



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٩ من جدول الأعمال: سلامة الطيران - الرصد والتحليل

البند رقم ٣٠ من جدول الأعمال: سلامة الطيران - دعم التنفيذ

تيسير تبادل بيانات السلامة وتحليلها

(مقدمة من سنغافورة)

الموجز التنفيذي

سعيًا لتحقيق مزيد من التحسينات في مجال سلامة الطيران، تعتمد مبادرات السلامة أكثر فأكثر على البيانات المُحللة التي تتضمن استخدام البيانات التشغيلية، مثل بيانات مراقبة الحركة الجوية وبيانات الرحلة. وحاليًا يُجمَع كل من الدول، وواضعي التنظيمات، وشركات الطيران، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، ومنظمات الطيران، البيانات وفقاً للمجالات الخاصة بهم. فلو تيسر دمج وتحليل البيانات المتأتية من هذه المصادر المتنوعة على صعيد أوسع نطاقاً، قد يتم الكشف عن مواطن الهشاشة والمخاطر في مجال السلامة والتي بخلاف ذلك قد تبقى مستترة. تُفكر بعض الدول والأقاليم حالياً في اعتماد مثل هذه النظم لتبادل بيانات السلامة وتحليلها. وتظهر منافع نُظم تبادل البيانات وتحليلها جلية واضحة. وتسعى هذه الورقة إلى التشجيع على إعداد وتنفيذ برامج ونُظم لتبادل البيانات وتحليلها على المستوى الإقليمي، وذلك بهدف تبادل البيانات الإقليمية وتحليلها عالمياً.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- (أ) أن تُشجع المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران أن تُعد وتنفذ برامج ونُظم إقليمية لتبادل بيانات السلامة وتحليلها؛
- (ب) وأن تطلب إلى المجلس أن يُعد إطاراً لتسهيل تبادل بيانات السلامة وتحليلها من خلال النُظم الإقليمية وفيما بينها، بما في ذلك مراعاة الحاجة إلى توفير ما يلزم من الحماية لمعلومات السلامة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي للسلامة.
الآثار المالية:	إذا ما اعتُمدت الإجراءات المُقترحة، تحتاج المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران (RASGs) إلى ميزانية وموارد للإعداد والتنفيذ، وذلك من خلال ميزانية الايكاو والإسهامات الطوعية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10004، الخطة العالمية لسلامة الطيران

١ - المقدمة

١-١ سعيًا لتحقيق مزيد من التحسينات في مجال سلامة الطيران، تعتمد مبادرات السلامة أكثر فأكثر على البيانات المحللة التي تتضمن استخدام البيانات التشغيلية، مثل بيانات مراقبة الحركة الجوية وبيانات الرحلة. فلو تيسر دمج وتحليل البيانات المتأتية من هذه المصادر المتنوعة على صعيد أوسع نطاقاً، قد يتم الكشف عن مواطن الهشاشة والمخاطر في مجال السلامة والتي بخلاف ذلك قد تبقى مستترة. والإمكانيات عديدة لكي تقوم أسرة الطيران بالاستفادة من "البيانات الضخمة" أو من تحليلها لتعزيز سلامة الطيران. وتسعى هذه الورقة إلى التشجيع على إعداد وتنفيذ نُظم لتبادل بيانات السلامة وتحليلها على المستوى الإقليمي، بهدف الوصول إلى تبادل البيانات الإقليمية وتحليلها على المستوى العالمي.

٢ - المناقشة

١-٢ ويقوم كل من الدول، وواضعي التنظيمات، وشركات الطيران، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، ومنظمات الطيران كجزء من إدارة السلامة، بتجميع وتحليل البيانات ضمن مجال تخصص كل جهة، وعادة ما تتضمن بيانات السلامة النموذجية الإحصاءات عن وقائع السلامة (مثل اقتحام المدرج والخروج عنه وفقدان إمكانية الفصل.. الخ) وتقارير التحقيق في الحوادث والوقائع. وثمة إمكانية لتحصيل الكثير من البيانات من المطارات، والأرصاد الجوية، ونُظم مراقبة الحركة الجوية، ونُظم الطائرات. لذلك، قد تؤدي التحاليل المُدمجة لبيانات السلامة النموذجية والبيانات التشغيلية إلى رفع مستوى إدارة السلامة.

٢-٢ لا بد من الاستفادة التامة من هذه الإمكانيات. وبما أن كل كيان يصل عادة إلى معلومات السلامة الخاصة به فقط، فقد تتعدّر إتاحة السياق الشامل لحوادث أو مسائل السلامة. وثمة أوجه هشاشة في مجال السلامة لا يمكن إمطة اللثام عنها إلا بعد أن يتم دمج البيانات من مختلف المصادر وتحليلها لتعريف الاتجاهات الأوسع نطاقاً. لذلك، يُمكن للدول أن تُجمّع بيانات السلامة والبيانات التشغيلية من مقدمي الخدمات التابعين لها، لاسيما في المجالات المتعددة. فمثلاً، إذا ما تم دمج وتحليل وقائع السلامة، وبيانات الرحلات، وبيانات الأرصاد الجوية، وبيانات المطارات، وبيانات مراقبة الحركة الجوية من مقدم لخدمات الملاحة الجوية، وبيانات الرحلات من شركات الطيران التي تستخدم المجال الجوي المعني، يمكن الحصول على اتجاهات السلامة من وجهة نظر مُجمل عمليات النقل الجوي بشكل كامل. ومن المنافع الأخرى، إمكانية قيام مقدمي الخدمات بصورة منفردة بتحديد المقاييس لتقييم أدائهم في مجال السلامة مقارنة مع اتجاهات السلامة.

