



المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٦/٨/٢٠٢٤ إلى ٦/٩/٢٠٢٤

البند ١ من جدول الأعمال: أحدث المعلومات عن خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ والتخطيط الاستراتيجي الطويل الأجل

١-١: إعادة ترتيب الأولويات في خطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥

الحاجة إلى إنشاء إطار عالمي لإدارة البيانات والمعلومات التحليلية في مجال السلامة الجوية

(ورقة مقدّمة من هنغاريا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي^١)

والدول الأعضاء فيه ودول أعضاء أخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢ (ECAC)

والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL) وسنغافورة والولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه الحاجة إلى إنشاء إطار عالمي لإدارة البيانات والمعلومات التحليلية في مجال السلامة الجوية. ومن شأن هذا الإطار العالمي أن ييسر التنسيق بين المبادرات الإقليمية الطوعية الرامية إلى جمع كم كبير من البيانات والخبرات لتحسين دقة المعلومات المتعلقة بالسلامة وتحديد ما يتصل بها من مسائل وقضايا بشكل استباقي. كما يمكن للإطار أن يحقق فوائد جمة للمجتمع الدولي بأسره، بما في ذلك القدرة على إنتاج معلومات تحليلية عالمية عن السلامة الجوية استناداً إلى تجميع معلومات السلامة المستقاة من المبادرات الإقليمية لتبادل البيانات والمعلومات.

الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى الإحاطة علماً بالخلاصة واعتماد التوصية ١-١/... - الإطار العالمي للبيانات والمعلومات التحليلية في مجال السلامة الجوية، والتي ترد في الفقرة ٣.

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبرغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وأيسلندا وجمهورية مولدوفا وموناكو والجبل الأسود ومقدونيا الشمالية والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة

١- المقدمة

١-١ تشهد الساحة العالمية طفرةً في المبادرات الإقليمية المكرّسة لتبادل وتحليل وتجميع كميات كبيرة من البيانات والخبرات من أجل تعزيز دقة المعلومات التحليلية المتعلقة بالسلامة. ومن بين أبرز الأمثلة على هذه المبادرات برنامج Data4Safety (D4S) ^٣ في أوروبا، ومبادرة تحليل وتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية في الولايات المتحدة، والمشروع التجريبي الإقليمي لجمع البيانات وتحليلها وتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية (AP-SHARE) في إقليم آسيا والمحيط الهادئ. وقد تتضمن شركات الطيران أيضاً إلى برنامج تبادل بيانات الطيران (FDX) التابع لاتحاد النقل الجوي الدولي (IATA).

٢-١ قرار الجمعية العمومية ٤١-٦: "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية" يسلّم بأهمية الأطر العالمية والخطط الإقليمية والوطنية في دعم الأهداف الاستراتيجية للإيكاو. وتحدد الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004) تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة كعامل يمكن من استيفاء المستوى المطلوب من الأداء فيما يخص السلامة لتحقيق غايات الخطة. وتأكيداً على أهمية استخدام بيانات السلامة وأثرها الإيجابي على برنامج السلامة الوطني، يقضي الملحق التاسع عشر الصادر عن الإيكاو — "إدارة السلامة" بجمع بيانات السلامة وتحليلها وتبادلها لدعم أنشطة إدارة السلامة التي تضطلع بها الدولة.

٣-١ وعلاوة على ذلك، يقدم كل من الملحق التاسع عشر والوثيقة Doc 9859 "دليل إدارة السلامة" والوثيقة Doc 10159 المرتبطة "دليل استخبارات السلامة"، تعريفات وإرشادات بشأن الموضوعات التالية:

(أ) وضع استراتيجية للمعلومات التحليلية في مجال السلامة؛

(ب) نظام جمع بيانات السلامة ومعالجتها (SDCPS)، بما في ذلك طرق جمع البيانات ومصادر البيانات؛

(ج) نظم الإبلاغ الإلزامية؛

(د) التصنيفات؛

(هـ) بيانات السلامة وإدارة معلومات السلامة؛

(و) مختلف أنواع تحليلات السلامة؛

(ز) الكفاءات اللازمة لإجراء تحليل السلامة واستقراء النتائج؛

(ح) تبادل بيانات السلامة ومعلومات السلامة.

