



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (ب)

- البند ٦ من جدول الأعمال : المسائل التنظيمية المرتبطة بالسلامة
البند الفرعي ٦-٢ : تنفيذ إدارة السلامة
البند الفرعي ٦-٢-٣ : تطوير معلومات السلامة

استخدام بيانات السلامة ومعلومات السلامة على مستوى الدولة

(مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي - الإياتا (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري
الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA))

الموجز التنفيذي

تشمل التزامات الرقابة في "الدولة" الحاجة إلى الحفاظ على رؤية شاملة لأداء السلامة في نظام الطيران الخاص بها. وهذا يتطلب تطبيقاً نظامياً ومتكاملاً لمبادئ إدارة السلامة من قبل الدولة ومقدمي الخدمات فيها.

في ورقة عمل للجمعية العمومية ٣٩ (A39_WP_117)، أثارت الإياتا المخاوف بشأن إمكانية قيام الدول بإساءة تفسير الملحق ١٩ من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها من خلال جعل أنظمة النقاط البيانات الطوعية أو الآلية إلزامية. ورداً على ذلك، قررت الجمعية أن تطلب من الإيكاو تسهيل التعاون بين الصناعة/الدولة في إنشاء نماذج لنظام جمع ومعالجة بيانات السلامة (SDCPS) التي تلبي احتياجات الملحق ١٩ في حين تعالج أيضاً الشواغل المطروحة.

وبعد اختتام الدورة ٣٩ للجمعية العامة، أُبلغت الإياتا بأن بعض الدول قد أعربت بالفعل عن عزمها على تفويض تبادل بيانات الرحلات الجوية الأولية وتقارير طوعية وداخلية أخرى كما تمّ تقديمها، لدعم أنشطتها الخاصة ببرنامج سلامة الدولة. وعلى الرغم من أنه في إطار سلطة الدولة القيام بذلك، يبدو أن هذا النهج يتعارض مع مبادئ حماية المعلومات الواردة في الملحق ١٩ بصيغته المعدلة، ويقلل من روح التعاون بين مقدمي الخدمة وسلطات الدولة، ويتعارض مع الغرض الأساسي لمبادئ إدارة السلامة.

ينبغي فهم سياق بيانات ومعلومات السلامة من أجل التوصل إلى الاستنتاجات الصحيحة. وبسبب الافتقار إلى السياق، قد يتم إدخال مخاطر كبيرة إذا تمّ تفسير هذه البيانات والمعلومات بشكل خاطئ، ناهيك عن تدهور أنظمة الإبلاغ الطوعية عن السلامة. كل ذلك يمكن أن يكون معاكساً لإدارة السلامة ككل ومضراً بها.

وعلى هذا النحو، تواصل الإياتا وأعضاؤها والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية تبني فكرة نماذج التعاون بين الصناعة/الدولة والتي:

¹ النسخ باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية والروسية والصينية والفرنسية مقدمة من قبل الاتحاد الدولي للنقل الجوي - الإياتا (IATA)

- ١- تلبية احتياجات برنامج سلامة الدولة لإدارة السلامة على مستوى الدولة؛
 - ٢- تعالج مخاوف مشغلي الخطوط الجوية وغيرهم من الجهات المعنية بالطيران بشأن استخدام المعلومات من أنظمة الإبلاغ الطوعي وأنظمة التقاط البيانات الآلية؛
 - ٣- تضع بروتوكولات للحفاظ على عدم تعريف بيانات فرادى مقدمي الخدمات؛
 - ٤- تلتزم بمبادئ الحماية على النحو المبين في الملحق ١٩.
- الإجراء:** المؤتمر مدعو إلى الموافقة على التوصيات الواردة في الفقرة ٤-١.

