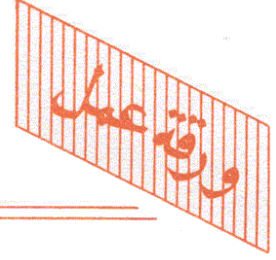




منظمة الطيران المدني الدولي



الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

اللجنة الفنية

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

حماية بيانات السلامة الجوية

(وثيقة مقدمة من فرنسا)

ملخص

تتضمن هذه الوثيقة معلومات عن الصعوبات القائمة في حماية البيانات الخاصة بالسلامة الجوية سواء كانت عملية جمعها تتم في سياق الملحق الثالث عشر أم لا. وتذكر بأن النظم العديدة لجمع بيانات السلامة تمثل عملية متكاملة وأن حماية هذه المعلومات يجب النظر اليه نظرة شاملة، مع ارتباط الاختلافات بطبيعة البيانات أكثر من ارتباطها بنظام جمع البيانات أو بنظام معالجة البيانات المحصلة. وتشدد الفقرة ٣ على الاجراءات التي يمكن اتخاذها لضمان تدفق أفضل للمعلومات.

المراجع

A35-WP/52

١ - طبيعة البيانات المتعلقة بالسلامة الجوية

١-١ يمكن تحديد الأعطال، التي غالبا ما تتراكم ببعضها ترابطا معقدا أثناء حادث ما، على أنها مؤشرات سابقة على الحادث، وأي وقائع تسبق الحادث يعثر فيها الفرد على جزء من سلسلة الأخطاء التي أدت للحادث. ويساعد في الغالب بحث هذه الأحداث السابقة ودراساتها أثناء التحقيق في فهم الحادث ولذلك يستحسن توفير بيانات هذه الأحداث واستخدامها وبالتالي تسجيلها مسبقا.

٢-١ وبالمثل، يربح أن يؤدي التعامل الصحيح مع هذه الوقائع الى تقليص مخاطر وقوع الحادث. ويشير هذا النهج الاستباقي أيضا الى أن بيانات هذه الأحداث متوافرة وقابلة للاستخدام.

٣-١ لذلك، ينطوي المستوى الرفيع من السلامة على جمع بيانات دقيقة ومنضبطة وكاملة ومعالجتها وتقاسمها. ويوصي الفصل الثامن من الملحق الثالث عشر في هذا الصدد بأن تضع الدول نظم ابلاغ الزامية وطوعية عن الوقائع.

٤-١ ويكمل نظاما الابلاغ هذان بعضهما البعض. وفي حقيقة الأمر، لا يمكن للنصوص التنظيمية وصف أسلوب شامل لكل الأحداث التي يتعين الابلاغ عنها ويجب أن يترك نصيب كبير لحصافة المتخصصين. ولذلك فإن هدف السنظم الطوعية لجمع البيانات هو تيسير جمع الأحداث التي لم تسجل مسبقا كدروس محتملة للاستفادة منها. ولهذا، ينبغي تشجيع كل من لديه المعلومات على تقديمها لوكالات جمع البيانات. وعندما يتيسر ذلك بموجب القانون الوطني، يمكن لضمان عدم تطبيق عقوبات أن يكون عاملا يشجع هؤلاء على الابلاغ عن الحادث وقبول التوضيحات التي تقدم بشأن ظروفه. وفي الواقع، لا يوجد لدى أطراف الحدث دائما ذاكرة دقيقة وكاملة بالحادث ولا سيما في الأعطال التشغيلية.

٥-١ ويأتي الحافز الآخر لحماية البيانات التي جمعت ومصادرها من طريقة التعامل مع الحوادث والوقائع نفسها والتي تتطلب جمع سجلات عديدة تتعلق بأطراف الحدث وظروفه بدون القدرة على ادراك صلتهم بالحدث مسبقا طالما أن هذا الأمر سيظهر غالبا أثناء العمل التحليلي فقط. ونادرا ما تكون هذه السجلات متاحة للعامّة وهي تقدم عادة بصورة تلقائية. فعلى سبيل المثال يمكن أن تقع تحت طائلة الملكية الصناعية أو الحياة الخاصة ويمكن أن يكون للافصاح عنها في غير وقتها المناسب عواقب خطيرة تتجاوز الوقع السلبي على عملية التحقيق نفسها التي يحذر منها الملحق الثالث عشر (الملحق الثالث عشر، الفقرة ٥-١٢).

٦-١ وفي مواجهة تعدد وتنوع الأحداث التي تقع في نشاط متطور مثل الطيران المدني، لا يمكن للتعامل مع الأحداث أن يكون مجالا تعمل فيه وكالات التحقيق وحدها. فيتعين اشترك هيئات أخرى مثل سلطات المراقبة أو المشغلين وأحيانا تحت سيطرة وكالة التحقيق وأحيانا أخرى بصورة مباشرة. وفي كل الحالات، يتعين أن تكون الاجراءات هي نفسها أي اتاحة الاطلاع على كل البيانات وتسجيل هذه البيانات ومعالجتها وتوزيع النتائج على كل الأطراف في نظام السلامة الجوية. ولهذا فان البيانات المتعلقة بالسلامة واحدة في طبيعتها بغض النظر عن الهيئة المسؤولة عن جمعها وينبغي معالجة موضوع حماية البيانات من منظور لأن الصعوبات هي نفسها التي تواجه في كل الأحوال.

