



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

اللجنة الفنية

بند جدول الأعمال ٢٨: حماية أنظمة معالجة وجمع بيانات السلامة وسجلات حوادث معينة من أجل تحسين سلامة الطيران

"الثقافة العادلة" والإبلاغ عن حوادث السلامة

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

ملخص تنفيذي

يمثل الإبلاغ عن حوادث السلامة أمراً بالغ الأهمية في تحسين مستوى سلامة الطيران. مع ذلك، يُعتبر المستوى الحالي للإبلاغ عن الحوادث ومشاركة البيانات غير كافٍ. إن استخدام معلومات حوادث السلامة كدليل في الدعاوى القضائية يتم إيراده كعامل مساهم في التطبيق المحدود لـ "الثقافة العادلة" يساعد في الإبلاغ عن حوادث سلامة الطيران وتحليلها. وقد قامت منظمة الإيكاو، استجابةً للقرار رقم A35-17، بوضع توجيه قانوني من أجل حماية بيانات السلامة، والذي تم تضمينه في 'مرفق هـ' جديد للملحق ١٣. ومن الضروري الآن القيام بإجراءات المتابعة المناسبة لضمان تمكن القوانين والتنظيمات الوطنية من التعامل بالشكل المناسب مع الطريقة التي يتم بها حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير الملائم.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الإشارة إلى أهمية "الثقافة العادلة" التي تساعد في الإبلاغ عن حوادث السلامة

(ب) بالنسبة للعمل المستقبلي، التفكير في قيام الإيكاو بعمل فحوصات دورية للعبقات التي تقف في طريق الإبلاغ عن حوادث السلامة

(ج) التفكير، على أساس هذه الفحوصات، في قيام الإيكاو بإقامة ندوات و/أو ورش عمل - إن لم يكن مؤتمراً قانونياً - لتعزيز حوار فعال مع السلطات التشريعية والقضائية الوطنية بغرض إرساء فهم أفضل لإدارة سلامة الطيران وأهمية "الثقافة العادلة" التي تساعد في الإبلاغ عن حوادث السلامة

الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الإستراتيجية (أ) و(و)، مع النظر إلى تحسين إدارة السلامة في إدارة الحركة الجوية.
الأثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	الملحق ١٣، التحقيق في حوادث الطائرات وثيقة رقم ٩٨٤٨، قرارات الجمعية العمومية سارية التطبيق (بتاريخ ٨ أكتوبر/تشرين الأول ٢٠٠٤)

¹ وفرت CANSO نسخ هذه الورقة باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والإسبانية والروسية.

² تعتبر CANSO الصوت العالمي لنظام ATM. في عام ٢٠٠٦، كانت ANSPs الأعضاء في CANSO تخدم ٦١% من المجال الجوي في العالم، وتتحكم في ٨٤% من حركة المرور العالمي وتشرف على ٤٤ مليون رحلة. ويشمل الأعضاء الكاملون ما يلي: Aena - أسبانيا | AEROTHAI - تايلاند | هيئة المطارات الهندية | Airservices أستراليا | الخطوط الجوية النيوزيلندية | ANS في جمهورية التشيك | ATNS - جنوب أفريقيا | ATSA - بلغاريا | Austro Control - النمسا | Avinor - النرويج | AZANS - أذربيجان | Belgocontrol - بلجيكا | CAA أوغندا | DFS - ألمانيا | DHMI - تركيا | DSNA - فرنسا | EANS - استونيا | ENAV SpA - إيطاليا | دائرة الطيران الفيدرالي - الولايات المتحدة الأمريكية | HungaroControl | هيئة الطيران الأيرلندي | Kazaeronavigatsia - كازاخستان | LFV - السويد | LGS - لاتفيا | LPS جمهورية السلوفاك | LVNL - هولندا | MATS - مالطة | MoldATSA - مولدوفا | NAMA | NANS - مصر | NATS - المملكة المتحدة | NAV كندا | NAV البرتغال | Naviair - الدنمارك | OACA - تونس | Oro Navigacija - ليتوانيا | PANS - بولندا | ROMATSA - رومانيا | Sakaeronavigatsia Ltd - جورجيا | Serco | skyguide - سويسرا | Control سلوفينيا | SMATSA - صربيا | UKSATSE - أوكرانيا

١ - مقدمة

١-١ من المقبول أن التعلم من حوادث السلامة يمثل عنصرًا أساسيًا في تحسين سلامة الطيران. إذ تشكل الدروس المستفادة أساسًا للأنشطة التي تهدف إلى تحسين الإجراءات التشغيلية وتدريب الموظفين وتصميم النظام والجوانب الأخرى الضرورية لسلامة الطيران. ومن أجل هذا السبب يُعد الإبلاغ عن حوادث السلامة أمرًا في غاية الأهمية

٢-١ ومع ذلك، يُعتبر المستوى الحالي من الإبلاغ عن الحوادث ومشاركة البيانات غير كافٍ، كما أن التطبيق المحدود لـ "الثقافة العادلة" التي تساعد في الإبلاغ عن حوادث سلامة الطيران وتحليلها تُعتبر عاملاً مساهمًا. إن "الثقافة العادلة" هي عبارة عن نظام "لا يتم من خلاله معاقبة موظفي الخطوط الأمامية 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 المتعمدة والأعمال التخريبية".