٤-١ وينطوي تبادل بيانات ومعلومات السلامة على الصعيد الإقليمي من خلال التعاون على قيمة معلوماتية أعلى، كما أنه يمكن من رصد مخاطر السلامة الحالية على نحو أكثر فعالية، ويتيح تحديد التهديدات الجديدة والناشئة بشكل أسرع. وعلاوة على ذلك، فإنه يسهل التخفيف من حدة المخاطر داخل الإقليم بشكل فعال وفي الوقت المناسب.

^٣ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/safety-management/data4safety>

٢- المناقشة

١-٢ تقوم المبادرات الإقليمية لتبادل البيانات والمعلومات على أحدث التقنيات، وأبرزها تكنولوجيا البيانات الضخمة وعلوم البيانات، والتي تسهل جمع وتحليل مجموعات البيانات الضخمة من مجالات الطيران المتعددة والتحديد الاستباقي للقضايا الدائمة في مجال السلامة. كما تستند هذه المبادرات أيضاً على آليات قوية لإدارة النواحي العامة والتي لا تكتفي بحماية البيانات فحسب، بل تضع أيضاً مبادئ توجيهية أخلاقية لاستخدام النتائج.

٢-٢ وقد خطى العديد من المبادرات الإقليمية الحالية لتبادل البيانات والمعلومات بالفعل خطوات واسعة لإنشاء قنوات اتصال، وتحسين التوافق بين الأنظمة المشاركة وخوارزمياتها. ومن شأن قابلية التشغيل البيئي هذه أن تفتح المجال أمام الدراسات والمقارنات التعاونية للمعلومات التحليلية التي أنشئت على المستويات الإقليمية، ما يعزز تطبيق نهج جماعي إزاء السلامة العالمية. ومما ييسر ذلك أيضاً إنشاء تصنيفات دولية جديدة، مثل تصنيف رصد بيانات الرحلات الجوية الذي أعدته مجموعة العمل المعنية بتعريف مقاييس بيانات الطيران، التابعة لفريق التصنيف المشترك بين فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو (CICIT).

٣-٢ وفي هذا السياق، هناك من المبررات ما يسوغ إجراء مناقشة رفيعة المستوى في الإيكاو، لدراسة وتعزيز الإطار الحالي لحماية البيانات، وتوحيد إجراءات إدارة النواحي العامة، وتيسير تجميع معلومات السلامة المستقاة من المبادرات الإقليمية، وإنشاء معلومات تحليلية عالمية عن السلامة على أن تكون مستدامة وتقضي إلى اتخاذ إجراءات.

٤-٢ كذلك فإن ضمان التوافق بين المبادرات الإقليمية لتبادل البيانات والمعلومات سيمكن من تبادل المعلومات التحليلية المتعلقة بالسلامة فيما بين الأقاليم. وسيؤدي ذلك أيضاً إلى إمكانية تجميع معلومات متسقة عن السلامة على المستوى العالمي للتحقق من صحة مخاطر السلامة العالمية الحالية، وتحديد التهديدات والمخاطر العالمية الجديدة والناشئة، وتسهيل اتخاذ إجراءات فعالة وفي الوقت المناسب على المستوى العالمي.

٥-٢ وينطوي هذا الإطار العالمي على إمكانية تحقيق فوائد كبيرة للمجتمع الدولي بأسره، بما في ذلك القدرة على الاستفادة من شكل جديد من أشكال المعلومات التحليلية المتعلقة بالسلامة الجوية لدعم تطور الاستراتيجيات العالمية للسلامة الجوية وفقاً للخطة العالمية للسلامة الجوية.

٦-٢ ويقوم العديد من المؤسسات، التي تشمل الهيئات الحكومية والمتخصصة على مستوى الصناعة، بوضع مبادرات إقليمية لتبادل البيانات والمعلومات. ومن شأن إنشاء إطار عالمي أن يحقق المزيد من الفوائد لمجتمع الطيران الدولي بأسره من خلال إتاحة الوصول إلى البيانات والمعلومات التحليلية العالمية المتعلقة بالسلامة.

