



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 ١-٦ : الخطة الاستراتيجية
البند الفرعي ٢-١-٦ : توفير القدرة على رصد أداء السلامة؛ والأهداف والغايات والمؤشرات الواردة في طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية

التوصيات المتعلقة بمؤشر "هامش مراقبة السلامة" المدرج في الخطة العالمية للسلامة الجوية

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

تطلب هذه الورقة إلى الإيكاو عدم استخدام هامش مراقبة السلامة (SOM) كمؤشر و/أو هدف في "الخطة العالمية للسلامة الجوية" (Doc 10004, GASP) والاستعاضة عنه بمقياس آخر.
الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٢-٧.

١- المقدمة

- ١-١ خلال الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو، اعتُمد القرار ٣٩-١٢ المعنون "تخطيط الإيكاو العالمي للسلامة والملاحة الجوية" الذي أقر بأهمية وضع إطار عالمي يدعم الأهداف الاستراتيجية للإيكاو. وتشكل خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، التي أُدرجت في مشروع طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004, GASP)، خطة عمل لمساعدة أوساط الطيران على بلوغ أهداف الخطة العالمية.
- ٢-١ وتهدف الخطة العالمية للسلامة الجوية أساساً إلى خفض الخسائر البشرية ومخاطر وقوعها من خلال توجيه عملية إعداد استراتيجية منسجمة للسلامة وتنفيذ خطط السلامة الجوية الوطنية والإقليمية. وترمي الخطة العالمية إلى تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي من خلال اتخاذ قرارات تستند إلى بيانات دقيقة.

٢- المناقشة

- ١-٢ تتضمن طبعة ٢٠٢٠-٢٠٢٢ من الخطة العالمية للسلامة الجوية مقياساً جديداً يُعرف باسم هامش مراقبة السلامة (SOM). ويعبر هذا المقياس عن الفرق بين مستوى التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة في نظام مراقبة السلامة لدى الدولة وأدنى مستوى تنفيذ فعال لنفس الدولة. ويُحصل على قيمة أدنى مستوى للتنفيذ الفعال من خلال تطبيق منحني انحدار

خطي إجمالي للحركة الجوية للدولة المعنية مقابل مستوى التنفيذ الفعال لهذه الدولة. ويعادل هذا المقياس بشكل أساسي متوسط مستوى التنفيذ الفعال قياساً بحجم الحركة الجوية. ويتمثل الغرض من هذا المقياس الجديد في تقييم قدرات الدولة في مجال مراقبة السلامة بهدف مساعدة الإيكاو والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية على توجيه مواردها حسب الأولويات المحددة.

٢-٢ وتدعم الولايات المتحدة بشكل كامل غرض الخطة العالمية للسلامة الجوية وإعداد مقياس إضافي لمساعدة الإيكاو والمجموعات الإقليمية في هذا الجانب، لكنها ترى في الوقت ذاته أن هامش مراقبة السلامة (SOM) تعثره أوجه قصور متعددة تستدعي إزالته كمؤشر من الخطة العالمية، ويرد تفصيلها فيما يلي.

٣-٢ فقد يترتب على مفهوم هامش مراقبة السلامة أثر غير مقصود إذا اعتقدت الدولة التي تسجل هامشاً إيجابياً أنها تمارس قدرًا من الرقابة أكبر مما تستدعيه الحاجة. ومثال ذلك أن مستوى التنفيذ الفعال لدى بعض الدول يتجاوز ضعف الهدف المحدد في أداة هامش مراقبة السلامة. لذلك، من المعقول أن تستنتج الدولة التي لديها هامش إيجابي مرتفع، عندما تواجه ضغوطاً على مواردها، أنه ينبغي عليها بالأحرى أن تنقل بعض الموارد المخصصة لسلامة الطيران إلى مجالات أخرى. ولا يخفى ما سينجم عن ذلك من نتائج تتعارض تماماً مع أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية.

٤-٢ ومن جهة أخرى، فإن هامش مراقبة السلامة يعتمد على حجم الحركة الجوية. لذلك فإن هامش أي دولة سيتغير على الأرجح بمرور الوقت، حتى لو بقيت قدراتها في مجال المراقبة دون تغيير. وبالتالي فإن حدوث تغير إيجابي في هذا الهامش بمرور الزمن لا يعكس بالضرورة تغيراً إيجابياً في قدرات الدولة في مجال المراقبة. وبإمكان الدول أيضاً أن ترفع هامشها إذا انخفض حجم الحركة الجوية من فترة إلى أخرى دون أن تُدخل أي تحسينات على قدراتها في هذا المجال. وعلاوة على ذلك، يفترض مؤشر هامش مراقبة السلامة وجود علاقة خطية بين حجم الحركة الجوية ومتطلبات المراقبة، مع أنه لا يوجد توافق على صحة هذا الافتراض.

