AN-Conf/13-WP/125
30/8/18

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ٢٠١٨/١٠/١٩

اللجنة (ب)

البند ٧ من جدول الأعمال: المخاطر التشغيلية للسلامة

البند الفرعي ٧-١: تسهيل اتخاذ القرارات المستندة إلى البيانات لتطوير معلومات السلامة التي يمكن استخدامها في إدارة مخاطر السلامة

تيسير تقاسم بيانات السلامة على الصعيد الدولي من أجل إدارةٍ فعَّالةٍ للمخاطر

(ورقة مُقدَّمة من الولايات المتحدة الأمريكية)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة الحاجة إلى مواصلة تطوير التوجيهات المتعلقة بتقاسم بيانات السلامة فيما بين مستخدمي منظومة الطيران. وعلى وجه التحديد، تقاسم بيانات السلامة مع الكيانات المسؤولة عن تصميم طرازات الطائرات وصنعها، وذلك لتسهيل الإدارة الفعَّالة للمخاطر.

الإجراء المطلوب: المؤتمر مدعوٌ إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة رقم ٣-١.

١- المقدمة

١-١ يحدد الملحق التاسع عشر – *إدارة السلامة*، المسؤولية عن إدارة المخاطر من جانب الكيانات المسؤولة عن تصميم طرازات الطائرات أو صنعها. وتجدر الإشارة إلى أن اتخاذ القرارات على أساس المخاطر هو أساس نُظم إدارة السلامة (SMS). ونظراً لأن منظومة الطيران لا تفتأ تزداد تعقيداً وترابطاً في بيئة عالمية، فإن إدارة المخاطر يجب ان تراعي خصائص هذه المنظومة. ويعد الإبلاغ الكامل في الوقت المناسب عن بيانات السلامة إلى الكيانات المسؤولة عن تصميم طرازات الطائرات وصنعها أمراً أساسياً من أجل إدارة فعَّالة للمخاطر في منظومة طيران اليوم والمستقبل.

١-٢ في اجتماع لفريق إدارة الترخيص المؤلف من سلطات طيران متعددة (CMT) في شهر سبتمبر ٢٠١٥، اقترحت إدارة الطيران الاتحادية (FAA) مشروعاً تعاونياً للمقارنة والمباينة بين عمليات اتخاذ القرارات بشأن استمرار صلاحية الطائرات للطيران التي تستخدمها الوكالة الوطنية للطيران المدني للبرازيل (ANAC)، والوكالة الأوروبية للسلامة الجوية (EASA)، وإدارة الطيران الاتحادية، والطيران المدني للنقل الكندي (TCCA). وقد أعد هذا المشروع ورقة قدمتها الولايات المتحدة الأمريكية في المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة الذي عقدته الإيكاو في عام ٢٠١٥، تضمنت اقتراحاً بوضع خطوات للمضي صوب مواءمة عمليات وأساليب اتخاذ القرارات على أساس المخاطر بشأن استمرار صلاحية الطائرات للطيران، وذلك كوسيلة لتشجيع الاعتماد بقدر أكبر على القرارات التي اتخذتها دولة التصميم.

١-٣ أعد فريق CMT وثيقة تعريف بمهمة المشروع من أجل "التقاسم المستمر للبيانات التشغيلية". وتحدد الوثيقة أعضاء "فريق التقييم المستمر للسلامة التشغيلية (COSET)" المؤلف من ممثلي سلطات الطيران وأهداف الفريق وإنجازاته وأهم المعالم ذات الصلة. ويقوم فريق CMT من خلال عمل فريق COSET بالنظر في الفوائد والإجراءات اللازمة لما يلي:

أ) تعزيز الإبلاغ عن بيانات السلامة في جميع أنحاء العالم إلى حائزي تصميم الطرازات؛

ب) تحسين الاتصال بين الدول بشأن المسائل المتعلقة باستمرار صلاحية الطائرات للطيران؛

ج) إعداد إطار لإبلاغ نتائج قرارات تقييم المخاطر المتعلقة بالسلامة الجوية، وتقاسم بيانات السلامة المرتبطة بها؛

د) التمكين من القبول المتبادل للتوجيهات المتعلقة بصلاحية الطائرات للطيران.

