



## منظمة الطيران المدني الدولي

### الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: خطة الإيكاو لسلامة الطيران العالمي

#### تجميع بيانات السلامة وتقاسمها

(وثيقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي - الإياتا)

#### ملخص

تعرف ورقة العمل هذه مبادئ برنامج إدارة وتحليل بيانات السلامة التابعة للإياتا (SDMA)، وتدرس التضافر مع خطة الإيكاو لسلامة الطيران العالمي (GASP)، وتناقش الحاجة إلى وضع نظام سلامة عالمي أكثر شمولية يعتمد على البيانات ويركز على إدارة بيانات سلامة مسبقة للحوادث بدلاً من أن تكون لاحقة للحوادث. يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٥.

#### ١ - الخلفية

١-١ تتقاسم الإيكاو والإياتا نفس الأهداف الخاصة بمنع وقوع الحوادث. وتنتهي الإياتا على مبادرة خطة الإيكاو لسلامة الطيران العالمي وترحب بالتضافر الذي تحظى به مع خطة الإيكاو للسلامة المؤلفة من ٦ نقاط. والوسيط الأساسي الذي تقوم الإياتا من خلاله بالتبليغ عن خطة السلامة الخاصة بها واستراتيجيات منع وقوع الحوادث لصناعة الطيران هو عبر تقرير السلامة السنوي. وقد تم تزويد الجمعية العمومية بنسخ عن تقرير السلامة لعام ٢٠٠٣ على شكل أقراص مدمجة لذاكرة القراءة.

٢-١ تحتاج كل منظمات السلامة أن تكون معتمدة على البيانات ونكرس كل من الإياتا والإيكاو الكثير من الوقت للتعلم من تجارب الحوادث. ومع برنامج السلامة التابع للإياتا والمؤلف من ٦ نقاط، والمصمم بشكل أساسي للإستجابة لمتطلبات سلامة الطيران، يلعب إدارة وتحليل بيانات السلامة دوراً رئيسياً. ويبين تقرير السلامة التابع للإياتا قيمة الكشف عن البيانات.

- ١

<sup>١</sup> قدمت الإياتا النص بجميع اللغات.

٣-١ وعلى الرغم من ذلك، فإن التركيز بشكل فردي، أو بالدرجة الأولى، على تحليل الحوادث وبيانات الحوادث، يميل أن يكون لاحقاً للحوادث، ويضيق الفرصة لتطبيق تدابير وقائية قبل وقوع الحادث. وبدأت الإيادات بأن تكون أكثر استباقاً عبر مقارنة وتحليل بيانات الحادث، والنظر إلى عوامل تنبؤية مساهمة على مقياس عالمي.

٤-١ تبين ورقة العمل هذه كيف أن برنامج إدارة وتحليل بيانات السلامة التابعة للإيادات (SDMA) يكمل أهداف خطة الإيكاو لسلامة الطيران العالمي (GASP) في مجال التبليغ عن الحوادث.

## ٢- إدارة وتحليل بيانات السلامة التابعة للإيادات

١-٢ بينت الخبرة العالمية في إدارة السلامة أن الآلاف العديدة من حوادث الطيران التي تشهدها عمليات شركات الطيران اليومية تعطي مؤشرات قوية عن التعرض للحوادث. لذلك، فمن المحتمل أن تكون لهذه الحوادث قيمة جوهرية أكبر مقارنة بالتفاصيل التي يتم الكشف عنها بعد حادث ما.

٢-٢ تعتبر إحدى الصعوبات التي تمت مواجهتها خلال السنوات العديدة الأخيرة جمع بيانات كافية وصحيحة ومتنوعة يمكن من خلالها التوصل إلى استنتاجات بشأن السلامة العالمية. وعادة ما تعتبر سرية البيانات والمحافظة على الأحكام غير التأديبية من القيود الأساسية. كما أن اتصال الإيادات المباشر مع شركات الطيران يؤدي إلى إمكانية التصرف كوسيط مؤتمن على بيانات السلامة لـ ٩٨% من كل عمليات النقل الجوي التجاري.

٣-٢ وضع برنامج إدارة وتحليل بيانات السلامة التابعة للإيادات نظام تقييم إتجاه السلامة، والتحليل وتبادل البيانات (STEADDES) لتحليل تقارير حوادث سلامة شركات الطيران، مثل تقارير السلامة الجوية وتقارير من خلال برامج مثل برنامج تدقيق سلامة الطيران (ASAP) ونظام التبليغ عن السلامة الجوية (ASRS)، للإتجاهات التي تشير إلى الأخطار التي، إذا تمت إدارتها بصورة صحيحة، يمكنها التعرف على الأوضاع المحتملة للحوادث ومنع وقوعها. ويعتبر نظام تقييم إتجاه السلامة، والتحليل وتبادل البيانات أداة التحقيق الأساسية المستخدمة لهذا الغرض. ويستخدم أنظمة تصنيف ووصف الحوادث الأكثر تقدماً، والتي تم تحسينها لتبادل البيانات العالمي استناداً إلى برنامج يعتمد على البيانات، ويعتبر نقطة تركيز في خطة الإيادات للسلامة المؤلفة من ٦ نقاط والتي جرى تفصيلها في تقرير السلامة ٢٠٠٣ على أقراص مدمجة لذاكرة القراءة.

