



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٢٦: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

الممارسات التي تؤثر في انتظام سير العمل في مجال الطيران

المدني الدولي

(ورقة مقدمة من الهند)

الموجز التنفيذي

كما هو وارد في ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، فإن أحد المبادئ الأساسية هو السلوك الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي. وتهدف ورقة العمل هذه إلى إبراز الممارسات التي تؤثر بشكل ضار على قدرة الدول المتعاقدة على تطوير الطيران المدني الدولي لديها بطريقة منظمة.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) الاعتراف بأن انتظام سير العمل في مجال الطيران المدني الدولي، على النحو المنصوص عليه في ديباجة اتفاقية شيكاغو، يتطلب ضمانات كافية لضمان استقرار خدمات الطيران وتطويرها المستمر على الصعيد العالمي؛

ب) الإحاطة علماً بأن تنقل موظفي الطيران المدربين بشكل غير منسق، ولا سيما الطيارين ومهندسي الطائرات وفنيي الطائرات وأطقم مقصورة الركاب، دون الالتزام بفترات إشعار موحدة، يؤثر تأثيراً ضاراً على قدرة الدول المتعاقدة على الحفاظ على انتظام وسلامة عمليات الطيران لديها؛

ج) مطالبة فريق خبراء تنظيم النقل الجوي بوضع مواد إرشادية محددة لنموذج مدونة قواعد السلوك للدول المتعاقدة لضمان التوازن بين تنقل موظفي الطيران المدربين دون أي إشعار مسبق، والمصالح المشروعة للدول في الحفاظ على الاستمرارية التشغيلية ومعايير السلامة الجوية لديها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي — "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع"
-----------------------	--

الآثار المالية:	لا تنتج عن هذه الورقة أي آثار مالية مباشرة على الإيكاو
-----------------	--

المراجع:	اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) نشرة متطلبات الطيران المدني، القسم السابع، السلسلة العاشرة، الجزء الثاني، العدد الثالث، التي نشرتها الهند
----------	---

١ - المقدمة

١-١ تنص ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، ضمن جملة أمور، على أنه "لذلك، فإن الحكومات الموقعة أدناه، وقد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم..."

٢-١ لقد تعافى سوق الطيران المدني الهندي الذي كان يشهد نموا هائلا، قبل تفشي جائحة فيروس كورونا، وتجاوزت سعة الرحلات الداخلية مستويات ما قبل الجائحة. ومع استمرار سوق الطيران المحلي الهندي في إظهار نمو يتجاوز نسبة ١٠٪ سنويا خلال العقد المقبل، قدمت شركات الطيران الهندية طلبات لشراء طائرات كبيرة ولديها خطط محددة لاجتذاب الموظفين الفنيين والمهرة كي تكون قادرة على تلبية المتطلبات المتزايدة للأساطيل التي تشهد توسعا مطردا.

٣-١ وعلى خلفية ما سبق ذكره، تحاول ورقة العمل هذه تحديد القضايا التي يواجهها قطاع الطيران المدني في الهند، وتأثيرها في قدرة الهند على تطوير الطيران المدني الدولي لديها بشكل فعال وبطريقة منظمة، وتقتراح توصيات لضمان تقليل هذا التأثير الضار إلى أدنى حد.

٢ - المسألة

١-٢ يشهد سوق الطيران المحلي في الهند نموا غير مسبوق، حيث ارتفعت حركة الركاب من ٦١ مليون راكب (٢٠١٣-٢٠١٤) إلى ١٦٦ مليون راكب (٢٠٢٤-٢٠٢٥) بزيادة قدرها ١٣٥٪. وتتجاوز طلبات الطائرات المجمعة على نطاق شركات الطيران الهندية ٢ ٠٠٠ وحدة، ومن المتوقع أن تصل حركة الركاب المحلية إلى ٣٠٠ مليون راكب بحلول عام ٢٠٣٠.

٢-٢ ويتطلب هذا التوسع السريع في الطيران المدني توظيف موظفين مهرة وذوي دراية فنية والاحتفاظ بهم. ومع ذلك، فإن بعض الممارسات التي تتخذها دول متعاقدة تؤثر سلبا في قدرة الهند على تطوير طيرانها المدني الدولي بطريقة منظمة، بما يتعارض مع مبادئ اتفاقية شيكاغو والمادة ٤٤ التي تضمن تحقيق الفرصة العادلة للتنمية.

٣-٢ فعلى سبيل المثال، تتأثر قدرة شركات الطيران الهندية على نشر الطائرات الإضافية، التي تتضمن إلى أسطولها، تأثرا سلبا بشركات الطيران المتنافسة في الدول المتعاقدة الأخرى التي تميل إلى استقطاب موظفين فنيين ومهرة من شركات الطيران الهندية دون أي إخطار مسبق لشركات الطيران الهندية، مما يؤثر سلبا في قدرة الهند على تطوير قطاع الطيران المدني لديها بطريقة منظمة.

