



مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

مونتريال، ٢٠ إلى ٢٢/٣/٢٠٠٦

الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية
الموضوع ٥-٢ تعزيز مراقبة السلامة

إعادة تنظيم هيكل التدقيق على سلطات الطيران المدني (مقدمة من عمان)

تتمثل إحدى المهام الأساسية للبرنامج العالمي للتدقيق على السلامة الجوية في التدقيق على الهيكل التنظيمي لسلطات الطيران المدني فيما يتعلق بتركيبته والتي يرأسها مدير عام، مع وجود موظفين فنيين في قطاع الإشراف والخدمات المساندة وبموارد كافية. لقد كانت منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) أداة فعالة في توفير الارشادات حول كيفية إنشاء هياكل تنظيمية مع مراعاة حجم وتعقيد قطاع صناعة الطيران للدولة المتعاقدة. ويوجد نموذج لهيكل تنظيمي لسلطة الطيران المدني في الوثيقة رقم ٩٧٣٤، الشكل ١ - أ. تم نشر هذه الوثيقة أول مرة عام ١٩٩٩ ولم يتم تحديثها منذ ذلك الحين.

وإذ نحن ندرك النمو التقني المطرد في قطاع الطيران، فإن ذلك قد ألزم الدول بإعادة هيكلة سلطة الطيران المدني لتتماشى مع ذلك النمو وتؤدي أدوارها الملقاة على عاتقها لتبلي والتزاماتها نحو المقاييس وأساليب العمل الموصى بها. هناك جانبان هاما ينبغي التطرق إليهما وهما هيكل التدقيق على السلامة والأمن (سوف نتطرق لجانب الأمن في ورقة عمل خاصة).

يتمحور التدقيق على السلامة الجوية في الوقت الحالي حول عمليات الطيران، الجدارة الجوية، والتراخيص. وفي الواقع فإن هيكل سلطات الطيران المدني ينشئ من دائرة السلامة الجوية. وعليه، فإن مثل تلك الترتيبات تؤدي واجباتها على أكمل وجه رغم وجود بعض أوجه القصور نتيجة عوامل داخلية وخارجية. وحيث أن قطاع صناعة الطيران انبثق ليكون مبنيا على المنهج النظامي وكذلك الأداء فقد انبثق من ذلك مؤخرا "نظام إدارة السلامة". غير أنه لسوء الحظ فإن نظام إدارة السلامة وجد نفسه في المجالات الأكاديمية والمحاضرات أكثر من تواجده في الإطار التنظيمي أو التشريعي. وبمعنى آخر، فإن الكثيرين من هم في قطاع الطيران لا يدركون مفهوم نظام إدارة السلامة. إنه من الواضح أن المنهج المبني على النظم أكثر هيمنة من المنهج المبني على الأداء، وبذلك فإن الأمر يقصر رؤية المشرعين على الجوانب الثلاثة: عمليات الطيران، الجدارة الجوية، والتراخيص.

¹ هذه الورقة مقدمة باللغتين العربية والانجليزية من سلطنة عمان

لقد بزغ نظام إدارة السلامة ليغطي الجوانب الأخرى أيضا. وتشمل هذه الجوانب سلامة المطارات، وسلامة المراقبة الجوية. وتوجد هياكل لسلطات طيران مدني بشكل غير منظم فيما يخص المراقبة على السلامة. نعم، هناك سلامة المطارات التي تتناول أحداثا مثل الاصطدام في المدرج، حوادث ووقائع المناولة الأرضية. وبالطبع، فهناك سلامة المراقبة الجوية والتي تتناول أمورا مثل الاصطدام الوشيك في الجو، الأخطاء التشغيلية، الخ. من جهة أخرى، إن عناصر السلامة الهامة هذه مشتتة ولا يتم إدارتها تحت مظلة واحدة. حيث أن الكثيرين من المدراء بالطيران المدني لا يميزون بين الجوانب التشغيلية والجوانب التنظيمية؛ فهل هم يديرون المطار أم ينظمونه؟ إن ذلك الأمر يقود إلى الازدواجية في أداء الوظائف أو تداخلها، أو اختلاط في الواجبات والمسؤوليات. كما أنه يتم ضياع الحيادية والنزاهة.

