A40-WP/130
EX/53
30/07/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٥ من جدول الأعمال: برامج الإيكاو للتدريب وبناء القدرات في مجال الطيران

التوحيد القياسي للتدريب في مجالي البحث والإنقاذ

(ورقة مقدّمة من الإمارات العربية المتحدة)

الموجز التنفيذي

قد سلطت الضوء الدراسات الأخيرة لاتجاهات عدد من حوادث على الحاجة إلى تحسين التشغيل البيني في عمليات البحث والإنقاذ، وذلك من أجل دعم تنفيذ هذه العمليات تنفيذا موقوتاً وفعالاً. وقد استضافت الإمارات العربية المتحدة ورشة عمل بشأن التدريب في مجالي البحث والإنقاذ وحددت المجالات التي تستحق التحسين وأوصت الجمعية العمومية بدراستها.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

أ) أن تأخذ علما بمحتويات ورقة العمل؛

ب) أن تنظر في المسائل الأخرى التي يمكن أن تعالجها عملية التوحيد القياسي الدولي لتدريب على عمليات البحث والإنقاذ؛

ج) أن تطلب إلى الأمينة العامة أن تنظر في اعتماد مفهوم "إطار دولي للتدريب القائم على الكفاءة لعمليات البحث والإنقاذ" وذلك بالتعاون مع الوكالات الأخرى، مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO)".

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للأمن والسلامة والتسهيلات.
الآثار المالية:	ما من موارد إضافية مطلوبة.
المراجع:	الوثيقة (Doc 9731) – الدليل الدولي لعمليات البحث والإنقاذ الجوية والبحرية (IAMSAR)، المجلد الثاني الوثيقة (Doc 10075) – القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٦/١٠/٦)، القرار ٣٨–١٢ الوثيقة (Doc 10004) – الخطة العالمية للسلامة الجوية (٢٠١٧–٢٠١٩)، الفقرة ٢–٢–٢–٤ مفهوم العمليات (CONOPS) – النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS) V6.0

١– المقدمة

١–١ تعتبر الاستجابة الفعالة والفورية لعمليات البحث والإنقاذ من الأمور الحيوية للمحافظة على الأرواح بعد أي حادث من حوادث الطيران أو اختفاء طائرة من الطائرات. وإن تنفيذ عمليات البحث والإنقاذ في الوقت المناسب وبطريقة الفعالة لرهن بالتنسيق الوثيق بين مركز تنسيق عمليات الإنقاذ (RCC) ووكالات الدعم الأخرى، لا سيما في حال وقعت الحوادث عبر

الحدود أو شملت أكثر من دولة. وإن التواصل والتنسيق الفعالين بين الوكالات العديدة التابعة لدولة معينة أو وكالات الدول المتعددة يعتمدان أيضا على التوحيد القياسي للمصطلحات والإجراءات.

١-٢ ولقد سلطت الاتجاهات العديدة لحوادث الواقعة في السنوات الأخيرة الضوء على الثغرات في عمليات البحث والإنقاذ التي تجريها أكثر من دولة. وإن التأخير، حتى ولو كان بسيطا، في عملية البحث والإنقاذ من شأنه أن يؤثر سلبا على فرص بقاء الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة على قيد الحياة؛ لذلك، من بالغ الأهمية أن نضمن التواصل والتنسيق الفعالين بين مختلف وكالات البحث والإنقاذ من أجل إنقاذ الأرواح.

٢- المناقشة

١-٢ استضاف المركز الوطني للبحث والإنقاذ للإمارات العربية المتحدة ورشة عمل دولية للتوحيد القياسي لعمليات التدريب في مجالي البحث والإنقاذ من ١٢ إلى ٢٠١٩/٦/١٣. وقد شارك في هذا الحدث ٥٥ ممثلا عن الوكالات الجوية والبحرية من الاتحاد الروسي والكويت ونيوزيلندا والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية.

٢-٢ وكان الهدف الرئيسي لورشة العمل التعريف بالتحديات الحالية التي تواجهها عمليات البحث والإنقاذ وتحديد ما إذا كان التوحيد القياسي الدولي لعمليات التدريب وترخيص العاملين في مجالي البحث والإنقاذ يمكن أن يعالج تلك الصعوبات والتحديات. وقد توصّل المشاركون إلى توافق للآراء بشأن خمسة بنود، على الأقل، من شأنها أن تتيح تحسين خدمات البحث والإنقاذ من خلال التوحيد القياسي للتدريب في مجال البحث والإنقاذ.