١- المقدمة

١-١ منذ السبعينيات، أُدرجت أحكام في ملحقات ووثائق الإيكاو تطلب من الدول إنشاء بيانات السلامة أو نظم الإبلاغ. ومعظم هذه الأحكام يتعلّق بأنظمة الإبلاغ عن السلامة الخاصة بالقطاع، باستثناء أنظمة الملحق ١٣ - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"، التي تركز بشكل خاص على الحوادث والأحداث الخطيرة.

٢-١ ووفقاً للمادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، يتعين على كل دولة أن تتفدّ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها القائمة والمتعلقة بإعداد التقارير عن السلامة في الملاحق الفردية. ولا تتمتع إجراءات الملاحة الجوية بنفس وضع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها، ولكن بالمثل، يُطلب من الدول نشر قوائم حديثة بالاختلافات الهامة من وثائق إجراءات الملاحة الجوية في منشورات معلومات الطيران الخاصة بها، لأنها تكمل ملحقاتها ذات الصلة (المرجع قرار الجمعية العمومية ٣٨-١١).

٣-١ كافة بيانات ومعلومات السلامة التي تعتبرها الدولة ذات صلة هي في نطاق برنامج سلامة الدولة. على هذا النحو، تعتبر أحكام الإبلاغ عن السلامة في المرفقات الحالية وإجراءات الملاحة الجوية، والتي تعتبر هامة للسلامة، جزءاً من المدخلات التي تدعم برنامج سلامة الدولة.

٤-١ تمّ اعتماد الملحق ١٩ - "إدارة السلامة"، في ١٤ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٣. وقام بتجميع المواد من الملاحق الموجودة بشأن برنامج سلامة الدولة ونظام إدارة السلامة وجمع بيانات السلامة واستخدامها، في مرفق واحد يسمح للدول بتركيز انتباهها على أهمية إدماج إدارة السلامة لأنشطة الطيران المتنوعة، مع تسهيل تطور نظام إدارة السلامة من خلال تنسيق الأحكام المطبقة على أنواع مختلفة من مقدمي الخدمات. كما شمل رفع أنشطة مراقبة السلامة في الدولة الواردة في الوثيقة Doc 9734 - "دليل مراقبة السلامة"، الجزء ألف - "إنشاء وإدارة نظام مراقبة السلامة في الدولة"، إلى القواعد القياسية، المدرجة في التذييل (أ).

٥-١ في ٢ آذار/مارس ٢٠١٦، اعتمدت الإيكاو التعديل ١ للملحق ١٩، الذي طوّر أحكام إدارة السلامة بشكل أكبر. وعلى وجه التحديد، قام بتحديث أحكام برنامج سلامة الدولة المدمجة مع نظام مراقبة سلامة الدولة والعناصر الحرجة؛ وقام بتعزيز أحكام نظام إدارة السلامة؛ ووسّع نظام إدارة السلامة إلى المنظمات المسؤولة عن تصميم و/أو تصنيع المحركات والمراوح؛ وقام بتعزيز الأحكام لحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة. وسيصبح هذا التعديل سارياً في ٧ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٩.

٢- المناقشة

١-٢ تشمل متطلبات الإيكاو أن تنشئ الدول برنامج سلامة الدولة لضمان إنشاء مستوى مقبول من السلامة والمحافظة عليه في نظم الطيران المدني لديها. ويُطلب من الدول كذلك ضمان أن يقوم مقدمي الخدمة بتنفيذ نظام إدارة السلامة، بما في ذلك شركات النقل الجوي التجارية العاملة وفقاً للملحق ٦ - "تشغيل الطائرات".

٢-٢ يتمتع كلا النظامين بعناصر إطار متماثلة ويكمل كل منهما الآخر، من أجل تحقيق إدارة فعالة للسلامة في نظام الطيران المدني.

٣-٢ وبما أن برنامج سلامة الدولة ونظام إدارة السلامة هما نظامان يعتمدان على الأداء، يتطلب الملحق ١٩ إنشاء أنظمة جمع ومعالجة بيانات السلامة، من أجل التقاط وتخزين وتجميع وتمكين تحليل بيانات السلامة ومعلومات السلامة لدعم أنشطة إدارة السلامة الخاصة بكل منها.

