



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 ٦-٢ : تنفيذ إدارة السلامة

البند الفرعي ٦-٢-١ : برامج السلامة الوطنية (SSPs)

التحديات التي تعترض تنفيذ مفهوم المستوى المقبول من أداء السلامة

(ورقة مقدمة من أستراليا والبرازيل والكاميرون وكندا وكولومبيا والجمهورية الدومينيكية وإيطاليا ونيوزيلندا والمملكة العربية السعودية وسنغافورة وجنوب أفريقيا وإسبانيا وتركيا والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA))

الموجز التنفيذي

ينصّ الملحق التاسع عشر "إدارة السلامة" على أن تحدّد الدول "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP) الذي ينبغي تحقيقه من خلال "برنامج السلامة الوطني" (SSP) لديها. وتعرض هذه الورقة التحديات التي تواجه الدول في تنفيذ "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP) وتدعو إلى استعراض مفهوم "المستوى المقبول من أداء السلامة".
الإجراء المطلوب: يُرجى من المؤتمر الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٣-٢.

١- المقدمة

١-١ تتصّ القاعدة القياسية رقم ٣-٤-٢-١ من الملحق التاسع عشر "إدارة السلامة" على أن تحدّد الدول "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP) الذي ينبغي أن تحققه من خلال "برنامج السلامة الوطني" لديها.

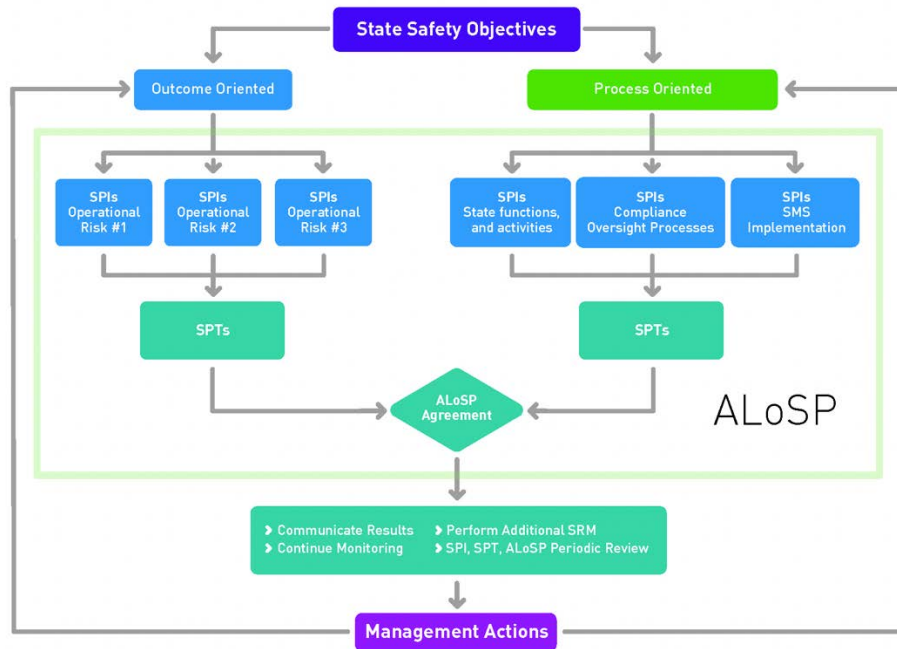
٢-١ وقد تم تعريف^١ "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP) بوثيقة "دليل إدارة السلامة" (SMM, Doc 9859) على أنه "أدنى مستوى لأداء السلامة في مجال الطيران المدني في الدولة، حسبما تم تعريف هذا الأداء في برنامج السلامة الوطني، أو أدنى مستوى لأداء مقدم الخدمات حسبما تم تعريف هذا الأداء في نظام إدارة السلامة

^١ في الطبعة الرابعة المسبقة غير المنقحة من الوثيقة "دليل إدارة السلامة"، لا يُستخدم مصطلح "مستوى أداء السلامة المقبول" إلا فيما يتعلق بالدول فقط، ويتم تعريفه بأنه "مستوى الأداء من السلامة التي تتفق بشأنه السلطات الحكومية والذي ينبغي تحقيقه لنظام الطيران المدني في الدولة، وذلك حسبما تم تعريف هذا الأداء في برنامج السلامة الوطني، مقاساً بأهداف أداء السلامة ومؤشرات أداء السلامة".

