جمع بيانات السلامة من جراء الملاحظة المباشرة.

٣-٦ والنصوص الخاصة بالايكاو التي تحمي بعض سجلات الحوادث والوقائع صريحة بشأن امكانية قبول تلك السجلات في اجراءات الدعوى القضائية. ونفس تلك الحماية الصريحة ليست واضحة فيما يخص نظم جمع بيانات السلامة. وفي غياب صياغة صريحة مثلما يرد في الفقرة ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر، يتم حماية نظم المعلومات من نظم جمع بيانات السلامة بموجب الاتفاقات المبرمة بين شركات الطيران. وان الحماية القانونية تعطى للمعلومات من نظم جمع بيانات السلامة من خلال هذه الاتفاقات وذلك داخل النظم القضائية المختلفة في الدول المتعاقدة وهذا يصعب التأكيد عليه.

٣-٧ قليلة هي الدول التي أصدرت تشريع وطني لحماية معلومات من نظم الإبلاغ الذاتي ونظم جمع بيانات السلامة الالكترونية. وفي بعض الدول ان اصدار تشريع وطني لحماية معلومات من نظم الإبلاغ الذاتي ونظم جمع بيانات السلامة الالكترونية غير مستطاع نظرا لعدم مواءمة هذا الموضوع مع النظم القضائية فيها. وان حماية المعلومات من نظم جمع بيانات السلامة المتأتية من الملاحظة الفورية لم تعالج في أي تشريع في أي دولة.

٣-٨ لذلك يمكن استخلاص أن كون الأحكام الحالية للايكاو لا تعالج بما فيه الكفاية حماية المعلومات من نظم جمع بيانات السلامة قد يؤدي الى حماية غير سليمة لهذه المعلومات في اطار التشريع الوطني للعديد من الدول. ويهدف مشروع قرار الجمعية العمومية المقترح الى معالجة هذه المسألة وذلك عن طريق تعزيز حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع بيانات السلامة، بخلاف سجلات الحوادث والوقائع.

٤ - الخطة العالمية لسلامة الطيران

٤-١ ان الاجراء الذي تتخذه الايكاو بشأن حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع بيانات السلامة بهدف تحسين سلامة الطيران يتفق مع الفقرة ١٠ من منطوق القرار A33-16 (تحت جميع الدول المتعاقدة على النظر في قوانينها وتنظيماتها وسياساتها وعلى تغييرها عند الاقتضاء، من أجل تحقيق التوازن السليم بين مختلف عناصر الجهود الرامية الى منع وقوع الحوادث (مثل جهود التنظيم والانفاذ والتدريب والحوافز الرامية الى تشجيع الإبلاغ الطوعي) وتشجيع زيادة الإبلاغ الطوعي عن الأحداث التي قد تؤثر على سلامة الطيران، وتكلف الايكاو بوضع السياسات والتوجيهات الملائمة في هذا الشأن).

٤-٢ ان قرار الجمعية العمومية المقترح بشأن حماية المعلومات من بعض نظم جمع بيانات السلامة يتماشى مع العنصر الأساسي الثالث لخطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية (زيادة الوعي لمسائل السلامة في العالم عن طريق تسهيل

التبادل والاستخدام الفعالين للبيانات والمعلومات عن السلامة الجوية). وان المهام الثلاث التالية المدرجة تحت البند ٣-٤ (استعراض النظم الحالية المستخدمة لبيانات السلامة وتحسينها لتسهيل نشر معلومات السلامة) من الخطة العالمية لسلامة الطيران متصلة بهذا الموضوع على وجه الخصوص:

...

(ج) تطوير الوسائل المناسبة لضمان طبيعته غير الجزائية للنظم الطوعية للإبلاغ عن الوقائع.

(د) تطوير الوسائل اللازمة لضمان عدم افشاء المعلومات السرية الخاصة بالسلامة.

...

(و) تحديث أحكام الملاحق الرامية الى تسهيل جمع ونشر المعلومات الخاصة بالسلامة.

...

٥ - الاستنتاجات

١-٥ ويمكن الخلوص من ذلك الى أنه بينما خدمت أحكام الايكو الحالية المتعلقة بحماية بعض سجلات الحوادث والوقائع الطيران المدني الدولي على نحو حسن، فان التطورات الجديدة تتطلب انشاء اطار ليشمل حماية كل نظم معلومات السلامة ذات الصلة. وينبغي لهذا الاطار أن يكون نتاجاً لتوافق الآراء دولياً ومتسقاً مع النهج الحذر الذي جرى الاعراب عنه في الفقرة ٣-٣ أعلاه. ويتعين لذلك الاطار أن يقر أيضاً بأن معظم المناقشات حول المسائل المتعلقة بحماية 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.

٢-٥ لدى اعداد الاطار المقترح، يعتبر أساسياً اعتماد النهج متعدد الأنظمة وهو يتضمن خبرة متخصصة وتمثيل جغرافي واسع النطاق. ويجب أن يتضمن الاطار استعراضاً للتشريعات الوطنية في مختلف أنحاء العالم، وتقييم مدى امتثالها لأحكام الايكو ذات الصلة، وذلك للتعبير عن مختلف الثقافات والنظم القانونية. ويجب أن يقوم ذلك الاطار أيضاً بتعزيز أحكام الايكو القائمة بشأن حماية المعلومات المتعلقة بالسلامة وتوسيع نطاقها حسبما هو مطلوب. ويجب أن يتناول، ضمن جملة أمور، المسائل التالية الخاصة بالمفاهيم:

(أ) يجب ألا تكون هناك مجموعة مهنية أو قوة عمل مهنية فوق القانون.