٤-٢ مع نظام إدارة السلامة، ينبغي أن يحدد مقدمو الخدمة مخاطر السلامة ويقوموا بإدارتها، وكذلك يراقبوا أداء السلامة المستمر لمنظمتهم. وبالمثل، يحدد برنامج سلامة الدولة الحاجة إلى قيام الدول بتحديد وإدارة مخاطر السلامة لكامل نظام الطيران المدني للدولة وقياس أداء السلامة للدولة، وليس لفرادى مقدمي الخدمات.

٥-٢ تلتزم الدول بالحفاظ على وعي شامل بمستوى أداء السلامة الذي يوفره نظام الطيران الخاص بها، وضمان اتخاذ الإجراءات المناسبة لمعالجة المخاطر غير المقبولة. ويتطلب ذلك تطبيقاً نظامياً ومتكاملاً لمبادئ إدارة السلامة من قبل كل من الدولة ومقدمي الخدمة.

٦-٢ وعلى الرغم من أن كل مقدم خدمة لديه الاستقلالية لتطوير نظام إدارة السلامة الخاص به في سياق منظمته، فمن المسلّم به أن مجتمع الطيران ككل يستفيد عندما يمكن أن يوفر تكامل هذه المعلومات صورة أكثر اكتمالاً. وعلى هذا النحو، هناك متطلبات في الملحق ١٩ للدول لا تقتصر على تقاسم المعلومات المتعلقة بالسلامة وتبادلها مع موردي الخدمة وغيرها من الدول حسب الاقتضاء، ولكن أيضاً لتشجيع إنشاء شبكات لتقاسم وتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة فيما بين كافة أصحاب المصلحة.

٧-٢ قام مشغلو الخطوط الجوية وموردو خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) بجمع ثروة من بيانات السلامة ومعلومات السلامة في برامج نظام إدارة السلامة الخاصة بهم من كل من نظام الإبلاغ الطوعي والأنظمة الآلية لالتقاط البيانات.

٨-٢ وأقرت الدول بقيمة معلومات السلامة المجمعة والخاصة بالمشغلين وبموردي خدمات الملاحة الجوية محجوبي الهوية لدعم أنشطتها المتعلقة ببرنامج سلامة الدولة الخاصة بها، وقد أعربت مجموعة متنوعة من سلطات الطيران المدني (CAAs) عن اهتمامها باستخدام هذه البيانات لتحديد وتخفيف وقياس المخاطر على سلامة الطيران في دولها. وتم التأكيد على أنها غير مهتمة بالمصدر المحدد للمعلومات، ولكن بالأحرى بالاتجاهات المحددة.

٩-٢ ولسوء الحظ، حدد عدد من سلطات الطيران المدني أيضاً نيته في تفويض جمع البيانات الأولية بشأن رصد بيانات الرحلة وغيرها من التقارير التطوعية والداخلية الأخرى، في شكلها الأصلي، والتي تعتبر حساسة للغاية لكل من شركة الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وموظفيها، وعند الاقتضاء، النقابات أو الجمعيات الخاصة بها.

١٠-٢ تقر الإياتا (IATA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) أنه تقع ضمن سلطة الدولة القيام بذلك، ومع ذلك، يؤكدون أيضاً أن هذا النهج يبدو أنه يتعارض مع مبادئ حماية البيانات والمعلومات الخاصة بالسلامة في الملحق ١٩، ومبادئ إدارة السلامة ككل. وينبغي فهم سياق بيانات ومعلومات السلامة من أجل التوصل إلى نتائج صحيحة. ولهذا السبب، يشدد التعديل الأول للملحق ١٩ على أهمية شبكات تبادل المعلومات.

