



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٤: برنامجا التدقيق - نهج الرصد المستمر

سبل تحسين تقارير برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة
السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، مع مراعاة حجم
أنشطة الطيران في الدولة ودرجة تعقيدها
(ورقة مقدمة من جنوب أفريقيا)

الموجز التنفيذي

يتعين على منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) النظر في سبل تحسين تقارير برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP-CMA)، مع مراعاة حجم أنشطة الطيران المدني ودرجة تعقيدها فيما بين مختلف الدول الأعضاء، وذلك من خلال تجميع الدول ذات المستويات المتشابهة من حيث أنشطة الطيران المدني. ومن شأن هذا النهج أن يسهل إجراء مقارنات أكثر جدوى في إطار مجموعات فرعية قابلة للمقارنة، مما يحسن أهمية التعاون فيما بين الدول ويجعله أكثر فعالية.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بمحتوى هذه الورقة؛

(ب) مطالبة الإيكاو بدراسة كيفية تحسين تقارير الأداء، وفقاً لخطة عمل محددة، كي يظهر فيها حجم أنشطة الطيران المدني ودرجة تعقيدها فيما بين الدول الأعضاء، وذلك استناداً إلى آلية تصنيف أو تجميع تميز النتائج فيما بين الدول ذات المستويات المتشابهة من حيث أنشطة الطيران المدني، مع تقديم توصيات إلى دورة الجمعية العمومية التالية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية".
الآثار المالية:	لا يوجد.
المراجع:	الإطار الإلكتروني للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر (USOAP CMA OLF)

النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS)

١- المقدمة

١-١ تهدف هذه الورقة إلى إثراء الإيكاو بالمعلومات ودعوتها إلى دراسة سبل تحسين تقارير برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر، وذلك من خلال تصنيف الدول الأعضاء التي لديها أنشطة طيران مدني مماثلة أو متقاربة إلى مجموعات فرعية متميزة، وتقييم مستوى تنفيذها الفعّال وفقاً لذلك، مع مراعاة مختلف مستويات أنشطة الطيران المدني ودرجة تعقيدها.

٢-١ وفي الوقت الحاضر، يوفر الموقع الإلكتروني لنظام الإيكاو المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iSTARS 4.0) معلومات تتيح للدول مقارنة أدائها داخل أقاليمها وعلى الصعيد العالمي. ومع ذلك، لا يمكن مقارنة أداء دولة ما بأداء الدول ذات المستويات المتقاربة من أنشطة الطيران المدني ودرجة تعقيدها. وهذه الفجوة تجعل من المستحيل على الدول أن تقيّم أدائها مقابل أداء نظرائها بشكل فعّال. فإذا تسنى سد هذه الفجوة، سيكون من الممكن تحسين قدرة الدول على تقييم مستوى امتثالها وفعاليتها بطريقة أكثر جدوى. ومن شأن تحقيق ذلك أن يمكن الدول التي بحاجة إلى المساعدة من خلال مبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من تحديد الدول التي يمكنها المشاركة معها بغرض أن يساعد بعضها بعضاً.

٢- معلومات أساسية

١-٢ يعمل برنامج الإيكاو العالمي المشار إليه أعلاه كآلية لتقييم قدرات الدول على مراقبة السلامة بشكل فعّال. وهي تستخدم صيغة تستوعب جميع الدول الأعضاء على نحو ملائم، بغض النظر عن حجم أنشطتها في مجال الطيران المدني. وتلك منهجية سليمة، لا سيما من حيث استبعادها من الحساب لأسئلة البروتوكول غير القابلة للتطبيق على دولة بعينها.

٢-٢ ويجدر الإشارة إلى أن منظومة الطيران المدني العالمي هي منظومة تعاونية بطبيعتها، حيث تعمل الدول معاً على تعزيز سلامة الطيران المدني. وتتباين الدول فيما بينها من حيث ما تديره من أنشطة الطيران، فبعضها يدير أنشطة أكثر بكثير من غيرها، كما تتباين فيما بينها بشكل كبير من حيث مستوى التنفيذ الفعّال.

٣-٢ وفي حين أنه من الممكن حالياً إعداد تقارير الدول في مجال السلامة على الصعيدين الإقليمي والعالمي، فسيكون من المفيد للدول أن تعد تقارير للمقارنة مع الدول الأخرى التي تشترك معها في الخصائص ذاتها. وتشمل هذه الخصائص مستويات التنفيذ الفعّال القابلة للمقارنة، فضلاً عن مستوى مكافئ من أنشطة الطيران المدني التي يمكن تحديدها من خلال استبيان نشاط الدولة في مجال الطيران.

٤-٢ ومن شأن هذا النهج المقترح أن يوفر تمثيلاً أكثر دقة وجدوى لبيئة الطيران المدني العالمية، ويوفر للدول الأعضاء المزايا التالية:

١-٤-٢ تخصيص موارد المساعدة من قبل الإيكاو على نحو أكثر فعالية، مما يضمن توجيه الدعم إلى المجالات الأشد احتياجاً إليه، والتي يمكن تحقيق أكبر تأثير فيها.