الخاص به، مُقاساً بأهداف أداء السلامة ومؤشرات أداء السلامة". ويقدم الملحق التاسع عشر أيضاً وصفاً عن كيفية تحقيق "المستوى المقبول من أداء السلامة" في الملاحظة بالقاعدة القياسية رقم ٣-٢-٤-١: "يمكن بلوغ مستوى مقبول من أداء الدولة في مجال السلامة من خلال تنفيذ برنامج السلامة الوطني وتعهده بالإضافة إلى مؤشرات أداء السلامة وأهداف تظهر أن السلامة مُدارة بصورة فعالة ومبنية على أساس تطبيق القواعد والتوصيات الدولية القائمة ذات الصلة بالسلامة".

٢ - المناقشة

١-٢ يبدو الهدف من "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP) واضحاً وذلك استناداً إلى الأوصاف الواردة في الملحق التاسع عشر و"دليل إدارة السلامة". وينبغي للدول، ما إن تحدّد أهدافها في مجال السلامة ومؤشرات أداء السلامة وما يرتبط بهذه المؤشرات من أهداف، أن تتخذ قراراً بشأن الحد الأدنى من مستوى أداء السلامة العام الذي يعتبر مقبولاً للدولة. وتجدر الإشارة إلى أن "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP) يتعلق بأداء السلامة للنظام برمته، وليس بكل مؤشر من مؤشرات أداء السلامة. ويتضح ذلك من خلال الرسم البياني الوارد في الشكل رقم ١ أدناه، والذي يمكن الاطلاع عليه في الطبعة الرابعة المسبقة غير المنقحة من الوثيقة Doc 9859.



الشكل رقم ١: "المستوى المقبول من أداء السلامة"

٢-٢ وقد توصّلت الدول التي شاركت في إعداد هذه الورقة إلى عدة أمور منها مثلاً أنه في حين قد يبدو الهدف من مفهوم "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP) واضحاً، إلا أن الكيفية التي سيتم بها تنفيذه تبقى غير واضحة وقد تنطوي على تحديات من الناحية العملية.

٣-٢ ويوحي المصطلح "مقبول" في العبارة "مستوى أداء السلامة المقبول" بوجود فئتين مُحتملتين بحيث يندرج أداء السلامة الجوية ضمن الأداء المقبول من السلامة (أي ضمن حدود "المستوى المقبول من أداء السلامة") أو الأداء غير المقبول من السلامة (أي خارج حدود "المستوى المقبول من أداء السلامة"). ويبدو أن ذلك يُلزم الدولة بأن تضع معايير لتحديد ما إذا كان أداء السلامة للدولة، ككل، "مقبولاً" أو "غير مقبول".

٢-٤ وينبغي مراعاة "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP) الذي يشمل مؤشرات أداء السلامة (SPIs) الستة في الشكل رقم ١ أعلاه. ومع أنه يمكن تحديد ما إذا كان أداء مؤشر واحد يندرج في نطاق "المقبول" أو خارجه (مثلاً من خلال تقييم ما إذا كانت مستويات هدف أو محفّر هذا المؤشر قد تم الوفاء بها أو تجاوزها)، إلا أنه يتعذر كثيراً تقييم ما إذا كان أداء السلامة في الدولة ككل "مقبولاً". أما الكيفية التي ينبغي في إطارها التعبير عن "المستوى المقبول من أداء السلامة" من حيث أهداف أداء السلامة ومؤشرات أداء السلامة فتتطلب مزيداً من التوضيح. فمثلاً، نظراً لأن "المستوى المقبول من أداء السلامة" يعبر عنه من حيث الأهداف والمؤشرات، فهل يعتبر عدم القدرة على تحقيق هدف أداء السلامة بالنسبة لمؤشر واحد لأداء السلامة بمثابة عدم بلوغ المستوى المقبول من أداء السلامة؟ وما هو عدد مؤشرات أداء السلامة المطلوبة لإبراز نتائج غير مرضية للدولة حتى تستنتج أنها لا تبلغ المستوى المقبول من أداء السلامة؟ وهل ينبغي اختيار مجموعة فرعية أصغر من مؤشرات أداء السلامة الأكثر أهمية لتمثيل "المستوى المقبول من أداء السلامة"؟ وإذا كان الأمر كذلك، هل ينبغي ترجيح مؤشرات أداء السلامة هذه وكيف تحدد الدولة المجالات التي تحظى باهتمام أكبر أو أقل؟ وهل تحديد مدى قبول أداء سلامة الدول يأخذ في الاعتبار الظروف المخففة التي قد تخرج عن سيطرة الدولة؟

