

## الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤ : خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران (GASP)  
٢٤-١ : حماية مصادر معلومات السلامة وتدققها السلس

### حماية التسجيلات الصوتية لمقصورة القيادة

(وثيقة مقدمة من استراليا)

<p><b>ملخص</b></p> <p>تستعرض في هذه الوثيقة التشريعات الاسترالية المطبقة لضمان استخدام التسجيلات الصوتية لمقصورة القيادة في التحقيقات في سلامة الطيران بصورة مستقلة وبدون تبعية بهدف المساعدة في تحديد العوامل المرتبطة بالحوادث الخطيرة مع الحؤول دون سوء استخدام هذه التسجيلات في محافل أخرى.</p>
<p><b>المراجع</b></p> <p>الملحق الثالث عشر قانون التحقيق في سلامة النقل لعام ٢٠٠٣ (كومولث استراليا) قانون الطيران المدني لعام ١٩٨٨ (كومولث استراليا)</p>

### ١- مقدمة

١-١ قد منح المشرعون في استراليا معلومات مستقاة من المسجلات الصوتية لمقصورة القيادة (CVR) حماية قوية، إذ أقروا بأن الهدف الأساسي من تركيب هذه المسجلات على متن الطائرة يتمثل في توفير معلومات قيمة عن السلامة للمساعدة في تحديد العوامل المرتبطة بحادثة أو واقعة خطيرة فيتم كنتيجة لذلك تحسين سلامة الطيران. فضلا عن ذلك، فإن الهدف من حماية مسجلات (CVR) في التشريعات الوطنية، وفقا للملحق الثالث عشر - تحقيق حوادث ووقائع الطائرات باتفاقية الطيران المدني الدولي، هو ضمان عدم استخدام هذه المسجلات بصورة غير صحيحة في أثناء الاجراءات التأديبية والمدنية والادارية والمحاكم الجزائية ووسائل الاعلام. وقد أثبتت الحوادث خارج استراليا بوضوح أن سوء استخدام المسجلات يمكن أن يؤدي الى اعاقه تدفق هذا النوع من المعلومات وغيرها من معلومات السلامة الحساسة ووصولها الى هيئات التحقيق للسلامة.

٢-١ في ٢٠٠٣/٧/١، سنت استراليا قانون التحقيق في سلامة النقل لعام ٢٠٠٣ (TSI Act) الذي يمنح ويفوض المدير التنفيذي للإدارة الأسترالية لسلامة النقل سلطة إجراء تحقيقات مستقلة بدون تبعة في مجال سلامة النقل الجوي والبحري والسكك الحديدية. وان قانون التحقيق في سلامة النقل بالإضافة الى الفصل الثالث ب) من قانون الطيران المدني عام ١٩٨٨ (CA Act) يضمن امكانية استخدام الادارة الأسترالية لسلامة النقل الأسترالية معلومات (CVR) لأغراض التحقيق في السلامة، ولكن هذين القانونين يحددان بصراحة من استخدام المعلومات في ظروف أخرى، كما هو مفصل في الوثيقة.

## ٢-٢ حماية المعلومات

١-٢ ان كلا من قانون التحقيق في سلامة النقل وقانون الطيران المدني يوفر حماية مماثلة للمسجلات في مقصورة القيادة ولكنهما يطبقان في أوقات مختلفة. يطبق قانون التحقيق في سلامة النقل اذا ما تم تسجيل أي جزء من التسجيلات عند وقوع حادثة أو واقعة خطيرة تحقق بشأنها الادارة الأسترالية لسلامة النقل الأسترالية (ATSB). أما قانون الطيران المدني الأسترالي فيطبق عندما لا يغطي قانون التحقيق في سلامة النقل موضوع تسجيلات (CVR)، أي عندما لا تكون الادارة الأسترالية لسلامة النقل هي التي تحقق في الحادثة أو الواقعة الخطيرة.

## ٢-٢ مستويات حماية قانون التحقيق في سلامة النقل (TSI)

١-٢-٢ يعتبر جرم قيام أي شخص بنسخ أو افشاء المعلومات الواردة في مسجلات (CVR)، الا اذا ما سمحت بغير ذلك قواعد قانون التحقيق في سلامة النقل. ولضمان عدم تواجد وسائل أخرى للحصول علنا على معلومات (CVR)، يستثنى بشكل صريح وواضح هذا الموضوع من الأحكام الخاصة بالتشريعات المتعلقة بحرية الحصول على المعلومات.

