



مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية

مونتريال، من ٢٠ إلى ٢٢/٣/٢٠٠٦

الموضوع رقم ٢: تحسين السلامة الجوية

الموضوع ٢-٢: ادارة السلامة الجوية

ادارة السلامة الجوية

(ورقة مقدمة من كندا)

ملخص

التزمت وزارة النقل الكندية بتنفيذ نظم ادارة السلامة (SMS) كمنهج لادارة استباقية للارتفاع المتوقع في عدد وقائع وحوادث الطائرات نتيجة لارتفاع عدد عمليات الحركة الجوية. ونهج نظم ادارة السلامة نهج مطلوب نظرا لأن الأخطار والمخاطر ستستمر ولأن الادارة الاستباقية مطلوبة لتعيين ومراقبة تلك التهديدات التي تواجه السلامة قبل أن تقضي الى حوادث مؤسفة. وستوجز ورقة العمل هذه ضرورة تطوير فهم مشترك للمعنى الدقيق لنظم ادارة السلامة بالنسبة لكل بلد على حدة والعلاقة بين هيئات التشغيل وهيئات التنظيم في اطار نظم ادارة السلامة والمواد الارشادية لهيئات التشغيل والأداء مقارنة مع الأحكام الالزامية وفوائد نهج نظم ادارة السلامة. يرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٧.

١ - المقدمة

- ١-١ التزمت وزارة النقل الكندية عام ١٩٩٩ بتنفيذ نظم ادارة السلامة كخطوة استباقية لادارة الارتفاع المتوقع في عدد وقائع وحوادث الطائرات نتيجة لارتفاع عدد عمليات الحركة الجوية.
- ٢-١ ومنذ ذلك الحين، دعمت منظمة الطيران المدني الدولي هذه المبادرة باعلانها عن تعديلات قادمة على ملاحق الايكاو وبإدخال متطلبات نظم ادارة السلامة في جميع مجالات الطيران المدني.

¹ قدمت كندا النص باللغة الفرنسية.

٣-١ تتظر ورقة العمل هذه في النموذج الكندي لنظم ادارة السلامة وتحدد عدة مجالات ذات أهمية والتي قد تستفيد من محفل دولي.

٤-١ ان كندا قائد عالمي في مجال وضع وتنفيذ نظم ادارة السلامة. ومن وجهة نظر تنظيمية أقامت وزارة النقل الكندية متطلبات لجميع حاملي وثيقة الطيران المدني لتنفيذ نظم ادارة السلامة. ومن المنتظر أنه سيكون من اللازم على جميع حاملي وثيقة الطيران المدني عام ٢٠٠٨ تنفيذ نظم ادارة السلامة.

٥-١ ان نهج نظم ادارة السلامة مطلوب لأنه ستكون هناك دائما أخطار ومخاطر وادارة استباقية ضرورية لتحديد ومراقبة هذه التهديدات التي تواجه السلامة قبل أن تقضي الى حوادث مؤسفة. ونظرا لكون المسائل المرتبطة بسلامة الرحلات تشمل جميع جوانب "النظام" فمن الواجب أن تشارك جميع مجالات المنظمة في نظم ادارة السلامة.

٢- تطوير فهم مشترك للمعنى الدقيق لمفهوم نظم ادارة السلامة لكل دولة من الدول المتعاقدة في الايكاو

١-٢ من الواضح ان لدى وزارة النقل الكندية وجهة نظر وطنية وفهم لنظم ادارة السلامة يربطان فيما بين مختلف مجالات الطيران المدني. فالتعريف الكندي ينص على أن "... نظام ادارة السلامة هو نهج جدي بالنسبة للسلامة. وان نظام ادارة السلامة عملية منهجية وواضحة وشاملة لادارة مخاطر السلامة يقوم بدمج العمليات والنظم الفنية مع ادارة الموارد المالية والبشرية لجميع الأنشطة المتصلة بمشغل جوي أو شهادة هيئة صيانة معتمدة."

٢-٢ كما هو الحال بالنسبة لجميع نظم الادارة ينص نظام ادارة السلامة على تحديد الأهداف والتخطيط وقياس الأداء. فهو يعنى بالسلامة التنظيمية بدلا أن يعنى بمسائل الصحة التقليدية والسلامة في العمل. يحدد نظام ادارة السلامة الخاص بشركة ما كيفية اجراء ادارة السلامة الجوية كجزء لا يتجزأ من أنشطة ادارة أعمال الشركة. ونظام ادارة السلامة محاك في نسيج منظمة ما. وهو يصبح جزءا من الثقافة وطريقة اضطلاع الناس بأعمالهم.

٣-٢ يتباين كل من الفهم الدولي لنظم ادارة السلامة وماهية هذا الفهم. وتوجد تفسيرات مختلفة للمضمون الحالي لنظم ادارة السلامة والمسؤوليات. ويتضمن نموذج وزارة النقل الكندية ستة مكونات أساسية: خطة ادارة السلامة، التدريب، التوثيق، مراقبة السلامة، ضمان الجودة والاستعداد للتصرف في حالة الطوارئ.

