



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠ من جدول الأعمال: سلامة الطيران - دعم التنفيذ

استدامة قدرة الدول على مراقبة السلامة الجوية

(ورقة مقدمة من أندونيسيا)

الموجز التنفيذي

إن زيادة أنشطة الطيران المدني في الدول تعني ارتفاع وتيرة أنشطة التفيتش من حيث صلتها بمستوى السلامة الذي ينبغي الحفاظ عليه. والزيادة في الأنشطة من شأنها أن تؤدي إلى زيادة عدد المفتشين الذين يجب أن توفرهم الدولة، فضلاً عن تكاليف التدريب والمراقبة. وزيادة عدد المفتشين تثير مسألة نقص الموارد والدراية بإعداد ميزانية كافية فيما يخص الموظفين، وذلك لأن المفتشين يجب أن تكون لديهم الكفاءات ذات الصلة والخبرة الكافية. وفيما يتعلق بالموارد المالية، يتعين على الدول إعداد الميزانيات في مجال التفيتش في وقت مبكر.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية أن تطلب من المجلس والأمين العام عقد منتدى إقليمي مناسب في مجال السلامة (المجموعة الإقليمية المعنية بسلامة الطيران أو مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران) لمناقشة المعايير أو المبادئ التوجيهية أو أفضل الممارسات فيما يتعلق بجذب مفتشي مراقبة السلامة الجوية والحفاظ عليهم وتمويلهم، وإعداد ميزانية للمفتشين في مجال مراقبة السلامة الجوية، وعدد المفتشين وبعض الأنشطة ذات الصلة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتعلق بالسلامة.
الآثار المالية:	لا وجود لآثار مالية.
المراجع:	الخطة العالمية لسلامة الطيران

١- المقدمة

١-١ إزداد النقل الجوي في إندونيسيا بشكل ملحوظ في السنوات الأخيرة. ووفقاً لبيانات وزارة النقل، ازدادت حركة الطائرات في الفترة ٢٠٠٩-٢٠١٢ بنسبة ١١,٣٤٪ وازداد عدد ركاب النقل الجوي بنسبة ٢١,٠٨٪، وأما بالنسبة لساعات الطيران من ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٢، فقد ارتفعت بنسبة ٤٠,٦٢٪ سنوياً. وقد أدت هذه الزيادة إلى ضرورة تحسين مراقبة السلامة الجوية من أجل تحقيق مستوى مقبول من أداء السلامة الشامل.

٢-١ وفقاً لما ورد في وثيقة الخطة العالمية لسلامة الطيران، فإن التنفيذ الموحد للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو هو أحد الركائز الأساسية لاتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) وهو يشكل الأساس لنظام الطيران العالمي الآمن. بيد أن الجهود الرامية إلى تحقيق أكبر قدر من التوحيد القياسي يجب أن تقر بأن الدول الأعضاء في الايكاو تواجه مجموعة متنوعة من الشواغل المتعلقة بالسلامة ولديها موارد بشرية وفنية ومالية متباينة تحت تصرفها لإدارة السلامة.

٣-١ هذا، وإنّ ازدياد عدد الطائرات في إندونيسيا يحث الحكومة على بناء بنية تحتية داعمة أكثر، مثل زيادة سعة المطارات وبناء تجهيزات إضافية للملاحة الجوية. وإلى جانب ذلك، تعمل الحكومة أيضاً على تعزيز تنمية الموارد البشرية من خلال تحسين القدرات التعليمية وترخيص المؤسسات التدريبية الجديدة (انظر ورقة المعلومات ذات الصلة المقدمة من إندونيسيا بشأن البند ٣٨ من جدول الأعمال).

٤-١ وعلاوة على ذلك، أنشأت حكومة إندونيسيا شركة إير ناف اندونيسيا (Air Nav Indonesia) باعتبارها الجهة الوحيدة المقدمة لخدمات الملاحة الجوية وذلك لكي تكون أكثر تركيزاً وكفاءة وسلامة في إدارة المجال الجوي، حيث تتطلب زيادة الحركة المزيد من الجهد للحفاظ على السلامة. وتقوم الحكومة بمراقبة شركة إير ناف اندونيسيا لضمان السلامة، وهي تواصل دعمها في أنشطتها التشغيلية التي تقوم على أساس استرداد التكاليف ولا تستهدف الربح.