٢-٢-٢ يمنع قانون التحقيق في سلامة النقل استخدام معلومات (CVR) ضد أعضاء طاقم الطائرة في المحاكمات الجزائية ولا يمكن استخدامها ضد الموظفين لأغراض الاجراءات التأديبية. وان استخدام معلومات (CVR) مقيد تقبيدا بالغا في الدعاوى المدنية. ويمكن افشاء معلومات (CVR) أو السماح باستخدامها في الدعاوى المدنية فقط اذا ما لجأ المدير التنفيذي لإدارة (ATSB) الى سلطته التقديرية وأصدر شهادة أفاد بها بأن افشاء هذه المعلومات ليس من شأنه أن يتداخل مع أي تحقيق (في المستقبل أو في الوقت الحالي). ويعني هذا الاختبار الواسع النطاق بأنه من غير المرجح افشاء معلومات (CVR) في الدعاوى المدنية. وفي حالة اصدار مثل هذه الشهادة، الأمر الذي لا يرجح حصوله، يجب على المحكمة أن تقوم باختبار توازن المصلحة العامة (كما تنص عليه الفقرة ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر) لتحديد ما اذا كان ينبغي افشاء هذه المعلومات أم لا.

٣-٢-٢ ويتمثل الاستثناء الوحيد لما ذكر أعلاه الاجراء في قيام قاضي الوفيات المشتبه بها بتحقيق وفي هذه الحالة يتوجب افشاء معلومات (CVR) الى القاضي المذكور بناء على طلب منه، وفي هذه الظروف يكون المدير التنفيذي على اعتقاد بأن معلومات (CVR) لن تؤثر تأثيرا سلبيا على التحقيق الذي تتعلق به المعلومات المستخلصة من المسجلات. وتخضع عملية افشاء معلومات (CVR) لقاضي الوفيات المشتبه بها الى مراقبة خاصة تضمن سرية المعلومات، ولكن الوصول الى هذه المعلومات ليس مقيدا لأن للقضاة هدفا مماثلا لهدف الادارة الأسترالية لسلامة النقل يقضي بتحسين سلامة المواطنين عن طريق تحديد العوامل التي أدت الى الحادثة المهلكة.

٤-٢-٢ بموجب قانون التحقيق في سلامة النقل، يتمتع المدير التنفيذي لإدارة (ATSB) بسلطة افشاء معلومات (CVR) لصالح سلامة النقل. وعادة، تشمل هذه العملية معلومات التسجيلات (CVR) اللازمة لتحديد بشكل مناسب الظروف

المحيطة بسلامة النقل في تقرير التحقيق النهائي، بما في ذلك الاستنتاجات وتوصيات السلامة المستخلصة من تحليل معلومات (CVR). وبما أن معلومات (CVR) تعتبر حساسة جداً، سيتم افشاء هذه المعلومات في ظروف استثنائية ونادرة غير تلك التي تكون فيها التسجيلات جزءاً من تقرير ادارة (ATSB) في مرحلته الأولية أو الوقائية المؤقتة أو الختامية.

### ٣-٢ مستويات حماية قانون الطيران المدني

١-٣-٢ وضعت الأحكام في الجزء الثاني ب) من قانون الطيران المدني لتوفير حماية مماثلة للمستويات المذكورة أعلاه والتي تطبق على مسجلات (CVR) عندما لا تكون ادارة (ATSB) تحقق في حادث أو واقعة خطيرة. وعلى الرغم من ذلك، يوفر قانون الطيران المدني نظاماً مختلفاً بالنسبة لامكانية استخدام معلومات (CVR) ضد أعضاء الطاقم في اطار المقاضاة الجنائية. وعندما يطراً تصرف جنائي خطير خارج اطار ممارسة الطيران لمهامه، مثل الاتجار بالمخدرات أو تنفيذ أعمال ارهابية، أقر بأنه ينبغي السماح باستخدام مسجلات (CVR) كأدلة في هذه الظروف لتوفير توازن مناسب بين ادارة العدالة ومصالح سلامة النقل. وتظهر الأحكام المنصوص عليها في قانون الطيران المدني هذا المبدأ. ولكن، بشكل عام، يعالج نظام الحماية في كل من قانون التحقيق في سلامة النقل وقانون الطيران المدني الشواغل الرئيسية التي يشعر بها الطيارون ازاء امكانية استخدام مسجلات (CVR) كدليل ضد الطيار أثناء المقاضاة الجزائية لتصرف حدث أثناء تأديته لمهامه.