٣-١ لقد ثبت أن العقوبات القانونية تُعد عاملاً رئيسيًا في منع تبني "الثقافة العادلة". وفي السنوات الأخيرة، تم استخدام المعلومات الخاصة بحوادث السلامة للأغراض التأديبية وتطبيق القانون كما تم قبولها كدليل في الدعاوى القضائية حيث تم توجيه الاتهامات الجنائية إلى الأفراد المتورطين في إحدى حوادث سلامة الطيران. يُعد هذا الاتجاه مصدر قلق لصناعة "إدارة الحركة الجوية" (ATM) حيث إنه يقوض عملية إجراء التحسينات في سلامة الطيران.

٢ - مناقشة

١-٢ لقد أصبحت حماية بيانات السلامة من الاستخدام غير الملائم قضية يدور حولها الكثير من الجدل والنقاش، ومن المقبول ضرورة تحقيق توازن بين الحاجة إلى حماية معلومات السلامة ومسئولية إقامة العدل.

٢-٢ يؤكد الملحق ١٣ الخاص بمنظمة الإيكاو، التحقيق في حوادث الطائرات، على أن المعلومات التي يتم جمعها في أحد تحقيقات السلامة يجب ألا تكون متاحة لأية أغراض فيما عدا التحقيق في الحوادث ما لم تحدد السلطة المعنية بإقامة العدل أن الكشف عن هذه المعلومات أكثر أهمية من التأثير العكسي الذي يمكن أن يحدثه هذا الإجراء على ذلك التحقيق أو على أي تحقيق مستقبلي. كما ينص الملحق أيضًا على أن الأجهزة التطوعية للإبلاغ عن الحوادث لن تكون أجهزة تأديبية، كما سيتم حماية مصادر المعلومات.

٣-٢ ومع ذلك، توفر القوانين والتنظيمات الوطنية في العديد من البلدان حماية غير كافية لمعلومات السلامة المتاحة حاليًا. وبناءً عليه، وجه القرار رقم A35-17 منظمة الإيكاو "لوضع توجيه قانوني مناسب من شأنه أن يساعد الدول على سن قوانين وتنظيمات وطنية لحماية المعلومات التي يتم جمعها من أنظمة جمع ومعالجة بيانات السلامة ذات الصلة، مع السماح بإقامة العدل بشكل مناسب في الدولة". كما حث الدول بشكل أكبر على "فحص تشريعاتها الموجودة وتعديلها إذا اقتضت الضرورة، أو سن قوانين وتنظيمات لحماية المعلومات التي يتم جمعها من كافة أنظمة جمع ومعالجة البيانات ذات الصلة استنادًا، إلى الحد الممكن، إلى التوجيه القانوني الذي وضعته منظمة الإيكاو".

٤-٢ وقد تم تسليم مواد التوجيه القانوني هذه من جانب منظمة الإيكاو في شكل 'مُرفق هـ' جديد للملحق ١٣، والذي يؤكد أحد مبادئه العامة على أن "الغرض الوحيد من حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير الملائم هو ضمان توافرها المستمر حتى يمكن اتخاذ الإجراءات الوقائية المناسبة والموائمة وتحسين سلامة الطيران". علاوة على ذلك، ينص المرفق على أنه "ينبغي على القوانين والتشريعات الوطنية التي تحمي معلومات السلامة من الاستخدام غير الملائم لهذه المعلومات" وأن "توفير الحماية لمعلومات السلامة المؤهلة تحت ظروف معينة هو جزء من مسؤوليات السلامة الموكلة للدولة".

٣- العمل المستقبلي

١-٣ من الضروري الآن القيام بإجراءات متابعة مناسبة بشأن تنفيذ مواد التوجيه هذه لضمان تعامل القوانين والتنظيمات الوطنية بالشكل المناسب مع الطريقة التي يتم بها حماية معلومات السلامة من الاستخدام غير الملائم.

٢-٣ يجب إجراء فحوصات دورية للعقبات التي تقف في طريق الإبلاغ عن حوادث السلامة، وينبغي مطالبة الدول بفحص تشريعاتها الموجودة وضمان الالتزام بمواد التوجيه الموجودة في الملحق ١٣.

٣-٣ من الممكن أن تشير نتائج الفحوصات الخاصة بالعقبات التي تقف في طريق الإبلاغ عن حوادث السلامة إلى ضرورة تنفيذ المزيد من العمل من جانب منظمة الإيكاو. ومن الممكن أن يشمل ذلك إقامة مؤتمر قانوني حول "الثقافة العادلة" والإبلاغ عن حوادث السلامة والندوات/ أو ورش العمل القانونية الإقليمية، وتعزيز الحوار الفعال مع السلطات التشريعية والقضائية الوطنية من أجل إرساء فهم أفضل لإدارة سلامة الطيران وأهمية "الثقافة العادلة" الذي يساعد في الإبلاغ عن حوادث الطيران وتحليلها.

- انتهى -