٤-٢ في حين يقوم نظام تقييم إتجاه السلامة، والتحليل وتبادل البيانات بتجميع وتحليل ما يمكن أن يكون أوسع قاعدة بيانات بشأن تقارير سلامة الطيارين في العالم (حالياً حوالي ٣٠٠,٠٠٠ حدث)، فإن الإيادات لديها خطط لتوسيع برنامج إدارة وتحليل بيانات السلامة التابعة للإيادات إلى منطقة تحليل بيانات الطيران (FDA) لمساعدة شركات الطيران التي ليس لها موارد داخلية أو الخبرة الكافية للإستجابة لمتطلبات برنامج تحليل بيانات الطيران للمرفق ٦ اعتباراً من ١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥.

## ٣- تضافر الجهود بين خطة الإيكاو لسلامة الطيران العالمي وإدارة وتحليل بيانات السلامة التابعة للإيادات

١-٣ تهدف الإيكاو إلى تحسين تجميع وتحليل وتقاسم معلومات السلامة عبر مبادرة خطة الإيكاو لسلامة الطيران العالمي. وتحدد الفقرات التالية التضافر في هذا المجال بين خطة الإيكاو لسلامة الطيران العالمي وبرنامج إدارة وتحليل بيانات السلامة التابعة للإيادات.

٢-٣ استراتيجيات منع وقوع الحوادث - يعتبر تقرير السلامة السنوي التابع للإيادات تقريراً متعمقاً يستند إلى تحليل حوادث السنوات السابقة قام بوضعه مجموعة من الخبراء في صناعة الطيران. ويقوم التقرير بفحص العوامل المساهمة في كل حادث، ويوصي بإستراتيجيات التدخل ومنع وقوع الحوادث للتغلب على أي خطر محتمل للسلامة المتأتي

عن التحليل. كما تقوم الإيآتا أيضاً بوضع تقارير دورية للأعضاء مستندة إلى تحليل تقارير السلامة التي ساهم بها الأعضاء في قاعدة بيانات نظام تقييم إتجاه السلامة، والتحليل وتبادل البيانات. وهناك تقرير إضافي شهري، وهو نشرة السلامة التابعة للإيآتا، يلخص حوادث النقل الجوي والحوادث الخطيرة التي حصلت الشهر السابق لإعطاء الأقسام المعنية بسلامة النقل الجوي صورة مسبقة عن وضع سلامة النقل الجوي العالمي الحالي.

**٣-٣ تحليل وتقاسم المعلومات بشأن الحوادث والوقائع** - تعتقد الإيآتا أن تقاسم معلومات السلامة هو عملية أساسية لنشر رسالة سلامة الطيران، وبالتالي خفض معدلات الحوادث. ويبلغ نظام التبليغ عن البيانات بشأن الحوادث التابع للإيكاو عن خسارة الهيكل والحوادث المميتة التي أعلنت عنها الدول من خلال أحكام التبليغ في الملحق ١٣. ويعتبر برنامج نظام تقييم إتجاه السلامة، والتحليل وتبادل البيانات التابع للإيآتا برنامجاً مستنداً إلى البيانات يقوم بترتيب وتحليل تقارير السلامة التي يقدمها مشغلو شركات الطيران عبر نظام تبليغ سري وغير تأديبي لإنشاء اتجاهات تشغيلية محتملة يمكن أن تكون بؤار للحوادث، وتبلغ هذه الإتجاهات واستراتيجيات منع الحوادث المحتملة للأعضاء. وتلتزم الإيآتا بنهج سلامة مستند إلى البيانات عبر التوسع نحو تحليل بيانات الطيران. وترغب الإيآتا، من خلال الإعراف بالنهج التكميلي للتبليغ عن البيانات بشأن الحوادث ونظام تقييم إتجاه السلامة، والتحليل وتبادل البيانات، بالتعاون مع الإيكاو، في تبادل معلومات بيانات السلامة، والعمل معاً لمصلحة سلامة الطيران الدولي.