٤-٢ ان المسؤولية هي حجر الزاوية بالنسبة للنموذج الكندي. ان تعيين الموظف المنفذ يرمي الى توفير التوجيه والقيادة اللازمين لتعزيز ثقافة "السلامة" على نحو ملائم وتوفير الموارد الكافية لادارة مخاطر السلامة المتصلة بالمنظمة بنجاح.

٥-٢ يقوم نموذج كندا على أساس عمل كبار خبراء السلامة والهيئات الدولية الذين كانوا يؤيدون ايلاء اهتمام أكبر لسلامة الطيران على مستوى تنظيمي. وهذا لا يعني وضع تقارير حول المشاكل والمخاطر والوقائع والحوادث فحسب بل تحليل المخاطر المتصلة بها واتخاذ الاجراءات الملائمة أيضا. الا أنه ينبغي التركيز أكثر لوضع تفسير مشترك ومتسق لنظم ادارة السلامة.

٦-٢ وقد يقتضي الأمر اتباع نهج "مرن" ازاء اعداد نظام ادارة السلامة، بحيث ينص على شروط أكثر تشددا للدول الأكثر تقدما. أما الدول الأقل تقدما فعليها أن تتبع تفسيراً أقل تشددا لمقتضيات هذا النظام. وقد يكون من الضروري أيضا انشاء خطط تنفيذية لوضع نظم ادارة السلامة توفر نقطة انطلاق لتنفيذ يعكس الثقافة الوطنية والخصوصيات.

٣ - العلاقة بين هيئات التشغيل وهيئات التنظيم في اطار نظم ادارة السلامة

١-٣ من المهم أن تعمل هيئات التشغيل وهيئات التنظيم معا لانشاء نظم ادارة السلامة. ولا تتوفر لدى معظم المنظمات الخبرة اللازمة لتفسير متطلبات نظم ادارة السلامة بطريقة ناجحة. ان مساهمة هيئة التنظيم في تحديد القصد من التنظيم أساسية في حد ذاتها لتحقيق النجاح.

٢-٣ وحتى الآن كانت كندا استباقية في العمل مع المنظمات في انشاء نظم ادارة السلامة وتحديد مراحل تنفيذها. وقد شمل هذا عمل المشاريع مع معظم شركات الطيران الكبرى. وقد تمخض هذا العمل عن وفرة من المعلومات وسمح لوزارة النقل الكندية بتعديل نهجها تجاه نظم ادارة السلامة. وقد تم استخدام المعلومات التي جمعت من تلك المشروعات لوضع مواد ارشادية وتنقيح القواعد التنظيمية ووضع بروتوكول التقييم النظامي لوزارة النقل الكندية.

٣-٣ وقد شرعت وزارة النقل الكندية أيضا في العمل مع هيئات التشغيل الصغرى عبر كندا. وتتضمن المجموعة المشغل الجوي وهيئات الصيانة المعتمدة ومشغلي المطارات. وسيتم استخدام الدروس المكتسبة بالتعلم من هذا المشروع لتحسين القواعد التنظيمية والمواد الارشادية ولتكييف برنامج نظم ادارة السلامة وفقا "لحجم" المنظمة و"طابعها المعقد".

٤-٣ وعلاوة على ذلك، فان تبليغ الأهداف التنظيمية والتشغيلية لنظم ادارة السلامة لا يقدر بثمن. وقد قامت وزارة النقل الكندية بحملة وطنية "للتثقيف والتوعية" تهدف الى تعزيز الوعي الأساسي. وقد تمت تكملة هذه الحملة فيما بعد بواسطة استراتيجية اتصالات تضمنت مؤتمرات ومجموعات مناقشة ومحاضرات وطنية. ان ادارة التغيير مطلوبة بصفة رئيسية في نطاق هذا الجهد وتعتبر توعية الناس عنصرا أساسيا في ادارة أية مشاغل.

٤ - المواد الارشادية لنظم ادارة السلامة الخاصة بالمشغلين

١-٤ يمثل تقديم الارشادات الملائمة للصناعة بشأن نظم ادارة السلامة تحديا أساسيا. وتتوفر لدى وزارة النقل الكندية مجموعة من الكتيبات الارشادية المخصصة لبناء الوعي بنظم ادارة السلامة. وتتضمن هذه الكتيبات: مقدمة الى نظم ادارة السلامة (TP 13739) ونظم ادارة السلامة لعمليات الطيران وهيئات صيانة الطائرات (TP 13881) وادارة المخاطر واتخاذ القرارات في مجال الطيران المدني (TP 13905) ونظم ادارة السلامة لعمليات الطيران الصغيرة (TP 14135). وتمثل المواد نموا تدريجيا في معرفة نظم ادارة السلامة. وهذا النهج مطلوب لتكييف المعرفة ونظم ادارة السلامة مع حجم المنظمة وطابعها المعقد.