٤-٢ ومن أجل توسيع نطاق عملياتها، تستثمر شركات الطيران الهندية وقتا وموارد كبيرة في استقطاب عاملين جدد من طيارين ومهندسين وفنيين ومهندسي صيانة طائرات وأطقم مقصورة الركاب، وتستثمر بالتالي في تطويرهم مهنيًا، ولا سيما تطوير الطيارين الجدد ليشغلوا منصب قادة طائرات. وتقدم الحكومة الهندية والجهات المعنية في مجال الطيران مبادرات متعددة لتشجيع إنشاء منظمات للتدريب على الطيران، مما أدى إلى تكوين سلسلة تدريب قوية على استقطاب العاملين لدعم نمو الطيران الهندي. فعلى سبيل المثال، قامت هيئة المطارات في الهند، وهي مؤسسة مملوكة للحكومة، بترشيح إيجارات الأراضي لجعل عمليات منظمات التدريب على الطيران ميسورة التكلفة، وألغت اشتراط تقاسم الإيرادات من قبل منظمات التدريب على

الطيران المنشأة في المطارات المملوكة لهيئة المطارات في الهند. وبالمثل، تقدم الجهات المعنية الأخرى، مثل حكومات الولايات والمطارات الخاصة، حوافز ورسومًا مخفضة للمؤسسات التي تنشئ منظمات للتدريب على الطيران داخل ولاياتها القضائية.

٥-٢ ومع ذلك، تميل شركات طيران من دول متعاقدة أخرى إلى استقطاب طيارين ومهندسين وفنيين وطواقم مقصورة الركاب من ذوي الخبرة من شركات الطيران الهندية، مما يمنع قطاع الطيران المدني في الهند من تحقيق النمو المنظم وفقا للخطط الموضوعة. وتخلق هذه الممارسة حلقة مفرغة حيث تضطر شركات الطيران الهندية إلى استقطاب وتدريب أفراد بدلاء باستمرار من خلال استقطاع موارد كانت مخصصة لأنشطة التوسع والتحسينات التشغيلية. ويكون هذا التأثير شديدا بشكل خاص في الوظائف المتخصصة مثل مهندسي صيانة الطائرات والطيارين المصنفين حسب طراز الطائرة، حيث يمكن أن تستغرق عملية التدريب على الاستبدال شهورا أو حتى سنوات. وتخلق هذه الممارسة عيبا تنافسيا غير عادل حيث تتكبد شركات الطيران الهندية تكاليف التدريب التي كانت ستتكبدها شركات الطيران الأجنبية، وتتحمل أيضا تكاليف إرباك عملياتها.

٦-٢ وفيما يتعلق بالشركات الهندية التي تنفذ عمليات محلية ودولية مشتركة، فإن أي فقدان للموظفين الفنيين والمهرة يغلب أن يؤثر أولا في قدرتها على خدمة الأسواق الدولية نظراً إلى الحجم الحالي والمخطط لعملياتها الدولية. كما تخلق التحديات التي تواجهها بسبب هجرة الموظفين تأثيرا متتاليا على أبعاد تشغيلية متعددة. وتساهم الاضطرابات التشغيلية، بما في ذلك الإلغاء المتكرر للرحلات الجوية وتعديلات مواعيد الرحلات، بشكل مباشر في زيادة تكاليف التدريب وعدم الكفاءة في تخصيص الموارد. وتخلق هذه التحديات المباشرة عوائق أمام خطط التوسعات في الأسطول وتطوير المسارات الجوية، حيث يجب على شركات الطيران تركيز الموارد على الحفاظ على استقرار العمليات الحالية بدلا من متابعة مبادرات النمو. ويؤدي عدم الاستقرار إلى تقويض خطط الموارد البشرية والاستثمار في الأجل الطويل، مما يجعل من الصعب على شركات الطيران الهندية بناء استراتيجيات مستدامة للقوى العاملة في سوق هندية سريعة التطور. وبالإضافة إلى ذلك، تتسبب هذه التحديات في إحداث خسائر اقتصادية تؤثر في قدرة شركات الطيران الهندية على المنافسة في الأسواق الدولية، مما قد يحد من قدرة البلاد على الاستفادة من مكانتها كواحدة من أسرع أسواق الطيران نموا في العالم وتحقيق هدفها الطموح المتمثل في نقل ٣٠٠ مليون راكب محلي بحلول عام ٢٠٣٠. وهذا التأخير في نشر خطط السعة المبنية على إدخال الطائرات الجديدة يؤثر أيضا في هيئات الطيران المدني الهندية تأثيرا اقتصاديا، مما يفسد مفهوم "تكافؤ الفرص" المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو.

٧-٢ وقد أصدرت الحكومة الهندية مؤخرا نشرة متطلبات الطيران المدني، القسم السابع، السلسلة العاشرة، الجزء الثاني، العدد الثالث التي تفرض حدا أدنى لفترة الإشعار، وإصدار شهادة عدم ممانعة للمسؤول الأول وقائد الطائرة، مما يضمن سير العمل في قطاع الطيران المدني في السوق المحلية الهندية بطريقة منتظمة فيما يتعلق بحركة تنقل الطيارين بين شركات الطيران الهندية.

٣- الخلاصة

١-٣ تود الهند، من خلال ورقة العمل هذه، أن تعرب عن قلقها إزاء تكرار ميل شركات طيران تابعة لبعض الدول المتعاقدة إلى استقطاب الموظفين الفنيين المدربين العاملين لدى شركات الطيران الهندية دون أي مشاور و/أو إشعار، مما قد يتسبب في إرباك انتظام سير العمل في مجال الطيران المدني الهندي. وتدعو الورقة إلى وضع مدونة قواعد سلوك بشأن تنقل الموظفين فيما بين الدول الأعضاء، وذلك للتخفيف من التأثير الضار على شركات الطيران الهندية فيما يتعلق بالمسألة التي سبق تفصيلها أعلاه. ومن شأن مثل هذه الضمانات أن تساعد شركات الطيران في جميع الدول الأعضاء على كفالة سير عمليات الطيران المدني لديها بطريقة منتظمة.