



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو في مجال جمع وتحليل بيانات حوادث ووقائع الطائرات والتوصيات بشأن السلامة الجوية

(ورقة مقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة بالنيابة عن
أرمينيا وبيلاروس وقيرغيزستان والاتحاد الروسي وطاجيكستان وأوزبكستان)

الموجز التنفيذي

تعالج ورقة العمل هذه قضايا تحسين كفاءة نظم جمع بيانات السلامة الجوية وتحليلها وتبادل هذه البيانات استناداً إلى القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) التي تضعها الإيكاو.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أ) الإعراب عن تقديرها للنقد الذي أحرزته الإيكاو والتزامها بمعالجة مسألة جمع بيانات السلامة الجوية وتحليلها، بالإضافة إلى مساهمتها في ضمان سلامة الطيران المدني في جميع أنحاء العالم من هذا المنطلق؛
- ب) دعوة مجلس الإيكاو إلى دراسة إمكانية وضع التصنيفات في نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع (ADREP) في مرتبة القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو من أجل ضمان اتباع نهج موحد لتبادل المعلومات بشأن أحداث الطيران؛
- ج) دعوة مجلس الإيكاو إلى دراسة إمكانية تطوير صيغة موحدة لتبادل بيانات السلامة الجوية استناداً إلى تصنيف نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع بشكل مستقل عن مقدمات البرمجيات؛
- د) دعوة مجلس الإيكاو إلى مواصلة تطوير ونشر نظام إلكتروني على بوابة الإيكاو الإلكترونية لجمع البيانات بشأن أحداث الطيران وتحليلها وتبادلها وتوصيات السلامة الجوية من أجل ضمان حصول مجتمع الطيران العالمي على معلومات موثوقة بها وشاملة عن السلامة الجوية؛
- هـ) دعوة مجلس الإيكاو إلى مراجعة القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو من أجل استبعاد أي إشارات أو توصيات بشأن استخدام برمجيات لا تتولى الإيكاو إدارتها عند إجراء عمليات جمع وتحليل بيانات أحداث الطيران؛
- و) إدراج تقرير مجلس الإيكاو عن نتائج الدراسات المذكورة أعلاه على جدول أعمال الدورة القادمة لمؤتمر الإيكاو رفيع المستوى بشأن السلامة الجوية.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية".

الأهداف
الاستراتيجية:

¹ قدمت لجنة الطيران المشتركة النسختين الإنجليزية والروسية.

الآثار المالية:	من المفترض أن يتم تنفيذ أنشطة الإيكاو المحددة في هذه الوثيقة في حدود موارد الميزانية السنوية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ أو من خلال المساهمات الطوعية إذا لزم الأمر.
المراجع:	الملحق الثالث عشر — "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" الملحق التاسع عشر — "إدارة السلامة" "دليل إدارة السلامة" (Doc 9859) "دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" (Doc 9756) "دليل سياسات وإجراءات التحقيق في حوادث ووقائع الطيران" (Doc 9962)

١ - المقدمة

١-١ لا شك في أن أوساط الطيران العالمية بحاجة إلى طريقة موحّدة لجمع وتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية، ولا سيما فيما يتعلق بحوادث الطائرات ووقائعها، وبشأن توصيات السلامة الجوية. وعلى الرغم من أنه ينبغي أن يكون لدى كل دولة مثل هذا النظام الوطني، وفقاً للقواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو، فإن غياب قاعدة عالمية لجمع بيانات السلامة الجوية يحول دون تبادل هذه البيانات بشكل سلس، وبالتالي لا يسمح للدول الأعضاء في الإيكاو بإجراء تحليل شامل لإدارة عوامل مخاطر السلامة الجوية لتحديد الحاجة إلى أي تدابير للحفاظ على صلاحية الطائرات للطيران. كذلك فإن تبادل البيانات على الصعيد العالمي يبرز النطاق الكامل للخبرات المتراكمة، فيوفر بالتالي تحليلاً منهجياً أكثر دقة لمخاطر السلامة الجوية.

٢-١ ويُعدّ تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية أحد المبادئ الأساسية لإنشاء نظام نقل جوي عالمي آمن وتحقيق أهداف برنامج السلامة الوطني (SSP). ولا شك أن تحديد الشواغل المتعلقة بالسلامة الجوية على الصعيد العالمي والقدرة على استحداث حلول فعالة تهدف إلى تحسين السلامة الجوية تعتمد في الأساس على الوصول إلى مصادر المعلومات الدقيقة والمطلوبة في العديد من المجالات.