### ٣-٣ الملحق الثالث عشر

١-٣-٣ تعتبر استراليا أن هناك حاجة لاجراء مزيد من المناقشة وتوضيح أكبر لتحديد الظروف التي يمكن في اطارها الاطلاع على التسجيلات الصوتية في مقصورة القيادة من جانب المحققين غير الذين يشاركون في تحقيق "بدون تبعة" والمذكورين في الملحق الثالث عشر. وتحدد الفقرة ٥-١٢ قاعدة قياسية لافشاء معلومات مسجلات (CVR)، ولكن نطاق عملية الافشاء ينبغي النظر فيه مع مراعاة التعاون مع السلطات القضائية المذكور في الملحق الثالث عشر. مثلاً، تنص الفقرة ٥-١٠ على التالي: "على الدولة القائمة بالتحقيق أن تعترف بالحاجة الى التنسيق بين المحقق المسؤول والسلطات القضائية. ويجب اعطاء عناية خاصة للأدلة التي تتطلب التسجيل والتحليل الفوريين لتأمين نجاح التحقيق مثل فحص الضحايا والتعرف عليهم وقراءة تسجيلات مسجلات الطيران. أما الملاحظة الثانية فتتص على التالي "يمكن فض النزاع الذي ينشأ بين السلطات القائمة بالتحقيق والسلطات القضائية فيما يتعلق بالتحفظ على مسجلات الطيران وتسجيلاتها من خلال مسؤول من السلطة القضائية يقوم بحمل التسجيلات الى مكان قراءتها وبذلك يستمر التحفظ على التسجيلات". وبحسب الأحكام ذات الصلة في الملحق السادس، يتم تعريف مسجل الطيران على الشكل التالي: "أي نوع من أجهزة التسجيل يركب في الطائرة لغرض استخدامه في تحقيق متصل بحادث أو واقعة". ويشمل هذا التعريف مسجلات مقصورة القيادة ويبدو أن موضوع استخدامها من جانب السلطات القضائية خارج النظام الذي تشمله الفقرة ٥-١٢ مغطى بشكل واضح في الفقرة ٥-١٠.

### ٤-٤ الخلاصة

١-٤-٤ تؤيد استراليا تأييداً كبيراً مبدأ اجراء تحقيق مستقل بدون تبعة في واقعة أو حادثة للنقل بحيث يكون الهدف من هذا التحقيق هو نشر الاستنتاجات لتحديد العوامل المسببة وتقديم توصية باجراءات للسلامة فقط، وذلك لما فيه مصلحة سلامة النقل في المستقبل. وان التوافر المستمر لمعلومات السلامة الحساسة، مثل تلك المستخلصة من تسجيلات (CVR)، يكون في أغلب الأحيان أساسياً للتوصل الى تحقيق دقيق وشامل في مجال السلامة. ان النظام التشريعي لآستراليا يوفر

الحماية لمسجلات (CVR) وهو قائم بشكل يضمن معالجة هذه المعلومات بطريقة سرية ويكفل بأن استخدامها المحدود في المحافل الأخرى لن يؤثر تأثيراً سلبياً على حقوق الطيارين أو التحقيقات في مجال سلامة النقل.

#### ٥ - الأثر المالي للإجراء المقترح

١-٥ تعتبر استراليا أنه يمكن لمجموعة دراسة تابعة للأمانة أن تستعرض الاقتراح. ويمكن تحمل تكاليف تنسيق الايكاء لأعمال هذه المجموعة في إطار برنامج ٢-٣ - التحقيق في الحوادث وتفاديها.

#### ٦ - الإجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٦ يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

(أ) أن تأخذ علماً باهتمام استراليا في مسألة حماية التسجيلات الصوتية لمقصورة القيادة عندما وضعت التشريعات الجديدة للتحقيق في مجال سلامة النقل وأن تحيط علماً بالمسائل المطروحة في هذه الوثيقة.

(ب) أن تطلب الى المجلس أن يستعرض الفقرة ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر لتوضيح متى يمكن الاطلاع على التسجيلات الصوتية لمقصورة القيادة من جانب أشخاص آخرين غير المسؤولين عن التحقيق بدون تبعة.

- انتهى -