A39-WP/346
EX/132
31/8/16

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة العمل

الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٣ من جدول الأعمال: سياسة الإيكاو للتدريب في مجال الطيران المدني وبناء القدرات في مجال الطيران

التعاون الإقليمي من أجل بناء القدرات

(ورقة مقدمة من الهند)

الموجز التنفيذي

تستعرض ورقة العمل هذه الحاجة إلى توافر مفتشين متدربين ومؤهلين فنياً في مجال عمليات الطيران في نظام مراقبة الطيران المدني، وتدرس الصعوبات التي تعترض توظيف مثل هؤلاء المفتشين والمحافظة عليهم. وتعرض ورقة العمل هذه التجربة الهندية في مجال بناء القدرات، وتقدم حالة للدراسة بشأن التعاون الفني لبناء القدرات ضمن إقليم آسيا والمحيط الهادئ عن طريق تحديد مجموعة من مفتشي عمليات الطيران التي يُمكن أن تُوزع ضمن الإقليم لأغراض التدريب على الترخيص والاستطلاع.

الإجراءات: إن الجمعية العمومية مدعوة للقيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في الورقة؛

ب) الأخذ علماً بالتجربة الهندية في بناء القدرات منذ عام ٢٠١٤ لغاية اليوم؛

ج) الإقرار بالحاجة الى بناء قدرات مفتشي عمليات الطيران على الصعيد الإقليمي والاستفادة من تلك القدرات كوسيلة للحد من العجز في صفوف القوى العاملة الماهرة؛

د) إدماج بناء القدرات على الصعيد الإقليمي في الإطار الوطني لمراقبة سلامة الطيران المدني.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	
المراجع:	

١- المقدمة

١-١ يعتمد نظام مراقبة سلامة الطيران المدني على مفتشي العمليات وصلاحية الطائرات للطيران الذين يشكلون قوى عاملة ماهرة رفيعة المستوى. وثمة عجز عام في مجال تخصص القوى العاملة تلك، حتى وإن كان ذلك أوضح في عدد من دول إقليم آسيا والمحيط الهادئ. ويؤثر ذلك على إقامة نظام مراقبة فعال لسلامة الطيران والمحافظة عليه.

١-٢ تقترح الهند، بالاستناد الى التجربة التي اكتسبتها في السنتين الماضيتين في مجال التطوير السريع لبناء القدرات لمفتشي عمليات الطيران، نهجاً إقليمياً لبناء القدرات في المستقبل يُمكن أن تستفيد منه الدول المتعاونة في الاستخدام الأمثل لشروط القوى العاملة مع الاستمرار في تأمين المراقبة الفعالة.

٢- المناقشة

٢-١ يجب على الدول المتعاقدة لدى الايكاو أن تُنفذ شروط اتفاقية شيكاغو عن طريق إنشاء نظام لمراقبة سلامة الطيران المدني يضمن سلامة وأمن النقل الجوي. ونلحظ من بين العناصر الرئيسية لنظام المراقبة توافر كوادر من مفتشي العمليات وصلاحية الطائرات للطيران الذين ينبغي أن يخضعوا للتدريب ويتمتعوا بالمؤهلات لضمان تطبيق القواعد القياسية. وتُمثل القوى العاملة هذه موارد بشرية ماهرة رفيعة المستوى، وهنا يكمن التحدي في توظيف هذه القوى وتدريبها وتأهيلها والمحافظة عليها .

٢-٢ وفي أوائل عام ٢٠١٤، لم يكن لدى الهند أي مفتش جوي يعمل بدوام كامل ضمن الموظفين التابعين للمديرية العامة للطيران المدني، وكان ذلك سبب أساسي لعدد من الاستنتاجات في العناصر الحرجة لمراقبة السلامة التي سلّطت الضوء عليها عمليات التدقيق التي أجرتها كل من الايكاو وسلطة الطيران الاتحادية في السنة السابقة. وقد أدخلت الحكومة الهندية والمديرية العامة للطيران المدني التعديلات اللازمة في القواعد والإجراءات للسماح بتوظيف مفتشي عمليات الطيران من قطاع الصناعة، وباشرت باعتماد برنامج سريع التنفيذ لبناء القدرات مع التركيز على إعادة بلوغ حالة الفئة ١، وهذا ما تم تحقيقه في فترة زمنية قصيرة. ويتم حالياً معالجة التحديات الكامنة في الإبقاء على تلك القوى العاملة الماهرة. وفي ظل النمو الهندي ثنائي الرقم، لابد من مواصلة بناء القدرات بطريقة ملحة. ولا تختلف الحالة التي تواجهها المديرية العامة في الهند اختلافاً كبيراً عن تلك التي تواجهها الدول المتعاقدة الأخرى في ذلك الإقليم. لذا، من المفيد للدول الأعضاء إنشاء إطار للتعاون الإقليمي لبناء القدرات.

