



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة القانونية

البند ٣٦ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

استخدام بيانات السلامة ومعلومات السلامة على مستوى الدولة

(مقدمة من الإيانات)

الموجز التنفيذي

تشمل التزامات رقابة الدولة نظرة شاملة لأداء السلامة لنظام الطيران لديها، وضمان اتخاذ الإجراءات المناسبة لمعالجة الخطر المفرط. ويتطلب ذلك تطبيقاً منهجياً ومتكاملاً لمبادئ إدارة السلامة من قبل الدولة ومزودي الخدمات.

إن بيانات ومعلومات السلامة التي حددتها الدولة على أنها ذات صلة تتحدر تحت برنامج الدولة للسلامة. وبذلك فإن أحكام الإبلاغ عن السلامة في المرافق لإتفاقية منظمة الطيران المدني وإجراءات خدمات الملاحة الجوية الحالية هي جزء من بيانات السلامة لبرنامج الدولة للسلامة.

تعترف الإيانات أن الأمر قد يستغرق سنوات لبعض الدول لكي تشرّع كافة أحكام الملحق التاسع عشر لإتفاقية منظمة الطيران المدني في أطرها القانونية. وبالإضافة إلى ذلك، وعلى الرغم من أنه يتم إعداد التوجيهات، لا يزال هناك احتمال سوء تفسير القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للحماية، مما يؤدي إلى تطبيق غير متناسق.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى الطلب من الإيكاو تسهيل التعاون بين الصناعة/الدولة في إنشاء نماذج نظام جمع ومعالجة بيانات السلامة التي قوم بما يلي:

(أ) تلبية احتياجات برنامج الدولة للسلامة لإدارة السلامة على مستوى الدولة؛
(ب) معالجة مخاوف مشغلي الطيران بشأن استخدام المعلومات من الإبلاغ الطوعي وأنظمة النقاط البيانات الأوتوماتيكية؛

(ج) وضع بروتوكولات للحفاظ على إخفاء هوية مزودي الخدمة الفردية؛

(د) الالتزام بمبادئ الحماية على النحو المبين في الملحق التاسع عشر لإتفاقية منظمة الطيران المدني.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للسلامة.
الآثار المالية:	التكلفة الأدنى للدول الأعضاء في الإيكاو والصناعة لتسهيل التعاون على النحو المقترح.
المراجع:	الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة الوثيقة (Doc 9859) - دليل إدارة السلامة كتاب المنظمة AN 8/3.1-16/16، اعتماد التعديل الأول للملحق التاسع عشر. الوثيقة (Doc 10046) - المؤتمر الرفيع المستوى الثاني بشأن السلمة لعام ٢٠١٥.

¹ قدمت الإيانات هذه الورقة باللغة العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

١ - المقدمة

١-١ نظراً للتعقيد المتزايد لنظام النقل الجوي العالمي والطبيعة المترابطة لأنشطة الطيران اللازمة لضمان التشغيل الآمن للطائرات، تلقت الإيكاو توصيات صادرة عن المدير العام لمؤتمر الطيران المدني بشأن الاستراتيجية العالمية لسلامة الطيران (مونتريال، ٢٠-٢٢/٣/٢٠٠٦) (DGCA/06)، ومؤتمر السلامة رفيع المستوى (مونتريال، ٢٩/٣/٢٠١٠) إلى (٢٠١٠/٤/١) (HLSC/2010) بشأن الحاجة إلى مرفق مخصص لإدارة السلامة.

٢-١ الملحق التاسع عشر - تم اعتماد إدارة السلامة في ١٤/١١/٢٠١٣. وقد دمج مواد من المرفقات القائمة بشأن برنامج الدولة للسلامة، وأنظمة إدارة السلامة، وجمع واستخدام بيانات السلامة، في مرفق واحد، مما يسمح للدول أن تركز اهتمامها على أهمية إدماج إدارة السلامة لأنشطة الطيران المختلفة، وفي نفس الوقت تسهيل تطور نظام إدارة السلامة عن طريق موازنة الأحكام التي تنطبق على أنواع مختلفة من مزودي الخدمات. كما تضمن ترقية أنشطة رقابة سلامة الدولة الواردة في الوثيقة (Doc 9734) - دليل مراقبة السلامة، الجزء (أ) - إنشاء وإدارة نظام رقابة سلامة الدولة، إلى المعايير، المدرجة في الضميمة ألف.