٣-١ وعلماً بأن منظومة الطيران العالمي تشمل نظاماً عديدة مترابطة، يُعتبر تبادل المعلومات في جميع مجالات أنشطة الطيران من أجل تحديد أوجه القصور على نطاق المنظومة، ووضع إجراءات تصحيحية فعالة، وتخصيص الموارد المحدودة على النحو الأمثل عنصراً ضرورياً لتنفيذ الاستراتيجيات الرامية إلى تحسين السلامة الجوية في إطار منظومة النقل الجوي العالمية بطريقة مستمرة.

٤-١ ومع ذلك، وعلى الرغم من الجهود التي بذلتها الإيكاو ونجاح عملية إدخال نظم وطنية لتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية في عدد من الأقاليم والبلدان، لا تزال هناك مشاكل عالقة على الصعيد العالمي، بما في ذلك وضع نهج موحّد لإعداد قواعد قياسية لجمع البيانات وتبادلها.

٥-١ ومن شأن إعداد قواعد الإيكاو والمواد الإرشادية لتوحيد عملية جمع وتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية أن يُمكن الدول الأعضاء من تنفيذ أحكام القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو بشكل ناجح. كذلك فإن تحسين بوابة الإيكاو الإلكترونية لجمع هذه البيانات وتحليلها من شأنه أن يساعد الدول في أنشطتها المتعلقة بإدارة المخاطر في مجال السلامة الجوية وضمان السلامة الجوية على المستوى الوطني، مع الأخذ في الاعتبار أن كلا النوعين من الأنشطة هما العنصران الهامان في برنامج السلامة الوطني.

٢ - المناقشة

١-٢ وفقاً للقاعدة ٨-١ من الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" - "يجب على الدولة أن تنشئ قاعدة بيانات عن الحوادث والوقائع لتسهيل عملية التحليل الفعال للمعلومات عن أوجه القصور الفعلية أو المحتملة في مجال السلامة وتحديد أي إجراءات وقائية لازمة".

٢-٢ وتتصّل القاعدة ٥-١ من الملحق التاسع عشر - "إدارة السلامة" على أنّه يجب على الدول أن تنشئ نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة (SDCPS) لجمع بيانات ومعلومات السلامة وتخزينها وتجميعها وإتاحة تحليلها" وترد المواد الإرشادية بشأن نظام جمع ومعالجة بيانات السلامة في الفصل الخامس من "دليل إدارة السلامة" (Doc 9859).

٣-٢ ويرد في الفقرة ٥-٣-١ من الوثيقة (Doc 9859) أنّه "ينبغي من الناحية النظرية تقسيم بيانات السلامة إلى فئات باستخدام تصنيفات وتعريف داعمة بحيث يُمكن الاستحواذ على البيانات وتخزينها باستخدام مصطلحات ذات معنى. وتحدد التصنيفات والتعريف الشائعة لغة قياسية، ما يُحسّن جودة المعلومات والاتصالات". ويُساق نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع مثلاً لهذا التصنيف في الفقرة ٥-٣-٢: "نظام الإيكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع - وهو تصنيف لفئات الحوادث يشكل جزءاً من نظام الإيكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع. وهو تجميع للسمات والقيم المرتبطة بها التي تسمح بتحليل اتجاه السلامة المتعلّق بهذه الفئات".

٤-٢ وفي الوقت نفسه، تقترح الفقرة ٢-١-٢ من "دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات" (Doc 9756)، الجزء الرابع - الإبلاغ ما يلي: "وبدلاً من ذلك، يُمكن أن تُرسل تقارير ADREP عبر البريد الإلكتروني أو بتنسيق متوافق مع نظام ADREP، من قبيل نظام مركز التنسيق الأوروبي للإبلاغ عن الحوادث والوقائع (ECCAIRS) (...). ويحتوي "دليل سياسات وإجراءات التحقيق في الحوادث والوقائع" (الوثيقة Doc 9962) على قسم (الفقرة ١٢-٢) بشأن نظام مركز التنسيق الأوروبي للإبلاغ عن الحوادث والوقائع، حيث، يُشار بشكل خاص، إلى ما يلي: "تُشجّع الدول على تنفيذ قاعدة بيانات خاصة بها للحوادث والوقائع تستند إلى نظام الإيكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع، وتكون متاحة بدون مقابل".