لقد أدت الخصخصة في قطاع الطيران إلى تشويش بعض الإداريين في ذلك القطاع. ففي حين تقوم سلطة الطيران المدني بتشغيل المطارات فإن الخصخصة قد أعطت عملية التشغيل إلى المشاريع أو المؤسسات الخاصة أو شبه الحكومية. وفي مثل تلك الأحوال، وبسبب حداثة هذه الأمور، فإنه لم يتم توضيح دور كل من سلطة الطيران المدني والمشغلين الخاصين بشكل جلي سواء فيما يخص الأمور التعاقدية أو الأمور التنظيمية. وبشكل خاص، لم يتم تحديد جانب سلامة تشغيل المطار، اعتماد الموظفين، اعتماد الأدلة، التدريب، الخ.

إضافة إلى ذلك، تعاني سلطات الطيران المدني من عدم الحصول على أفراد متخصصين يكونوا تنظيمين بدلا من كونهم مشغلين. حيث يوجد نقص حاد في مفتشي المطارات على مستوى العالم، وإن وجدوا فيكون الثمن باهظا. كيف يمكن أن نؤهل مفتشي للمطارات؟ ما هي المؤهلات والخبرات والدورات التدريبية المطلوبة في جوانب التفقيش على المدرج، أنظمة الهبوط الآلي، المساعدات الملاحية، الإطفاء، واعتماد المطارات بشكل عام؟ هل يمكن للدول المتعاقدة مع الإيكاو أو الأمانة العامة للإيكاو أن تتفق على مقاييس أو أساليب عمل موصى بها أو تقدم مواد إرشادية، أو على الأقل تقوم بإجراء تعديل جذري على الوثيقة ٩٧٣٤ لمساعدة الدول المتعاقدة الأخرى لتصبح قادرة على تنظيم المطارات.

وحيث أن منظمة الطيران المدني قد أخذت على عاتقها التدقيق على المراقبة الجوية، فإن الأمر ليس واضحا ما إذا كانت المراقبة الجوية سوف تبقى تنظم ذاتها. ذلك أننا نفتقر إلى المواد الإرشادية التي تبين ما هي الجوانب التي ينبغي إدارتها ذاتها والجوانب التي ينبغي الإشراف عليها من قبل دائرة السلامة الجوية! ولقد تم إدخال نظام السلامة الجوية إلى المراقبة الجوي لكن الهيكل لم يتم تحديده لغاية الآن. ربما يتفق الجميع على أن سلامة الأجواء، الأخطاء التشغيلية، وقصور في النظم إنما يجب التعامل معها بشكل محايد وموضوعي. لكن كيف يمكن تحقيق ذلك فيما يخص الهياكل الحالية لسلطات الطيران المدني؟

إننا، في سلطنة عمان، نؤمن أن هيكل التدقيق على السلامة الجوية لسلطات الطيران المدني يجب أن يتماشى مع التوجهات الأخيرة للسياق الاقتصادي والسياسي (مثال على ذلك: الخصخصة). فبالإضافة إلى عمليات الطيران والجدارة الجوية والتراخيص فإنه يجب إضافة سلامة المطارات وسلامة المراقبة الجوية كمهمة أساسية من مهام السلامة الجوية (على أن تكون تحت مسمى دائرة سلامة الطيران مثلا بدلا من دائرة السلامة الجوية). وفي حين تكون سلطة الطيران المدني تشغيلية وتنظيمية في نفس الوقت فإنه ينبغي تحديد الجوانب "التنظيمية" تحت مظلة واحدة. إذ يجب أن يكون نظام السلامة الجوية قادرا على عكس ذلك ليتناغم مع كافة المساعي ويتمشى مع التغيرات المطردة التي يشهدها الجميع في قطاع الطيران.