٧-٢ بالنظر إلى أن الإطار العالمي سيوفر مزيداً من الوضوح وسيفرض الحد الأدنى من القواعد بشأن قضايا مثل حماية البيانات وسرية البيانات وأدوار ومسؤوليات مختلف الجهات الفاعلة، يجوز لمجلس الإيكاو القيام بما يلي، عملاً بالمادة ٥٥ من اتفاقية شيكاغو:

" (ج) إجراء بحوث في كل جوانب النقل الجوي والملاحة الجوية التي لها أهمية دولية... وتسهيل تبادل الدول المتعاقدة المعلومات عن مسائل النقل الجوي والملاحة الجوية؛

(د) دراسة أي أمور لها علاقة بتنظيم وتشغيل النقل الجوي الدولي...

هـ) التحقيق، بناء على طلب أي دولة متعاقدة، في أي موقف قد يظهر أنه يضع عراقيل يمكن تجنبها أمام تطور الملاحة الجوية الدولية، وإصدار ما يراه مطلوباً من تقارير بعد انتهاء التحقيق."

٣- الخلاصة

١-٣ من شأن إنشاء إطار عالمي لإدارة البيانات والمعلومات التحليلية المتعلقة بالسلامة الجوية أن يعود على مجتمع الطيران الدولي بأسره بفوائد جمة، منها القدرة على إنتاج معلومات تحليلية عالمية عن السلامة الجوية استناداً إلى تجميع معلومات عن السلامة تُستقى من المبادرات الإقليمية لتبادل البيانات والمعلومات. وثمة حاجة إلى إجراء مناقشة رفيعة المستوى في الإيكاو لدراسة وتعزيز الإطار الحالي لحماية بيانات السلامة، وتوحيد إجراءات إدارة النواحي العامة، وتيسير عملية تجميع معلومات السلامة المستمدة من المبادرات الإقليمية لتبادل البيانات والمعلومات، وإنشاء معلومات تحليلية عالمية عن السلامة تتسم بكونها مستدامة وتسهم في اتخاذ إجراءات، وذلك بقصد دعم تطور الاستراتيجيات العالمية للسلامة الجوية.

٢-٣ وفي ضوء ما سبق، يُدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصية التالية:

التوصية ١-١/٠٠ - الإطار العالمي للبيانات والمعلومات التحليلية في مجال السلامة الجوية

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

أ) العمل بنشاط على تشجيع الدول الأعضاء والجهات المعنية على اتباع نهج جماعي لإزاء البيانات العالمية عن السلامة والدعوة إلى تيسير تبادل بيانات السلامة الجوية على المستوى الإقليمي وتبادل البيانات والمعلومات التحليلية عن السلامة على المستوى العالمي؛

ب) تشجيع العمل على بلورة وتفصيل إرشادات للتمكن من تبادل المعلومات التحليلية المتعلقة بالسلامة فيما بين المبادرات الإقليمية لتبادل البيانات والمعلومات، وتعزيز القدرة على تجميع معلوماتها التحليلية المتعلقة بالسلامة الجوية على المستوى العالمي؛

ج) تقييم ما إذا كانت القواعد القياسية والتوصيات الدولية بشأن حماية بيانات السلامة مناسبة لغرض إنشاء إطار عالمي وما إذا كانت تُمكن من إنشائه؛

د) إنشاء منتدى للمبادرات الإقليمية لتبادل البيانات والمعلومات بقصد تيسير وضع خوارزميات ومعايير ومؤشرات مشتركة وموحدة لاستخدامها في عمليات التحليل؛

وأن تقوم الدول الأعضاء بما يلي:

هـ) تشجيع مبادراتها الإقليمية لتبادل البيانات والمعلومات على دعم إنشاء إطار عالمي لإدارة البيانات والمعلومات التحليلية في مجال السلامة الجوية.