٢-٣ يمكن أن يعتمد إطار التعاون الإقليمي لبناء القدرات على نهج البناء التدريجي. فتتمثل الخطوة الأولى في تحديد مجموعة من الخبراء في مجال عمليات الطيران في الميادين الرئيسية للتدريب والترخيص والاستطلاع والعمليات الخاصة. ويُمكن اعتماد أسلوب بشقين: يستند الشق الأول إلى تحديد المعايير بناءً على الخبرات والمؤهلات، أما الشق الثاني فيعتمد على التعيين المباشر من مدير عام الدولة المعنية، حيث يُمكن أن تكون خبرة المرشح قصيرة ولكن شروط توافر المؤهلات مستوفاة. ومن شأن النهج القائم على شقين أن يساهم في تحقيق التوافر الأمثل للقوى العاملة المؤهلة فنياً؛ لأنه إذا ما تم الاكتفاء باعتماد المعيار الخاص بسنين الخبرة والمؤهلات قد يتقلص عدد الخبراء المناسبين، في حين يمكن أن يتوافر خبراء آخرون بدون أن يستوفوا بالضرورة السنوات المطلوبة من الخبرات كمفتشين.

٢-٤ وتنطوي الخطوة الثانية في النهج الإقليمي لبناء القدرات على نشر خبراء التدريب في الدولة التي تتطلب المساعدة في بناء قدراتها. ويُمكن بعد ذلك، أن يُحدد الخبراء القوى العالمة التي تحتاج لها الدولة على أساس عدد نشاطاتها في ميدان الطيران المدني. وسيُشكل ذلك قاعدة للتوظيف إذا ما كانت القدرات المحلية غير متوفرة. أمّا الخطوة التالية فستكون في تقييم احتياجات التدريب للقوى العاملة في مجال المفتشين واستعراض المواد الفنية المتوافرة لنشاطات الطيران المدني. وإذا ما لوحظ ثغرة في الإرشادات الفنية، يُمكن طلب خبراء إضافيين في ذلك المجال لإعداد المواد الإرشادية التي يُمكن أن تُشكل أساساً للتدريب في المرحلة التالية. ويقوم خبراء التدريب في هذ المجال بإعداد خطة تدريبية وبتقديم الدورات التدريبية اللازمة.

وبهدف المحافظة على مفتشية الدولة، من الضروري تحديد المرشحين المناسبين من القوى العاملة في المفتشية للدولة التي يجري فيها التدريب، وتدريب المفتشين في إطار برنامج تدريب المدرب.

٢-٥ وعند تطبيق الخطوة الثالثة المتمثلة في منح التراخيص وإجراء العمليات الخاصة واستطلاع عمليات الطيران، يعمل الخبراء المعنيون مع القوى العاملة المدربة من الدول التي يجري فيها التدريب من أجل اعداد القواعد الأساسية لإجراءات الترخيص والاستطلاع والممارسات ذات الصلة بالموضوع. وسيقدم في هذه المرحلة التدريب في أثناء الخبرة على منح التراخيص واجراء العمليات الخاصة والاستطلاع. وبعد إقامة الهيكلية الأساسية من المدربين والمؤهلين في مجال تفتيش العمليات، تبدأ الخطوة الرابعة التي ترتبط بالاستمرارية. وسيتطلب ذلك إجراء عدد أقل من زيارات الخبراء المعنيين المتواترة الى الدولة المتلقية للتدريب.

٢-٦ وعادة ما يستغرق التنفيذ الكفء لنهج التعاون الإقليمي من ٦ إلى ٩ أشهر وذلك رهناً بمستوى النشاطات والموارد المتاحة في كل من الدولة المانحة والدولة المستضيفة أو المتلقية. ويُمكن إعداد مشروع وفقاً للخبرات الأخيرة المُحصلة في مجال بناء القدرات. وفي هذا الإطار، إن الهند لمستعدة للنظر في المباشرة في تنفيذ هذا المشروع التجريبي الرائد مع دولة أخرى لفترة تتراوح من ٦ إلى٩ أشهر على أساس التفاهم المتفق عليه. ويُمكن للخبرة المُكتسبة أن تُشكل حجر الأساس لبرنامج تعاوني إقليمي متين لبناء القدرات يُطبق في الفترة المقبلة.

٢-٧ يُمثل توظيف المتخصصين الماهرين كمفتشي عمليات الطيران مشكلة عالمية بسبب العجز في القوى العاملة والطلبات من قطاع الصناعة على نفس القوى العاملة، مما يخلق نوع من التنافس الداخلي ضمن البلد نفسه. ويُمكن تخطي هذه المشكلة من خلال إنشاء قاعدة تعاون إقليمية. ومع تنامي البرنامج الإقليمي، فإن توافر الموارد من المفتشين المشتركين قد يأتي بآثار مضاعفة المنافع على الدول الأعضاء.

– انتهى –