٢- المناقشة

٢-١ تجدر الإشارة إلى أن المفاهيم المذكورة أعلاه ذات صلة بجميع الدول، حيث إن الكيانات المسؤولة عن تصميم طرازات الطائرات أو صنعها، وكذلك الكيانات التي تقوم بتشغيل طرازات طائرات متعددة من دول تصميم مختلفة، تكون مسؤولة عن إدارة المخاطر المتعلقة بهذه الطائرات. ويتطلب تحقيق هذه التحسينات المتعلقة بالسلامة أن يكون لدى حائز تصميم طراز الطائرة وصانع الطائرة بيانات كافية عن السلامة لدعم اتخاذ القرارات الفعَّالة على أساس المخاطر.

٢-٢ لدى العديد من حائزي تصميم الطراز عمليات قوية لإدارة المخاطر التي يستخدمونها في نُظم استمرار صلاحية الطائرات للطيران. وينبغي أن يكون لديهم من الموارد والقدرات والفهم لمنتجاتهم ما يُمكِّن من اعتماد الدولة على تحديد وتحليل المسائل المتعلقة بالسلامة شريطه إتاحة بيانات كافية عن السلامة. كما أن الإبلاغ عن أحداث السلامة وأوجه الضعف من جميع العمليات في منظومة الطيران العالمي يحسّن من قوة تحليل المخاطر، ويمكن من إدارة المخاطر على نحوٍ استباقي، ويزيد من الثقة في القرارات المتعلقة بصلاحية الطائرات للطيران.

٢-٣ كثيراً ما تكون التوجيهات بشأن صلاحية الطائرة للطيران مكتوبة استناداً إلى الإبلاغ عن حدث واحد. ويمكن أن تقع هذه الأحداث، وغالباً ما يكون ذلك، في دولة التسجيل التي تختلف عن دولة التصميم ودولة حائز تصميم الطراز. وعلاوة على ذلك، فمع تحول منظومة الطيران نحو مزيد من العالمية، فمن المرجح أن يجري تشغيل غالبية طراز معين من الأساطيل خارج دولة التصميم. وقد يؤدي ذلك إلى توليد قدر كبير من البيانات التشغيلية التي لا تكون متاحة لحائز تصميم الطراز الطائرة وصانعها.

٢-٤ مع الافتقار إلى بيانات السلامة الحرجة، لن يتمكن حائز تصميم الطراز من تكوين رؤية كاملة عن المسائل المتعلقة بالسلامة التي قد تؤثر في المنتج، ما قد يؤدي إلى ما يلي:

أ) تأخر اكتشاف المسائل المتعلقة بالسلامة؛

ب) التأثير سلبياً في التحليل الإحصائي للاحتمالات في اتخاذ قرارات على أساس المخاطر

ج) العجز عن تحديد المسائل المتعلقة بالسلامة التي تمتد عبر أساطيل متعددة أو منتجات متعددة.

٢-٥ يتناول الفصل الخامس من الملحق التاسع عشر تبادل بيانات السلامة فيما بين مستخدمي منظومة الطيران، ويشير إلى وثيقة الإيكاو – *دليل إدارة السلامة* (SMM, Doc 9859))، غير أن هذه الوثائق تفتقر إلى التفاصيل الكافية لتحقيق تبادل البيانات بشكل كافٍ في بيئة الطيران الآخذة في التحول نحو مزيد من العالمية.

٣- الاستنتاج

٣-١ بينما أقرت وثيقة الإيكاو – *الخطة العالمية للسلامة الجوية* (Doc 10004) بأهمية دقة وتوقيت الإبلاغ عن معلومات السلامة على المستويات الإقليمية والوطنية والدولية، نجد أن الملاحق تشجع الإبلاغ عن بيانات السلامة مع التركيز عادة على تقديم التقارير إلى دول التسجيل والتنسيق اللاحق مع دولة التصميم.

٣-٢ إن المؤتمر مدعوّ إلى الموافقة على التوصية التالية:

أن يقوم المؤتمر بما يلي:

أ) يحث الإيكاو على تشجيع الأنشطة التي تسهّل الإبلاغ على المستوى العالمي عن أحداث السلامة وأوجه الضعف لضمان إتاحة بيانات السلامة الضرورية؛

ب) يحث الإيكاو على استعراض وتطوير الإرشادات ذات الصلة لمواصلة تسهيل تقاسم بيانات السلامة بين المشغلين وأولئك المسؤولين عن تصميم طرازات الطائرات وصنعها.

– انتهى –