٢-٤-٢ ومن شأن ذلك تحسين فهم نطاق أنشطة الطيران المدني وتوزيعها في ضوء الموارد المتاحة، ولا سيما بين الدول المنتسبة إلى نفس المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، فذلك سيعزز من فرص توفير دعم أكثر قوة لمبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" فيما بين الدول.

٢-٤-٣ القدرة على قياس الأداء وتقييمه فيما بين الدول النظرية ذات نظم الطيران المدني ومستويات الأنشطة المماثلة، وبالتالي تعزيز التعاون والتحسين المستمر فيما بينها.

٢-٤-٤ توفير دعم أقوى لمبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الركب" من خلال تمكين الدول التي تكون بحاجة إلى الحصول على المساعدة من دول أعضاء أخرى يمكن تحديدها بسهولة، مما يزيد من ملائمة وفعالية التعاون والجهود التعاونية

٣- المناقشة

٣-١ تتاح لجميع الدول الأعضاء إمكانية الاطلاع على تقارير الأداء والنشرات الموجزة التي تقدمها الدول في مجال السلامة من خلال منصة iSTARS. ويمكن هذا المورد المركزي الدول من قياس نتائجها المتعلقة بالسلامة والأداء في مجال الطيران ومقارنتها بنتائج الدول الأخرى، سواء داخل أقاليمها أو على نطاق عالمي. ويمكن الاستفادة من هذا التحليل المقارن لتعزيز الشفافية، وتشجيع تبادل أفضل الممارسات، ودفع عجلة التحسينات المستمرة في منظومة سلامة الطيران المدني. ومع ذلك، من المهم الاعتراف بأن مشاركة كل الدول في أنشطة الطيران المدني لا تكون بنفس الحجم أو درجة التعقيد. وقد لا يكون لدى الدول التي لديها أنشطة طيران محدودة نسبياً الكثير من مؤشرات الأداء أو الأنشطة في مجال السلامة نظراً لأن العديد من أسئلة البروتوكول قد لا تكون قابلة للتطبيق أو ذات صلة مباشرة. وبناء على ذلك، فإن المنهجية المتبعة في إعداد التقارير وفقاً لمبدأ "نهج واحد يناسب الجميع" قد لا تستوعب تماماً الملامح الهامة المتعلقة بالسلامة والأداء في هذه الدول، مما قد يؤدي إلى رؤية أقل قابلية للتنفيذ أو إلى عقد مقارنات مضللة.

٣-٢ وعلاوة على ذلك، فعندما تصدر منصة iSTARS تقارير أداء إقليمية وعالمية، يميل السياق المقارن إلى التغاضي عن التباين في البنية التحتية للطيران، والبيئات التنظيمية، والتعقيدات التشغيلية القائمة بين الدول. فعلى سبيل المثال، تواجه دولة ذات منظومة طيران بالغة التعقيد تتضمن مطارات دولية وشركات طيران متعددة وعمليات شحن وركاب واسعة النطاق تحديات مختلفة جداً في إدارة السلامة مقارنةً بدولة أخرى ذات حركة جوية محلية محدودة وعدد قليل من أنشطة الطيران العام. وفي هذه الحالة فإن تقييم كليهما باستخدام المقاييس ذاتها وبدون تجميع يراعي السياق يمكن أن يؤدي إلى انحراف في نتائج تقييمات الأداء. ويمكن أن يؤدي هذا الافتقار إلى التمايز إلى استنباط نتائج غير عادلة، على سبيل المثال، قد يبدو أداء الدولة الأصغر ضعيفاً لمجرد أن بعض المقاييس لا تنطبق عليها، أو على العكس من ذلك، قد يؤدي حجم البيانات وتشعبها إلى إخفاء المخاطر الحرجة نتيجة للأخذ بالقيم المتوسطة للبيانات. ولمعالجة هذا القصور سيكون من المفيد للغاية إدراج آلية تصنيف أو تجميع لتقارير الأداء. ومن شأن هذه الآلية أن تصنف الدول على أساس معايير مثل حجم أنشطة الطيران ومدى تعقيدها، ونطاق عمليات الطيران المدني المضطلع بها، وقدرة البنى التحتية للمطارات، ونضج لوائحها التنظيمية.

٣-٣ ومن شأن إعداد تقارير الأداء المجمعة أن يحسن قابلية تداول البيانات ومدى صلتها بالواقع، ودعم صنع السياسات القائمة على الأدلة، وتخصيص الموارد، والرقابة التنظيمية. كما أنه سيوفر إطاراً تقييمياً أكثر إنصافاً، يحفز جميع الدول على المشاركة بمزيد من النشاط في إجراء تحسينات في مجال السلامة دون القلق من عدم مناسبة آليات التقييم. وفي نهاية المطاف، فإن تحسين منهجية إعداد التقارير بهذه الطريقة يتماشى مع الهدف الأوسع المتمثل في تعزيز السلامة الجوية عالمياً من خلال إتاحة رؤية أخرى بشأن الأداء تكون أكثر جدوى وقابلية للتنفيذ.