٢-٤ وينبغي أن تتضمن المعلومات الإضافية دليلا لتدقيق منهجيات مثل دليل تقييم نظم ادارة السلامة (TP 14326). ومن وجهة النظر الكندية أصبح هذا قاعدة قياسية واقعية بالنسبة لنظم ادارة السلامة. وهذا يشمل التطلعات الأساسية المتصلة بما ينبغي أن تتضمنه نظم ادارة السلامة والمعايير الخاصة بفهم ما اذا كان النظام يفي بالحد الأدنى من المتطلبات التنظيمية.

٣-٤ في الواقع، تحتاج الصناعة الى مجموعة واضحة من التعليمات التي تحدد نظم ادارة السلامة وتطلعات هيئة التنظيم. وينبغي الاستمرار في تحسين المواد في حد ذاتها كما ينبغي أن تعكس التغييرات المدخلات التشغيلية الفعلية.

٥ - مقارنة بين الأداء والقواعد التنظيمية الإلزامية

١-٥ تقوم تنظيمات الطيران الكندي على الأداء. ومعنى هذا أساساً أن المنظم ينشئ الهدف والمشغل يحدد كيفية تحقيقه. وفي بيئة نظم إدارة السلامة سيكون هذا أساسياً للتنفيذ الناجح وتحقيق تقدم النظام بصفة متواصلة. على سبيل المثال، سيكون نظام إدارة السلامة لمشغل كبير أكثر تعقيداً إلى حد بعيد مقارنة مع نظام إدارة السلامة لمشغل صغير. وجمع المعلومات وتخزينها مثال ممتاز لهذا، وأية شركة تتلقى ما يفوق خمسين تقريراً عن سلامة الرحلة في العام ستكون في حاجة إلى نظام تخزين إلكتروني. أما بالنسبة لهيئة مكونة من شخصين فسيكون نظام يدوي لحفظ المعلومات فعالاً تماماً.

٢-٥ لن توفر مجموعة من المتطلبات الإلزامية المرنة الضرورية لتحسين النظام بصورة مستمرة. وفي الواقع، قد يقال أن أول نظام لإدارة السلامة لشركة ما سيكون مختلفاً بالقدر الكافي بعد ما يتم تنفيذه وفعالاً بسبب تدخلات ونواتج النظام. على سبيل المثال، كلما أصبح النظام استباقياً أكثر إلا وركز على المخاطر التي تم تحديدها واستهدافها بدلاً من التصرف بعد وقوع الحادث. وبالفعل، ستصبح أجزاء من النظام جامدة وقد تصبح في نهاية المطاف متكررة. ويجب أن يكون النهج التنظيمي قادراً على التوفيق بين هذه التغييرات.

٦ - ما هي منافع نهج نظم إدارة السلامة؟

١-٦ إن تنفيذ نظام فعال لإدارة السلامة يسعى جدير بالاهتمام ولا شك أنه سيحسن السلامة في جميع مجالات الطيران المدني. وإن إحدى التحديات التي تواجه المنظمات هي إبراز المنافع الملحوظة والمنافع التي هي دونها. إن كندا تعلم من واقع خبرتها أن المنظمات التي تتحسب مسبقاً لوقوع المخاطر تحسن الأداء والكفاءة في مجال السلامة بصفة ملحوظة.

٢-٦ توجد بعض المنافع المثبتة التي نتجت عن فهم أفضل ومن ثمة إدارة استباقية للمخاطر التشغيلية وهي:

(أ) تخفيض معدلات الوقائع والحوادث.

(ب) تحقيق المزيد من المنافع التشغيلية مثل تقليل مرات العودة إلى البوابة والغاء الرحلات الجوية.

(ج) تحسين معنويات الموظفين نتيجة لرفع شأنهم وملاحظة نتائج من خلال نظم إدارة السلامة.

(د) تخفيض أخطاء التأمين.

(هـ) إن وفورات ملحوظة للمشغلين نتيجة معرفة المخاطر التشغيلية والوقاية من الوقائع قد أدت إلى وفورات هامة.

(و) التقليل من المراقبة التنظيمية لأن المشغل هو الذي يدير الأنشطة اليومية. وهيئة التنظيم تكتفي بمراقبة فاعلية النظم.

٧- الاجراء المعروض على المؤتمر**٧-١ يدعى المؤتمر الى:**

- أ) أن يصف ويعزز مبدأ التنظيمات القائمة على الأداء بدلا من التنظيمات الالزامية كلما أمكن ذلك.
- ب) أن يلتمس من الدول الأعضاء معلومات عن أنشطة نظم ادارة السلامة حتى يتسنى تحديد تلك الجوانب المشتركة التي يمكن تنسيقها.
- ج) أن يضع توصيات دولية لتعزيز وتشجيع اعتماد تلك السمات المشتركة لنظم ادارة السلامة بين مختلف المذاهب التنظيمية التي تقوم على جمع البيانات من خلال المعلومات المذكورة سابقا وذلك على نطاق واسع.

— انتهى —