٧-١ تتنوع طبيعة البيانات المتعلقة بحدث ما، وبغية تحديد أنسب تدابير الحماية يمكن التفريق بين البيانات قبل الحدث (مثل السجلات) والبيانات الفعلية التابعة للحدث (وقائع مماثلة ونتائج الفحوص) والبيانات المتعلقة بالتحقيق نفسه (مثل ملاحظات وآراء المحققين أو مشاريع التوصيات). وأخيرا، تتبع بعض هذه البيانات من خارج الدولة التي تجري التحقيق وترسل بواسطة دولة متعاقدة أخرى لأغراض السلامة فقط.

٢- أوجه القصور في حماية البيانات المتعلقة بالسلامة الجوية

١-٢ تهدف أحكام الملحق الثالث عشر، اضافة الى قراري الجمعية العمومية A33-17 و A33-16، الى ايجاد توازن بين حماية البيانات التي تجمع لغرض السلامة والادارة المناسبة للعدالة. ولا تؤدي كل هذه البيانات الى تبرير وجود نفس مستوى الحماية ويميز الملحق الثالث عشر بعضا منها في الفقرة ٥-١٢. ولكن من الناحية العملية، تواجه حماية البيانات الناتجة من تحقيقات في حادث أو واقعة في دول كثيرة قيودا تخص الاجراءات القضائية على وجه التحديد (مثل مصادرة سجلات يرجح أن تكشف الحقيقة) أو قوانين بشأن الاطلاع على المعلومات كما أن أحكام الفقرة ٥-١٢ تخضع لكثير من اخطارات الاختلاف. ومن المحتمل أن يواجه أي نظام آخر لجمع بيانات السلامة الصعوبات ذاتها.

٢-٢ تذكر الفقرة ٨-٣ من الملحق الثالث عشر أن نظام الإبلاغ الطوعي يجب أن يكون غير جزائي وأن يضمن الحماية لمصادر المعلومات. ولا يتضح بصورة أكبر مستوى الحماية الموجود.

٣-٢ ان استخدام البيانات المجمعة لأغراض السلامة، في أغراض أخرى يتخذ أشكالاً مختلفة، تتراوح من البحث عن الحقيقة في إطار العملية القضائية، دون أن يتضمن هذا معلومات يطلع عليها الجمهور، أو نشرها بواسطة وسائل اعلام معينة دون احتياطات مما يسيء تفسيرها ويخرجها عن سياقها، أو استخدامها في وضع قوائم سوداء.

٤-٢ لا تتمتع البيانات أو وسائل البيانات التي تجمعها دولة وترسل الى دولة متعاقدة أخرى بنفس مستوى الحماية في تلك الدول التي تتمتع بها في الدولة التي جمعت فيها. وكثيراً ما يتكرر هذا الموقف أثناء تحقيقات الحوادث.

٣- التحسينات الممكنة

١-٣ يجب ألا يفهم من الحماية المعطاة لبيانات السلامة أن مجال السلامة في الطيران المدني الدولي يفتقر للشفافية. ومن شأن هذا التحريف أن يثير شواغل لدى كل الأطراف الثالثة ولا سيما الركاب. فضلاً عن ذلك، يحق لضحايا حوادث الطائرات الحصول على تعويضات عن الأضرار التي لحقت بهم. ولكن يبدو لزاماً تعزيز الحماية التي يوفرها الإطار القانوني الحالي بغية مكافحة اساءة استخدام تلك البيانات. وتعد الايكاو المنظمة المختصة لاتخاذ هذه الخطوات بغية توحيد نهج الدول ولادراجها في سياق التطوير الدائم للطيران المدني. وفي هذا الصدد، أقر اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لعام ١٩٩٩ بأن الجمعية العمومية ينبغي أن تشجع الدول على تعديل تشريعاتها الوطنية بغية منع افشاء السجلات في غير وقتها المناسب (التوصية ١-٣/٢ الصادرة عن اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لعام ١٩٩٩).

٢-٣ أوصى الاجتماع أيضاً (التوصية ١-٥/٢) بأن تخضع حماية التسجيلات ومخطوطاتها لقاعدة تختلف عن القاعدة ٥-١٢ بسبب الصعوبات المحددة التي تواجهها الدول في حماية هذه البيانات. وعدلت لجنة الملاحة الجوية هذه التوصية لتكون أكثر تشدداً بناءً على اقتراح من منظمة كانت في وضع مراقب. ولكن الصياغة المعدلة بهذه الطريقة كانت بها نقاط ضعف أدت الى سحبها. ولا ينبغي أن يؤدي هذا الى تأخير نظر المجلس في الأحكام التي ينبغي اعتمادها لتعزيز حماية التسجيلات الصوتية لمقصورة القيادة.

٣-٣ بغية تيسير ايجاد الثقة بين الدول وجعل نقل البيانات مفيداً للتحقيقات ولتحسين البيانات، ينبغي أن تخضع البيانات أو وسائل البيانات التي ترسل من دولة الى دولة أخرى لحماية صارمة على وجه الخصوص.

٤-٣ ويجب فهم حماية بيانات السلامة من منظور عالمي بدون تمييز الهيئة القائمة بمعالجتها الفعالة. وبينما يمكن للتشديد على الحوادث أو الوقائع أن يحفز على اعطاء حماية خاصة لنتائج التحقيقات، فإن فعالية نظم الحماية تعتمد على سلاسة تدفق كل البيانات المتعلقة بالسلامة.

٤ - الاستنتاجات

٤-١ تؤيد فرنسا التحليل والافتراضات الواردة في الوثيقة A35-WP/52 الرامية الى تحسين حماية بيانات السلامة الواردة من مصادر مختلفة. وتوصي بأن يفهم القرار المقترح على الجمعية العمومية فهما سليما بوصفه قرارا يستهدف كل مصادر بيانات السلامة بما في ذلك تلك التي تخضع لأحكام خاصة في الملاحق.

- انتهى -