٢-٥ أما مسألة البت فيما سيشكله مستوى مقبول من أداء السلامة فيمكن أيضاً أن تصبح معقدة بسبب التوقعات العامة والسياق الثقافي والسياسي على المستوى المحلي. ومن أجل وضع معايير أوضح لتحديد مستوى مقبول من أداء السلامة، قد تدرج بعض الدول أدائها في مجال السلامة في مؤشر واحد والهدف فيما يتعلق بأعلى مستويات العواقب، والمعبر عنها من حيث عدد الحوادث أو عدد الوفيات. والدول التي قامت بذلك تواجه تعقيدات لا تتعلق بالسلامة، مثل الحساسية السياسية في الاضطرار إلى التعبير عن معدل "مقبول" للحوادث.

٢-٦ وقد اتبعت الدول التي شاركت في إعداد هذه الورقة نهجاً شتى لمعالجة هذه المسألة. حيث اتبع البعض منها نهج يقوم على تحديد ما إذا كان قد بلغ "المستوى المقبول من أداء السلامة" بصورة أكثر ديناميكية وغير موضوعية، وذلك من خلال المواظبة على النظر في أداء الدولة في مجال السلامة من خلال عملية الاستعراض الإداري. ويستند الاستعراض إلى مجموعة من مؤشرات أداء السلامة وإلى مدى تحقيق الأهداف وتجاوز نطاق القيم التحفيزية وإلى أي مدى استطاعت الإجراءات المتخذة للتخفيف من حدة الآثار تبديد الشواغل المقترنة بالسلامة. وبالتالي، يعتبر النهج القائم على تحديد "المستوى المقبول من أداء السلامة" عملية وليس نتيجة منشودة معينة ومحددة مسبقاً. وفي حين يتناول هذا النهج الكيفية التي تدير بها الدولة المستوى المقبول لأدائها في مجال السلامة، ثمة مسألة أساسية تبقى بدون إجابة: ما هو المستوى المقبول من أداء السلامة للدولة؟

٢-٧ ويتضح في ظلّ التحديات التي تواجهها الدول في الوفاء بالقاعدة القياسية الواردة في الملحق التاسع عشر بشأن "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP) أنه ينبغي زيادة التوضيح بشأن مفهوم "المستوى المقبول من أداء السلامة"، لاسيما فيما يخص كيفية تنفيذه من الناحية العملية. وقد يتمثل أحد الاعتبارات في تقادي استخدام مصطلح "مقبول" لما يتسم به من طابع حساس. أما تجربة الدول التي بدأت بتنفيذ ما لديها من "برنامج السلامة الوطني" (SSP) فستشكل عنصراً مفيداً عند استعراض مفهوم "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP).

٣- الخلاصة

٣-١ واجهت الدول التي بدأت بتنفيذ ما لديها من "برنامج السلامة الوطني" (SSP) تحديات في تنفيذ مفهوم "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP). وبالرغم من أن الغرض من "المستوى المقبول من أداء السلامة" قد يكون واضحاً، إلا أن كيفية تنفيذه ليست كذلك. وفي ظلّ التوقعات التي تقيد بتزايد عدد الدول التي تنفذ برامج السلامة الوطنية في المستقبل، من المهم إعادة النظر في مفهوم "المستوى المقبول من أداء السلامة" واستعراضه، مع مراعاة تجارب الدول التي سعت إلى تنفيذه.

٢-٣

وفي ضوء ما ورد أعلاه، يُرجى من المؤتمر أن يوافق على التوصية التالية:

التوصية رقم ٦-٢-١ X - التحديات التي تعترض تنفيذ المستوى المقبول من أداء السلامة

يرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

- أ) يحيط علماً بالتحديات التي تواجهها الدول في تنفيذ "المستوى المقبول من أداء السلامة" (ALoSP)؛
- ب) يطلب إلى الإيكارو أن تستعرض مفهوم "مستوى أداء السلامة المقبول" (ALoSP)، على أن تُراعى تجربة الدول التي سعت إلى تنفيذ "المستوى المقبول من أداء السلامة".

- انتهى -