(ب) يجب أن يكون هناك توازن بين حماية المعلومات المتعلقة بالسلامة بهدف تعزيز سلامة الطيران المدني، وبين الصالح العام المتمثل في توافر الأدلة في الاجراءات القضائية.

(ج) الأدلة بخلاف ما يتم الحصول عليه من مصادر معلومات السلامة يجب أن تستخدم في الاجراءات القضائية المتصلة بمهام العاملين التشغيليين.

(د) حماية معلومات السلامة ليس الهدف منها حماية العاملين التشغيليين من تقديمهم للمحاكمة بل تهدف الى المحافظة على معلومات السلامة.

٦ - الأثر المالي^١

٦-١ العمل المقترح في مشروع قرار الجمعية العمومية سينفذ في حدود موارد البرنامج ٢-١١، اجازة العاملين والتدريب، والبرنامج الرئيسي الرابع، الشؤون القانونية. وتعتبر الموارد في اطار البرنامج ٢-١١ كافية لدعم الجزء الخاص به في هذه الأعمال أما الموارد في اطار البرنامج الرئيسي الرابع فهي كافية بقدر تغطيتها لاستعراض الموارد التي ستقوم باعدادها هيئات داخلية أما اعداد أي دراسة قانونية جوهرية فلا يمكن أن يتم في حدود الموارد المقترحة في مشروع الميزانية البرنامجية للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧.

٧ - الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

٧-١ الجمعية العمومية مدعوة الى ما يلي:

(أ) أن تأخذ علما بالمعلومات الواردة في هذه الوثيقة.

(ب) أن تعتمد القرار الوارد في المرفق بشأن حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع بيانات السلامة بغية تحسين سلامة الطيران.

^١ هذه المعلومات مقدمة للإشارة الى الأثر المالي التقديري للاجراء المقترح. وسوف تعتمد الأموال المخصصة لهذا الاجراء المقترح على الشكل النهائي للميزانية البرنامجية للمنظمة للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧، التي تعتمد عليها الجمعية العمومية.

مرفق

مشروع قرار للجمعية العمومية

A35-xx : حماية المعلومات المتوافرة من نظم جمع بيانات السلامة بغية تحسين مستوى سلامة الطيران

ان الجمعية العمومية،

لما كان الهدف الأساسي للمنظمة مازال متمثلاً في تأمين سلامة الطيران المدني الدولي في العالم أجمع.

واعترافاً منها بأهمية التبادل الحر لمعلومات السلامة بين أصحاب المصلحة في نظام الطيران.

واعترافاً منها بأن حماية معلومات السلامة من الاستعمال غير الملائم أساسي لضمان التوافر المستمر لكل معلومات السلامة ذات الصلة، وبهدف اعتماد تدابير وقائية سليمة في الوقت المناسب.

وإذ يساورها القلق إزاء الاتجاه نحو استعمال معلومات السلامة في الإجراءات التأديبية وإجراءات إنفاذ القوانين، وبقبول هذه المعلومات كدليل في الإجراءات القضائية.

وإدراكاً منها بأن استخدام معلومات السلامة لأغراض أخرى بخلاف أغراض السلامة قد يعوق توفير مثل هذه المعلومات، مما يؤثر تأثيراً ضاراً على سلامة الطيران.

وإذ تعتبر أن من الضروري تحقيق توازن بين الحاجة إلى حماية معلومات السلامة والحاجة إلى إحقاق العدالة على النحو الملائم.

واعترافاً منها بأن التقدم التكنولوجي قد جعل من الممكن إنشاء نظم جديدة لجمع بيانات السلامة ومعالجتها وتبادلها، مما نتج عنه ظهور مصادر متعددة لمعلومات السلامة، التي تعد ضرورية لتحسين سلامة الطيران.

وإذ تلاحظ أن القوانين الدولية الحالية، بالإضافة إلى القوانين واللوائح الوطنية في كثير من الدول قد لا تتناول بشكل كاف حماية معلومات السلامة.

١- تكلف المجلس باعداد الارشادات القانونية المناسبة التي تساعد الدول على سن القوانين واللوائح الوطنية لتوفير الحماية الفعالة للمعلومات المستمدة من نظم جمع بيانات السلامة، سواء أكانت الزامية أو طوعية، مع السماح بإحقاق العدالة على النحو الملائم في الدولة.

٢- تحث كل الدول المتعاقدة على أن تفحص تشريعها الحالي وأن تعدل حسب الضرورة أو تسن القوانين واللوائح لتوفير الحماية الفعالة للمعلومات المستمدة من نظم جمع بيانات السلامة، وذلك بالاستناد، قدر الامكان، إلى الارشادات القانونية التي تعدها الايكاو.

٣- تكلف المجلس بتقديم تقرير مرحلي إلى الدورة المقبلة العادية للجمعية العمومية بشأن هذه المسألة.

- انتهى -