١١-٢ لا توفر الدولة (أو أي منظمة أخرى) التي لديها بيانات أو معلومات سلامة دون السياق المناسب عملية صنع قرار تتسم بالكفاءة والفعالية. ففي الواقع، قد يتم إدخال مخاطر كبيرة مثل الإجراءات العقابية غير المبررة، التآكل لعناصر الثقافة فقط، تقليل الإبلاغ عن السلامة، وخرق حماية البيانات بما في ذلك إزالة هوية المراسل والمشغل إذا أسيء تفسير بيانات ومعلومات السلامة بسبب نقص السياق.

١٢-٢ ومع ذلك، فإن الإياتا والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية يعترفون بأن هذه المعلومات الحساسة ذات قيمة بالغة لنظام إدارة السلامة أو برنامج سلامة الدولة من أجل الحفاظ على سلامة الطيران أو تحسينه، ويدعمون بشكل كامل تقاسم معلومات السلامة مع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها والقصد من الملحق ١٩ - إلى الدول في مستوى غير محدد، والمستندة على بروتوكولات ثابتة للحفاظ على فصل بيانات كل من شركة النقل الجوي الفردية وموفر خدمة الملاحة الجوية.

٣- الخلاصة

١-٣ وبالنظر إلى أنه خلال جمعية الإيكاو ٣٩، اقترحت الإياتا أن تيسر الإيكاو التعاون بين الصناعة/الدولة في إنشاء نماذج نظام جمع ومعالجة بيانات السلامة (SDCPS) التي تلبي احتياجات الملحق ١٩ في حين تعالج شواغل أعضاء الإياتا، وكذلك النية المعلنة من بعض الدول لتفويض تقديم رصد بيانات الرحلة وغيرها من بيانات ومعلومات السلامة المعترف بها الحساسة للغاية، لا تزال الإياتا وأعضاؤها والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية يتبنون فكرة نماذج التعاون بين الصناعة/الدولة والتي:

- (١) تلبي احتياجات برنامج سلامة الدولة لإدارة السلامة على مستوى الدولة؛
- (٢) تعالج مخاوف مشغلي الخطوط الجوية بشأن استخدام المعلومات من أنظمة الإبلاغ الطوعي والالتقاط الآلي للبيانات؛
- (٣) تضع بروتوكولات للحفاظ على عدم تعريف بيانات فرادى مقدمي الخدمات؛
- (٤) تلتزم بمبادئ الحماية على النحو المبين في الملحق ١٩.

٤- الإجراء المطلوب من المؤتمر:

١-٤ تدعو الإياتا والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية المؤتمر إلى القيام بما يلي:

- (أ) الاعتراف بأن هناك مخاطر كبيرة قد يتم إدخالها إذا تم تفسير بيانات السلامة ومعلومات السلامة بشكل خاطئ بسبب نقص السياق؛
- (ب) التأكيد على أهمية نماذج تقاسم المعلومات بشكل تعاوني لضمان فهم السياق، وأن يتم تطبيق حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة حسب الملحق ١٩؛
- (ج) التأكيد على ما يلي:
 - (١) أن حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة هو عنصر تمكين مهم لإدارة السلامة، وأنه من الأهمية بمكان ضمان استمرار توافر بيانات السلامة ومعلومات السلامة؛
 - (٢) أن الاستخدام الفعال لبيانات السلامة ومعلوماتها هو الحفاظ على السلامة أو تحسينها من خلال زيادة إدارة المخاطر وتحديد المخاطر، والتخفيف هو الهدف وليس مجرد تبادل المعلومات؛
 - (٣) أن استخدام بيانات السلامة ومعلومات السلامة لأغراض أخرى غير الحفاظ على السلامة أو تحسينها قد يؤدي في نهاية المطاف إلى إعاقة توافر مثل هذه البيانات والمعلومات في المستقبل، ويكون له تأثير سلبي كبير على السلامة.