



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٨: سلامة الطيران - التوحيد القياسي

مقترحات بتحسين دعم تطبيق نظم إدارة السلامة

(ورقة مقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية)

الموجز التنفيذي	
تفيد التعليقات الواردة من قطاع الطيران بخصوص المؤسسات الصغيرة التي تطبق نظم إدارة السلامة بأن هناك حاجة إلى إعداد مبادئ توجيهية وتوفير التدريب وإتاحة المقترضات الأكثر بساطة وواقعية.	
الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:	
(أ)	أن تأخذ علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛
(ب)	أن تدعو الايكاو إلى اتخاذ ما يلزم من إجراءات من أجل:
(١)	العمل، بدعم من خبراء مختلف الدول، على إعداد مواد تتيح إرشادات رسمية إضافية من الايكاو، لإنشاء نظم إدارة السلامة في المؤسسات الصغيرة التي تدعم أنشطة قطاع الطيران؛
(٢)	الترويج لتنظيم حلقات دراسية أو حلقات عمل في مختلف الأقاليم من أجل توجيه ومساعدة الدول على مواجهة الصعوبات لدعم تنفيذ نظم إدارة السلامة من جانب المؤسسات الصغيرة في قطاع الطيران.
الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي للسلامة.
الآثار المالية:	لا ينطبق.
المراجع:	الملحق الأول - إجازة العاملين الملحق السادس - تشغيل الطائرات الملحق الثامن - صلاحية الطائرة للطيران الملحق الحادي عشر - خدمات الحركة الجوية الملحق الرابع عشر - المطارات الوثيقة Doc 9859 - دليل إدارة السلامة (SMS) الورقة A37-WP/141

¹ - النسخة الإسبانية المقدمة من فنزويلا.

١- المقدمة

١-١ تركز الأحكام الواردة في القواعد والتوصيات الدولية للايكاف الصادرة خلال السنوات الأخيرة على إنشاء نظام لإدارة السلامة من جانب مجموعة متنوعة من المؤسسات ومقدمي الخدمات (الناقلون الجويون، ومشغلو المطارات، وخدمات الحركة الجوية، وشركات الصيانة، ومؤسسات التدريب، وشركات الإنتاج والتصميم) في إطار تحسين المستوى المقبول للسلامة في الدول وتعزيز أثر مستوياتها على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

٢-١ بالإضافة إلى ذلك، تتيح التنقيحات التي جرت مؤخراً على الوثيقة Doc 9859 - دليل إدارة السلامة (SMS) معلومات عامة إضافية تُستخدم لتوجيه الدول في تطوير برامج السلامة لديها وإعداد المعايير والمبادئ التوجيهية اللازمة لوضع نظم إدارة السلامة من جانب مقدمي الخدمات.

٣-١ وقد بذلت الدول جهوداً بصفة فردية وجماعية داخل أقاليمها، بدعم من المكاتب الإقليمية للايكاف، من أجل تدريب مسؤولي الدول والمهنيين المتخصصين في مجال الطيران من خلال دورات تدريبية بشأن نظم إدارة السلامة.

٤-١ وعلى غرار ورقة العمل A37-WP/141 التي عُرضت على الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاف، تتضمن ورقة العمل هذه مقترحات من أجل تحسين تطبيق نظم إدارة السلامة.

٢- التحليل

١-٢ يُستشفّ من تجربة الدول في رصد التطبيق المرهلي لنظم إدارة السلامة من جانب مقدمي الخدمات في قطاع الطيران ما يلي:

(أ) أن هذه العملية تجري بدرجة متفاوتة على نطاق قطاع الطيران ككل. ويعتزم عدد كبير من الدول إعداد برامج السلامة الحكومية لتزويد قطاع الطيران بأنواع المساعدة والرصد الأكثر فعالية. أما الدول الأخرى التي بدأت في إنشاء برامج السلامة فقد واجهت صعوبات في تحديد الاختلافات بين المؤسسات المشاركة في الأنشطة نفسها لأسباب تعود إلى حجم و/أو مدى تشعب هذه المسألة، وهو ما قد يؤثر على تطبيق إجراءات إدارة المخاطر بشكل سليم، وبالتالي على تنفيذ نظمها لإدارة السلامة. ونتيجة لذلك، لجأت دول إلى وضع خطط تجريبية للمؤسسات الصغيرة في ضوء القيود المفروضة على تطبيق الأحكام المتعلقة بنظم إدارة السلامة على هذه المؤسسات ككل؛

(ب) لا بد من إدخال تعديلات على النهج المتبع في التدريب بشأن نظم إدارة السلامة خلال مرحلة بدء العمل. وتعتبر الدورات المتعلقة بهذه النظم ملائمة وتنقيفية كوسيلة لتزويد المشاركين بالمعارف الأساسية اللازمة. غير أن بعض الدول تلاحظ، في سياق رصد تنفيذ نظم إدارة السلامة من جانب مقدمي الخدمات، أن الموظفين المسؤولين عن تطبيق هذه النظم داخل هذه المؤسسات يواجهون صعوبات في تطبيق كل ما تلقوه من معارف. وبالتالي، لا بد من الانتقال إلى اتباع نموذج تعليم الكبار، الذي يستند إلى مناهج التعليم العملية على أساس مبادئ المشاركة والتعلم بين النظراء وحيث أن العملية، التي تقودها الجهة الميسرة لتوطيد التآزر، تسهم في تعميق التفكير وتحسين الإدارة الذاتية ورفع مستوى العيش وتعزيز الحس الإبداعي لدى موظفي المؤسسة. وكلها عناصر تعزز إمكانية التقيد بمقتضيات تنفيذ نظم إدارة السلامة وفقاً للظروف الفعلية لكل مؤسسة من المؤسسات، لاسيما المؤسسات الصغيرة؛

(ج) إيلاء الأولوية للمؤسسات التي يتعين عليها تطبيق نظم إدارة السلامة. وفي إطار تحديد أهداف السلامة وأغراضها وجمع البيانات المتعلقة بها، تولي الدولة اهتماماً أكبر للمؤسسات التي تؤثر أكثر على قطاع الطيران من حيث حجم عملياتها وأهميتها الاستراتيجية والآثار المباشرة على العمليات الجوية التجارية، وكذلك للمؤسسات الأكبر حجماً و/أو الأكثر تعقيداً. وتولي الدولة الأولوية لعملية رصد هذه المؤسسات وتسخر مواردها المالية والبشرية لضمان تنفيذ وتحقيق أهدافها. ومن مصلحة الدولة أن تخضع جميع المؤسسات للرصد، بما في ذلك المؤسسات الصغرى؛ وبالتالي لا بد أن تتسم مقتضيات وإجراءات التنفيذ بالبساطة والموضوعية سعياً لتحقيق التنفيذ على جميع المستويات.

٣- الخلاصة

٣-١ تطبيق نظم إدارة السلامة عملية شائكة تتطلب تبادل التعليقات باستمرار بين قطاع الطيران والدولة المعنية. وتجدر الإشارة إلى أن تجربة فنزويلا في هذا المجال ساعدت على تحديد الصعوبات وهو ما قد يفيد أفرقة العمل والمنظمات والدول المعنية.

٣-٢ ومن شأن الترويج لتنظيم حلقات العمل لفائدة الدول وقطاع الطيران أن يقدم حلاً جزئياً أو كاملة لأوجه القصور التي تشوب تطبيق هذه النظم وفيما يخص عمليات تبادل الخبرات. وهو ما يحقق منافع جمّة على مستوى إدارة الموارد، ويساعد على تعزيز إدارة المخاطر في قطاع الطيران، لا سيما بالنسبة للشركات الصغيرة.

- انتهى -