٥-٢ قد يبدو أن الأمور تسير على ما يرام بالنسبة لهذه المسألة، وأن لدى الدول الوثائق والقواعد والأدوات اللازمة، لكن ليست الحال كذلك. أولاً، أداة مثل نظام مركز التنسيق الأوروبي للإبلاغ عن الحوادث والوقائع غير موجودة بالفعل في الوقت الحالي - فقد تم إيقاف دعمها في عام ٢٠١٩. وثانياً، عبارة أن "ADREP هو تصنيف لفئة حوادث يُعتبر جزءاً من منظومة الإيكاو" تُعد أيضاً مبالغاً.

٦-٢ وفي الواقع، فإن الوثائق المتعلقة بتصنيف نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع متاحة على موقع الإيكاو الإلكتروني في قسم "تصنيف ADREP"^٢ تحت باب التحقيق في الحوادث التابع لإدارة الملاحة الجوية. لكن الوثائق التي تحمل عبارة "ECCAIRS Aviation ١.٣.٠.١٢ Data Definition Standard"، بتاريخ ٢٠١٣، فلم يتم تحديثها منذ ١٢ عاماً، والأهم من ذلك أنها ليست جزءاً من القواعد القياسية والتوصيات الدولية للإيكاو. ولم يُنشر نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع بعد كإحدى وثائق الإيكاو.

٧-٢ وعلى الرغم من أوجه عدم الاتساق المذكورة أعلاه، يُحبذ أن يقوم مدقّقو الإيكاو بالتحقق من توافق قواعد بيانات الدول مع "نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع/نظام مركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن الحوادث"، أثناء عمليات التدقيق التي تُجرى لدى الدول في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP).

٨-٢ وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن الإيكاو لا تملك حالياً قاعدة بيانات حديثة خاصة بها عن حوادث الطائرات ووقائعها، فهي تعتمد إمّا على نظام مركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن الحوادث القديم، أو على النظام نفسه بنسخته الثانية التي حلت محل النسخة الأولى المملوك لوكالة الاتحاد الأوروبي للسلامة الجوية (EASA)، ممّا يمنحها، إلى حد ما، من تأدية دورها الرائد في تحديث تصنيف نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع.

^٢ <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/ADREP-Taxonomies.aspx>

٩-٢ وللاطلاع على البيانات بشأن السلامة الجوية، يضطر مجتمع الطيران العالمي إلى اللجوء إما إلى المصادر الوطنية للمعلومات أو إلى المنظمات العامة المستقلة. ويُعنى فرقة التصنيف المشتركة بين كل من فريق سلامة الطيران التجاري والإيكاو^٣ التابع للإيكاو (CAST/CICTT) بهذا التصنيف.

١٠-٢ لذا تنشأ عن هذا الوضع صعوبات تعرقل عملية تطوير ودعم أنظمة جمع وتحليل بيانات السلامة الجوية وتبادل تلك البيانات بتنسيق متوافق ومفهوم لجميع المشاركين، فضلاً عن كونه لا يساهم في تنفيذ برنامج السلامة الوطني في مجال تبادل معلومات السلامة الجوية.

١١-٢ وفي هذا الصدد، يبدو أنه من المستصوب أن تستعيد الإيكاو دورها الرائد في مجال جمع بيانات السلامة الجوية وتحليلها. ولهذه الغاية، من الضروري توحيد تصنيف نظام الإبلاغ عن الحوادث والوقائع ووضع بروتوكول لتبادل البيانات لا يكون مرتبطاً ببرمجيات محددة، وإنشاء نظام معلومات إلكتروني حديث لجمع المعلومات وتحليلها وتبادلها بين الدول ونشر هذا النظام على بوابة الإيكاو الإلكترونية. وتضطلع الإيكاو بهذا العمل بالفعل، تحديداً على يد فريق الخبراء المعني بالتحقيق في الحوادث ، ومثل هذه الجهود تتطلب بدورها دعماً من جانب الدول.

— انتهى —

^٣ <https://www.intlaviationstandards.org>