٣-١ في ٢/٣/٢٠١٦، اعتمدت الإيكاو التعديل الأول للملحق التاسع عشر الذي يوسع أحكام إدارة السلامة. وعلى وجه التحديد، تحديث أحكام برنامج سلامة الدولة المتكاملة مع العناصر الحاسمة لنظام رقابة سلامة الدولة؛ تعزيز أحكام نظام إدارة السلامة؛ تمديد نظام إدارة السلامة لمنظمات مسؤولة عن تصميم نموذجي و/أو تصنيع المحركات والمراوح؛ تعزيز أحكام حماية بيانات السلامة، ومعلومات السلامة والمصادر ذات الصلة. وسيصبح هذا التعديل ساري المفعول في ٧/١١/٢٠١٩.

٢ - المناقشة

١-٢ تسمح متطلبات الإيكاو أن تقوم الدول بإنشاء برنامج سلامة الدولة لضمان وجود مستوى مقبول من الأمان والمحافظة عليه في أنظمة الطيران المدني الخاصة بها. ويتعين على الدول أيضاً التأكد من أن نظم إدارة السلامة يتم تنفيذها من قبل مزودي الخدمة، بما في ذلك شركات النقل الجوي التجاري الذين يعملون وفقاً للملحق السادس.

٢-٢ لدى النظامين عناصر إطار مشابهة ومكاملة لبعضها البعض لتحقيق إدارة السلامة الفعالة في نظام الطيران المدني.

٣-٢ بما أن كل من برنامج الدولة للسلامة ونظام إدارة السلامة يستندان على أساس الأداء، يسمح الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة، أن يتم تأسيس أنظمة جمع ومعالجة بيانات السلامة لجمع وتخزين وتمكين تحليل بيانات السلامة ومعلومات السلامة لدعم أنشطة إدارة السلامة الخاصة بكل منها.

٤-٢ تتطلب أنظمة إدارة السلامة، بما أنها قائمة على أساس الأداء، بحكم طبيعتها، أن يقوم كل مزود خدمة بتحديد وإدارة المخاطر المتعلقة بسلامته في إطار منظمته. لذلك، وعلى الرغم من أن الإطار والعناصر متسقة، ستكون طريقة تنفيذهم في المؤسسة فريدة (أي العمليات، الهيكل التنظيمي، عتبات الخطر، إلخ). وبناء على ذلك، لا ينبغي للدولة أن تملّي كيف تستجيب المنظمة لالتزامات نظام إدارة السلامة الخاصة بها، بل التأكد من أن النظام المعمول به له التأثير المطلوب. وينبغي تقييم الفعالية وليس الكفاءة.

٥-٢ ومع نظام إدارة السلامة، ينبغي أن يحدد مزودو الخدمة مخاطر السلامة وبيروها، فضلاً عن رصد أداء السلامة المستمر لمنظمتهم. وبالمثل، فإن برنامج الدولة للسلامة يحدد المتطلبات للدول لتحديد وإدارة مخاطر السلامة لنظام الطيران المدني للدولة بالكامل وقياس أداء السلامة للدولة، وليس لمزودي الخدمة الفرديين.

٦-٢ يتعين على الدول أن يكون لها نظرة شاملة لأداء السلامة الذي يطبقه نظام الطيران لديها وضمان أن يتم اتخاذ الإجراءات المناسبة لمعالجة المخاطر المفروطة. ويتطلب ذلك تطبيقاً منهجياً ومتكاملاً لمبادئ إدارة السلامة من قبل كل من الدولة ومزودي الخدمات.

٧-٢ على الرغم من أن كل مزود خدمة لديه الحق لتطوير نظام إدارة السلامة الخاص به في سياق منظّمته، إلا أنه متعرف عليه أن مجتمع الطيران ككل سيستفيد عندما يتمكّن دمج هذه المعلومات من توفير صورة أكثر اكتمالاً. وعلى هذا النحو، هنالك متطلبات في الملحق التاسع عشر للدول ليست فقط لمشاركة وتبادل معلومات السلامة مع مزودي الخدمة وغيرهم من الدول حسب الاقتضاء، ولكن أيضاً متطلبات لتشجيع إقامة شبكات تقاسم وتبادل معلومات السلامة بين كافة أصحاب المصلحة. ويعتمد كل من نظام إدارة السلامة وبرنامج الدولة للسلامة على ذلك.