٥-١ وقد بلغ عدد مفتشي صلاحية الطائرات للطيران في أندونيسيا ١٦٨ مفتشاً في عام ٢٠٠٩ وقد إزداد هذا العدد اليوم ليلعب ٢٠١. وتستند المتطلبات من المفتشين إلى الحاجة الموجودة في مجال التشغيل. وترتبط نسبة عدد المفتشين عادة بعدد الطائرات. وهذه المهمة صعبة لا سيما فيما يتعلق بإيجاد مفتشين لديهم كفاءات محددة. ولدى المديرية العامة للطيران المدني لأندونيسيا سياسة لتوظيف خبراء ذوي كفاءات محددة لمعالجة النقص في عدد المفتشين. ومشكلة زيادة عدد المفتشين ستكون ذات صلة بوتيرة التفتيش المرتبطة بالموارد المالية التي ينبغي توفيرها.

٦-١ أما العلاقة بين السلامة الجوية وعدد المفتشين فهي من الجوانب المهمة أيضاً في تحقيق المستوى المقبول من أداء السلامة، الذي تتوخى كل دولة بشأنه نهجاً مختلفاً. وينبغي أن يضمن النهج الذي تتبعه كل دولة تحقيق المستوى المقبول من أداء السلامة في حدود الميزانية القائمة ووفقاً لسياساتها الخاصة.

٧-١ وينبغي لمنتديات السلامة الإقليمية، كالمجموعة الإقليمية المعنية بسلامة الطيران أو مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، أو مناقش الخطوات ومسألة تبادل الدول للخبرات عند إجراء أنشطة مراقبة السلامة الخاصة بها من أجل تحقيق مستوى مقبول من أداء السلامة.

٢- المناقشة

١-٢ تتطلب زيادة حركة الطيران المدني من الحكومة زيادة عدد المفتشين لتنفيذ مراقبة السلامة الجوية بشكل ملائم. ويصعب تحقيق ذلك في بعض الأحيان المفتشين يُشترط أن تكون لديهم الخبرات والكفاءات المناسبة. وزيادة تعديل عدد المفتشين يجب أن يتماشى مع زيادة أنشطة الطيران المدني، ولا يمكن بالضرورة عكس ذلك إذا انخفضت الأنشطة. وهذا ما يجبر كل حكومة على اتخاذ بعض التدابير التي يجب أن تكون فورية ومتماشية مع سياسة طويلة الأجل تراعي اتجاه الاقتصاد العالمي.

٢-٢ وتدعو الخطة العالمية لسلامة الطيران جميع الدول إلى تنفيذ قدرات فعالة لمراقبة السلامة بحلول عام ٢٠١٧. ويتطلب هذا الأمر أن تكون لدى جميع الدول الأعضاء الموارد الكافية وكذا الهياكل القانونية والتقنية والتنظيمية اللازمة للوفاء بالتزاماتها الأساسية في مجال مراقبة السلامة. وهذه الأمور لازمة لضمان إصدار الاعتمادات والتصاريح والترخيص لمقدمي الخدمات الجوية والإشراف عليها، فضلاً عن إجازة العاملين وفقاً لقواعد الايكاو وتوصياتها الدولية ذات الصلة.

٣-٢ وعلى كل دولة أن تقوم مبكراً بنسوية أي صعوبات في الميزانية. وفي هذه الحالة، ينبغي أن تشمل اعتمادات الميزانية جداول الرواتب والتدريب والتفتيش. وحسباً أن تكون رواتب المفتشين قريبة من رواتب نظرائهم من المهنيين العاملين لدى المشغلين وذلك من أجل جذب هؤلاء الموظفين والاحتفاظ بهم. وتوجد أمام الدول خيارات مختلفة لضمان التمويل عند إعداد الميزانية، وذلك من خلال مساهمات أنشطة الطيران المدني كالانتفاع بخدمات الملاحة الجوية أو الوقود. وعدم توافر المعايير أو الإرشادات أو أفضل الممارسات الدولية لجذب مفتشي مراقبة السلامة الجوية والاحتفاظ بهم وتمويلهم قد يسبب لبعض الدول الأعضاء صعوبات في التنفيذ، وربما يؤدي إلى تنفيذ نهج مختلفة.

٣-٣ الخلاصة

١-٣ رغم أنه ينبغي لكل دولة أن تُطوّر قدراتها في مجال مراقبة السلامة وتنفذ كل على حدة برامج للسلامة، فإن الدول تحتاج إلى جهد كبير لتحقيق مستوى مقبول من أداء السلامة. وتتضمن الخطة العالمية لسلامة الطيران توصيات تتعلق بالهدف العالمي، وهي توفر استراتيجية لتنفيذ هذه المبادرات في مجال السلامة. ومع ذلك، ومن أجل الحصول على إرشادات لتنفيذ السياسات وتمويل مفتشي مراقبة السلامة وتوفير المصادر المالية التي تُتيح التمويل الكافي، سيكون من المفيد مناقشة هذه المسائل ضمن إطار منتدى للسلامة من قبيل المجموعة الإقليمية المعنية بسلامة الطيران أو مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران.

- انتهى -