٣-٢ وتتمتع بعض الدول حالياً بنُظم لتبادل بيانات السلامة وتحليلها. ومن الأمثلة عن نُظم تبادل بيانات السلامة وتحليلها المُدمجة، نظام الولايات المتحدة لتحليل معلومات سلامة الطيران وتبادلها (ASIS). يقوم نظام ASIS بدمج وتحليل مجموعات بيانات هيئة الطيران الاتحادية وبيانات الرحلات الصادرة عن شركات الطيران، والبيانات الأخرى المتوفرة بشكل عام، والبيانات المُحصلة من مصنعي الطائرات لتحديد اتجاهات السلامة وتقييم آثار أي تعديلات تطرأ على البيئة التشغيلية في الطيران. وتُفكر دول أخرى حالياً باعتماد نُظم مشابهة لتعزيز مستوى السلامة على الصعيد الوطني.

٤-٢ ويُمكن استكمال هذه الصورة إذا ما أعدت مثل هذه النُظم ونُفذت على الصعيد الإقليمي لدمج البيانات وتحليلها من دول تلك الإقليم. ويُمكن للمجموعات الإقليمية لسلامة الطيران (RASGs) أن تضع النظم والبرامج الإقليمية لتبادل بيانات السلامة وتحليلها لدعم المبادرات الإقليمية الآيلة إلى تعزيز السلامة وتحقيق أهداف خطة الياكو العالمية لسلامة الطيران. ويُمكن تبادل البيانات الإقليمية المتنوعة وتحليلها وتُشكل صورة عالمية متسقة. ولتحقيق هذا الهدف، نحتاج إلى إطار لتسهيل تبادل بيانات السلامة وتحليلها من خلال النُظم الإقليمية وفيما بينها. وينبغي لهذا الإطار أن يشمل التوحيد القياسي لعناصر معيّنة، مثل تصنيف البيانات وتعريفها، تعتبر ضرورية لمقارنة البيانات وتحليلها بدقة.

٥-٢ وما أنه يتم تخطيط وتطوير النظم الإقليمية، فالوقت مناسب للايكاو لتشريع في إعداد إطار لتسهيل تبادل وتحليل البيانات المُجمعة إقليمياً. وسيُوجه هذا الإطار عملية إعداد وتطوير النظم الإقليمية لتيسير التبادل السلس للبيانات فيما بين الأقاليم في المستقبل. وسيُتيح هذا الإطار تقادي بذل الجهود المُضنية في المستقبل لتنسيق النظم الإقليمية التي ستكون قد أنشئت بدون إطار عالمي.

٦-٢ وإن حماية بيانات ومعلومات السلامة، لاسيما من خلال هذه البرامج والنظم، لأمر حيوي لضمان استمرار نجاح هذه البرامج والنظم، أكان ذلك على مستوى الدولة أو الإقليم أو العالم. وفي حين تتمتع بعض الدول بتشريعات وطنية تُحدد لها كيفية استخدام معلومات السلامة، فقد لا تكون واضحة كيفية معالجة بيانات السلامة التي يتم الحصول عليها من خلال آلية إقليمية أنشأتها هيئات أجنبية ودول أخرى. وفي هذا الإطار، من المفيد للايكاو أن تُعد إرشادات عملية لحماية مثل هذه المعلومات، وذلك لتسهيل تبادل وتحليل بيانات السلامة على المستويين الإقليمي والعالمي.

٣ - الخلاصة

١-٣ إن تحصيل وتحليل بيانات السلامة النموذجية والبيانات التشغيلية ذات الصلة، مفيدان للغاية كي تتمكن الدول من تعزيز مستوى سلامة الطيران. وتتمتع المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران بفرصة أكبر من غيرها لإعداد برامج ونظم إقليمية لتيسير تبادل وتحليل مثل هذه البيانات المُحصلة من الدول ومقدمي الخدمات، ومن مصادر أخرى على الصعيد الإقليمي من جهة، كما تتمتع الايكاو بفرصة إعداد إطار ييسر تبادل البيانات الإقليمية وتحليلها على الصعيد العالمي. ويُمكن تعزيز فرص نجاح هذه المبادرات، لو أُتيحت السياسات والتدابير الفعالة لحماية بيانات السلامة.

٤ - التوصيات

- ١-٤ يُرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:
- (أ) أن تُشجع المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران على إعداد وتنفيذ برامج ونظم إقليمية لتبادل بيانات السلامة وتحليلها.
- (ب) أن تطلب إلى المجلس أن يعد إطاراً ييسر تبادل وتحليل بيانات السلامة من خلال نظم إقليمية، بما في ذلك مراعاة الحاجة إلى توفير حماية مناسبة لمعلومات السلامة.

- انتهى -