٣- الظروف الراهنة

١-٣ منذ عام ١٩٧٠، أدرجت الأحكام التي تُلزم الدول بإنشاء بيانات السلامة أو أنظمة الإبلاغ في ملحق ووثائق الإيكاو. ومعظمها أنظمة إبلاغ عن السلامة لقطاعات محددة، باستثناء تلك التي من الملحق الثالث عشر، والتي تركز بشكل خاص على الحوادث والأحداث الخطيرة.

٢-٣ وفقاً للمادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، تكون معايير الإبلاغ عن السلامة في المرفقات الفردية القائمة ملزمة للدول. وليس لإجراءات خدمات الملاحة الجوية نفس درجة الإلزام للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ولكن يُطلب من الدول نشر قوائم محدثة بشأن الاختلافات الكبيرة عن وثائق إجراءات خدمات الملاحة الجوية في مطبوعاتها بشأن معلومات الطيران، بما أن معظمها يكمل مرفقاتها المترابطة (قرار الجمعية العمومية ٣٨-١١).

٣-٣ كافة بيانات السلامة ومعلومات السلامة التي تعتبرها الدولة ذات صلة مؤهلة لبرنامج الدولة للسلامة. وبذلك فإن أحكام الإبلاغ عن السلامة في الملحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية الحالية، والتي تعتبر مهمة للسلامة، هي جزء من بيانات السلامة لبرنامج الدولة للسلامة.

٤-٣ لقد جمع مشغلو شركات الطيران عدداً وافراً من بيانات السلامة ومعلومات السلامة من ضمن برامج نظام إدارة السلامة من خلال الإبلاغ الطوعي وأنظمة التقاط البيانات الآلية.

٥-٣ تدرك الدول قيمة معلومات سلامة المشغل المجمعّة والتي يتمّ إخفاؤها عند استخدامها لدعم أنشطة برنامج الدولة للسلامة الخاصة بها.

٦-٣ أعربت مجموعة من سلطات الطيران المدني عن اهتمامها باستخدام هذه البيانات لتحديد وتخفيف وقياس المخاطر على سلامة الطيران في الدولة المعنية. وقد تمّ التأكيد على أنها ليست مهتمة بمصدر المعلومات المعين، ولكن بالاتجاهات التي يتمّ تحديدها من خلال برنامج السلامة.

٧-٣ إن بعض معلومات السلامة من برنامج نظام إدارة السلامة التابع لمشغل شركة الطيران حساسة للغاية بالنسبة لشركات الطيران وموظفيها، وإذا كان ذلك ينطبق، بالنسبة للثقافات أو الجمعيات الخاصة بها. بالإضافة إلى ذلك هذه المعلومات قيمة جداً بالنسبة لنظام إدارة السلامة أو برنامج الدولة للسلامة من أجل الحفاظ على سلامة الطيران أو تحسينها.

٨-٣ أعرب أعضاء الإياتا عن قلقهم من أن الدول قد تجعل الإبلاغ عن بعض الأنظمة الطوعية أو أنظمة التقاط البيانات الأوتوماتيكية للدول إلزامياً.

٩-٣ تؤيد الإيادات بشكل كامل تبادل المعلومات بين الدول التي تمّ معالجتها لإخفاء هوية المصدر، على أن يتمّ العمل على فصل بيانات الناقل الجوي الفردية.

١٠-٣ تؤيد الإيادات لغة الملحق التاسع عشر المنقح والذي يعزّز حماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة ومصادرها. وتعترف الإيادات أيضاً أن الأمر قد يستغرق سنوات لبعض الدول لسن هذه الأحكام في أطرها القانونية. وبالإضافة إلى ذلك، وعلى الرغم من أنه يجري إعداد التوجيهات، لا تزال هناك احتمالية لسوء تفسير القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الخاصة بالحماية، مما يؤدي إلى تنفيذ غير متناسق.

٤- الخلاصة

١-٤ تقترح الإيادات أن تتعاون الصناعة والدول في تطوير نماذج نظام جمع ومعالجة بيانات السلامة التي تلبّي احتياجات برنامج الدولة للسلامة، وتعالج مخاوف مشغلي الطيران بشأن استخدام المعلومات من الإبلاغ وأنظمة النقاط البيانات الأوتوماتيكية، في حين تلتزم بمبادئ الحماية على النحو المبين في الملحق التاسع عشر.

-انتهى-