



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٤٥ من جدول الأعمال: الجبل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران

تطبيق برنامج الموارد البشرية على مهندسي الطائرات

(ورقة مقدمة من سلطنة عمان والدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني)

إنه من المعلوم لدى الكل أن ما يقارب من ٨٠٪ من حوادث الطائرات تقع نتيجة خطأ العنصر البشري، وأن ٨٪ من الأخطاء تقع نتيجة أعمال الصيانة التي تجري على الطائرات. وقد حرص المجتمع الدولي على تقليل تلك الأخطاء بمعالجتها من خلال العديد من البرامج الفنية والعلمية من بينها برنامج إدارة موارد الطاقم CRM والذي بدأ من ١٩٧٩ عندما قامت إدارة الفضاء والطيران (ناسا) برعاية ندوة عمل وإعداد الدراسات الفنية والنفسية. لكن أول برنامج متكامل كان في سنة ١٩٨١ لخطوط الطيران (بوناييتد) والذي شكل الجيل الأول لمنهاج البرنامج. بعد ست سنوات قامت ناسا بعقد ورشة عمل اشتركت فيها العديد من شركات الطيران من مختلف دول العالم وتمخض من تلك الورشة برنامج مختص بالتدريب. أما الجيل الثالث فقد بدأ في مستهل التسعينات حيث بدأ التركيز على الأخطاء البشرية ودراستها من الجانب السيكولوجي وعملية اتخاذ القرار. الجيل الرابع بدأ مع قيام فدرالية الطيران المدني الأمريكية FAA بطرح برنامج المؤهلات المتقدمة APQ والذي شكل نقلة نوعية في إدارة موارد الطاقم. أما الجيل الحالي (الخامس) فينظر إلى كافة المكونات والعوامل البشرية والنفسية ليعرضها على طاقم الرحلة من طيارين ومضيفين بالإضافة إلى الأطقم الأرضية مثل الإدارة والهندسة والمراقبة الجوية.

وإذا كان المجتمع الدولي لم يقر حتى الآن إمكانية تدريس إدارة موارد الطاقم للمهندسين فإننا في سلطنة عمان نقترح تبني الفكرة وعرضها في هذا الاجتماع الموقر للايكالو. وقد سبق أن قدمت فيدرالية الطيران الأمريكية أوراق عمل للمجتمع الدولي من خلال الدراسات التي تجري في معهد مايك موتجمري لكن لم يتم تقنين ذلك البرنامج على المهندسين وإنما اقتصر على قطاع عمليات الطيران.

إن المهندسين والفنيين يشكلون أحد مكونات منظومة الطيران المدني، وكما أسلفنا فإن لهم دور في التسبب في حوادث الطيران. نعم إن الملحق الأول من معاهدة شيكاغو يشير إلى ضرورة المعرفة بالعوامل البشرية عند إصدار إجازة مهندس الصيانة لكنه لا يشير إلى ضرورة إدارة موارد الطاقم، وكذلك النظم الوطنية ما زالت محصورة في تقنين برنامج أطقم الطائرات فقط. إن هذا البرنامج ينظر إلى التفاعل بين المكونات وليس بمنعزل عن تلك المنظومة. فالمهندس مثلا يتعامل مع الطيار قبل إقلاع الطائرة وعليه أن يوقع السجل الفني للطائرة، وبدون توقيع لا يمكن للطيار الذي يدرك نظم الطيران أن يقلع بطائرته، كما أن المهندس يتفاعل أيضا مع المرحلين الجويين ومع إدارة الحركة الجوية ومع الشحن، ومع الأفراد الآخرين في الإدارة والتشغيل. وكذلك يتطلب تفاعلا وفهما للإدارة الملقاة على عاتق كل عنصر من عناصر أو مكونات منظومة الطيران المدني.