٥-٢ وتعتمد الخطة العالمية للسلامة الجوية على هامش مراقبة السلامة في ٣ من أصل ١١ هدفاً، وهو ما قد يفضي إلى آثار سلبية غير مقصودة.

١-٥-٢ فالهدف ٢-٢ يدعو جميع الدول إلى الحفاظ على هامش إيجابي لمراقبة السلامة، في حين أنه كلما ازداد حجم الحركة الجوية في دولة ما ارتفع معه المستوى الذي يجب أن تسعى تلك الدولة إلى بلوغه لتحقيق هامش إيجابي لمراقبة السلامة. وهذا الهدف المتحرك باستمرار سيوسع دائرة الشك في عمليات التخطيط التي تجريها الدول دون أن يعود عليها بمنفعة واضحة.

٢-٥-٢ أما الهدف ١-٤، فيدعو الدول التي لديها هامش سلبي لمراقبة السلامة أن تطلب المساعدة من الدول الأخرى أو من هيئات المراقبة. ولكن، حيث أن هذا الهامش ليس مؤشراً موثقاً على فعالية قدرات الدولة في مجال مراقبة السلامة، فإن هذا الهدف قد يفترض من دول لديها نظم مراقبة أفضل ومستويات تنفيذ فعال أعلى أن تطلب المساعدة من دول لديها نظم مراقبة أضعف ومستويات تنفيذ فعال أدنى، لمجرد استيفاء ما يشترطه هذا الهدف. وهو ما يتنافى بوضوح مع التخصيص الفعال لموارد هذه الدول من الجهتين.

٣-٥-٢ ويدعو الهدف ٣-٤ الدول التي لديها هامش مراقبة سلامة إيجابي (وبرنامج سلامة وطني فعال) إلى القيام بدور نشط في قيادة أنشطة إدارة مخاطر السلامة لدى مجموعتها الإقليمية للسلامة الجوية. غير أنه لا يبعد أن يكون لدولة ما مستوى منخفض للتنفيذ الفعال ولكن هامشاً إيجابياً لمراقبة السلامة. وبالتالي، فقد يحفز هذا الهدف بعض الدول على تولي زمام أنشطة لا تملك القدرة على قيادتها بفعالية.

٦-٢ وتشعر الولايات المتحدة بالقلق لأن استخدام هامش مراقبة السلامة بالصيغة الواردة في المسودة الأخيرة للخطة العالمية للسلامة الجوية ينطوي على أوجه قصور متعددة ولا يصلح لأن يكون وسيلة فعالة لقياس الأداء في إطار هذه

الخطة العالمية. بل إن تطبيق هامش مراقبة السلامة بشكله الحالي سيقوّض بشدة فعالية الخطة العالمية لأنه سيحدّ من ثقة الدول بنتائجها.

٧-٢ وبناء عليه، تقترح الولايات المتحدة أن تُدخل الإيكو التعديلات التالية على الخطة العالمية:

(أ) إزالة هامش مراقبة السلامة كمؤشر في الخطة العالمية للسلامة الجوية؛

(ب) تطبيق توصيات مجموعة خبراء الإيكو المعنية بالاستعراض الهيكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (GEUSR) بشأن استخدام مجموع مستوى التنفيذ الفعال الخاص بسؤال بروتوكول له أولوية معينة ومستوى التنفيذ الفعال في مجال التنفيذ، بالإضافة إلى المستوى الإجمالي للتنفيذ الفعال. فمحصلة هذه المستويات مجتمعةً من شأنها رسم صورة أوضح عن نظام مراقبة السلامة في دولة ما. ويُفترض أن يؤدي الاستناد إلى هذا المستوى المنقح للتنفيذ الفعال إلى إبراز المجالات التي ينبغي تركيز الموارد الإقليمية فيها.

٣- الخلاصة

١-٣ يُدعى المؤتمر إلى توصية مجموعة الدراسة المعنية بالخطة العالمية للسلامة الجوية بعدم استخدام هامش مراقبة السلامة كمؤشر و/أو هدف في الخطة العالمية، والاستعاضة عنه بالمقياس البديل المقترح في الفقرة ٧-٢.

- انتهى -