**٤-٣ تقاسم البيانات غير التأديبية** - كان دوماً مبدأ التبليغ غير التأديبي حجر الأساس لمساهمة ونزاهة البيانات في برنامج نظام تقييم إتجاه السلامة، والتحليل وتبادل البيانات. وسيستمر التركيز على هذا المبدأ مع توسع برنامج نظام تقييم إتجاه السلامة، والتحليل وتبادل البيانات في مجال تحليل بيانات الطيران، طبقاً لمتطلبات المرفق ٦. إن إدراج كل من بيانات تدقيق سلامة عمليات خطوط الطيران (LOSA) وتدقيق السلامة التشغيلية الخاص بالإيآتا (IOSA) في برنامج إدارة وتحليل بيانات السلامة التابعة للإيآتا سيساعد أكثر على ربط مبادرات الإيآتا والإيكاو. كما أن التبليغ عن البيانات غير التأديبي يعتبر عنصراً أساسياً لنظام إدارة السلامة للإيآتا ولخطة السلامة التابعة للإيآتا والمؤلفة من ست نقاط. وتلتزم الإيآتا بشكل كامل بدعم مبدأ الإيكاو للتبليغ عن البيانات غير التأديبي. وتشاطر الإيآتا مشاغل الإيكاو بشأن حماية الأشخاص (والبينات) من تدخل السلطات القضائية وبشكل خاص في مجال التحقيق في الحوادث الجوية وتدعم مشروع القرار لحماية بيانات السلامة الحساسة لضمان التدفق الحر لمعلومات السلامة في العالم، وذلك قبل انعقاد الجمعية العمومية. وتعمل الإيآتا بنشاط مع برنامج شبكة معلومات الطيران العالمية لوضع وتقييم البيانات وأدوات تحسين النصوص لتسهيل تبادل البيانات والمعلومات على الصعيد العالمي عبر صناعة الطيران. وبالإضافة إلى ذلك، تعمل الإيآتا أيضاً على تبني اتفاقيات بشأن تقاسم البيانات مع اليوروكونترول وموردي خدمات الملاحة الجوية الآخرين.

**٥-٣ الأنشطة الإقليمية** - هنالك ممثلون عن السلامة في كل المكاتب الإقليمية للإيآتا موكولون بتنفيذ خطة السلامة للإيآتا المؤلفة من ٦ نقاط في مناطقهم. وقد أسست لجنة السلامة للإيآتا فريق مهام للعمل بشكل مشترك مع الحكومات، والمنظمين، والناقلين الجويين في تنفيذ أنظمة إدارة السلامة التي تلعب فيها إدارة البيانات دوراً أساسياً. وبالإضافة إلى ذلك، لدى جميع المكاتب الإقليمية أنشطة تعتمد على البيانات التي هي خاصة بمناطقها، على سبيل المثال، فريق تعزيز السلامة الإفريقي (ASET) الذي تم تأسيسه مؤخراً، والذي يقوم بتنسيق الجهود لزيادة السلامة مع شركات الطيران، والمنظمات الوطنية والدولية في أفريقيا. وتلاحظ الإيآتا أن لليوروكونترول مبادرات بشأن برنامج السلامة بدأت في منطقة مؤتمر الطيران المدني الأوروبي (ECAC) (ومثال على ذلك برنامج مركز التنسيق الأوروبي لأنظمة التبليغ عن حوادث الطيران (ECCAIRS)، كما أن المكتب الأوروبي للإيآتا يشترك بشكل كبير في دعم مثل هذه الأنشطة. كما أن إضافة بيانات الحوادث الإقليمية من خلال اتفاقيات تقاسم البيانات المذكورة أعلاه سوف يعزز قاعد بيانات نظام تقييم إتجاه السلامة، والتحليل وتبادل البيانات ونوعية المعلومات المتوفرة بعد التحليل.

٤ - النتيجة

١-٤ إن الأهداف الواسعة لخطة الإيكاو لسلامة الطيران العالمي وخطة سلامة الإياتا المؤلفة من ٦ نقاط متشابهة بصورة كبيرة، مع وجود تضافر خاص للجهود في تحليل وتقاسم بيانات الحوادث المذكورة في ورقة العمل هذه. لذلك تدعم الإياتا بشكل كامل خطة الإيكاو لسلامة الطيران العالمي وترغب في التعاون عن طريق وضع خطة قوية بشكل مشترك لتبادل معلومات بيانات السلامة، وبشكل خاص تلك المتأتية من بيانات الحوادث، مما يؤدي إلى تفهم أفضل لتهديدات السلامة التشغيلية.

٥ - الاجراء المعروض على الجمعية العمومية

١-٥ الجمعية العمومية مدعوة إلى توصية المجلس القيام بما يلي:

(أ) وضع أحكام لتبادل معلومات السلامة المتأتية من بيانات الحوادث ضمن منظمات السلامة، الأمر الذي يحسن من المخاوف بشأن السرية والعمل التأديبي؛

(ب) توسيع نطاق إدارة بيانات السلامة للإيكاو لكي يتم استخدام تحليل اتجاه الحوادث والعوامل المساهمة بشكل فعال لفهم الأخطار التي تحيط بالسلامة التشغيلية للطيران وإدارتها بشكل أفضل.

- انتهى -