٣-٢ إن العديد من الهيئات الصغيرة التي توفر عمليات البحث والإنقاذ يعتمد اعتمادا كبيرا على عمليات التدريب التي يتم تمويلها تجاريا. وإن الافتقار إلى التوحيد القياسي الدولي من شأنه أن يعرّض وكالة للبحث والإنقاذ المتعاقد معها للحصول على التدريب الذي قد يكون متقادما وغير ممتثل ولا متماش مع الإجراءات الحالية التي تصدر عن الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية (IMO)، مما قد يعرقل التشغيل البيني بين الدول يُفضي بالتالي إلى تعرض الركاب إلى الخطر.

٤-٢ وحاليا ما من شروط دولية مفروضة على المؤهلات وإجراءات الترخيص وإعادة الترخيص للعديد من المدربين التجاريين في مجالي البحث والإنقاذ. وإن الافتقار إلى الشروط الدولية التي ترعى المدربين في مجالي البحث والإنقاذ يعرّض الطلاب إلى إجراءات غير قياسية والاعتماد على مواد تدريبية غير متّسقة مع التنظيمات المعتمدة حاليا في منظمتي (IMO) و(ICAO). وإن إنشاء إطار بأدنى حدّ ممكن من القواعد القياسية يمكن أن يحسّن من اجمالي نوعية التدريب المقدم ويعزّز عملية التوحيد القياسي للتشغيل البيني بين الدول ويوفّر الضمانات بأن المنظمات التي تنفذ عمليات البحث والإنقاذ توظّف المدربين المناسبين.

٥-٢ إن عددا من المهارات المطلوبة لمنسّق مهام عمليات البحث والإنقاذ محدد في المجلد الثاني من الدليل الدولي لعمليات البحث والإنقاذ الجوية والبحرية (IAMSAR). ولكن هذه اللائحة ليست كاملة. وإن كفاءة الخدمات المقدمة في مجالي البحث والإنقاذ وقدرتها على العمل بطريقة متّسقة مع دولة أخرى تعتمدان اعتمادا كبيرا على التدريب الموحّد ذي النوعية وعلى مهارة الموظفين المنفذين لهذه العمليات. وإن العديد من المهارات المطلوبة من العاملين في مركز (RCC) للنجاح في تنفيذ عمليات البحث والإنقاذ يتقهقر مع الزمن. وفي غياب التمارين والتدريبات والمناورات المتكررة وبدون الاعتماد على استعراض للعمليات بشكل منتظم، قد يتعرض من يهتم بهذه العمليات والأشخاص المستغيثون لخطر الموت.

٦-٢ وتكمن عملية اعتماد العاملين في مجالي البحث والإنقاذ (SAR) في يد السلطة الحكومية للبحث والإنقاذ. وفي حين أن المجلد الثاني لوثيقة (IAMSAR) يقدم العديد من الإرشادات بشأن توفير عمليات البحث والإنقاذ، فإن عملية تحديد المؤهلات وإجراءات الاعتماد للعاملين في هذا المجال عادة ما تتم بطريقة مستقلة وبدون استشارة الشركاء الآخرين في عمليات SAR ولا الدول المجاورة.

٢-٧ إن الافتقار إلى عملية موحّدة لتحديد مؤهلات العاملين في مجالي البحث والإنقاذ يمكن أن يفضي إلى درجات مختلفة من الكفاءة لمنفذي تلك العمليات المنتمين إلى الوكالات والدول المتعددة والمختلفة، مما يتسبب بسوء التواصل وعدم القدرة على العمل المشترك والفعال، ومما يؤول في نهاية المطاف إلى إبطاء الاستجابة بشكل عام.

٢-٨ ولاحظ التقرير المعني بحادث الخطوط الجوية الفرنسية الرحلة ٤٤٧ ما يلي: "... إن الدورات التدريبية التي أنجزها العاملون في مركز تنسيق عمليات الإنقاذ الجوية (ARCC)[١] ومركز تنسيق عمليات الإنقاذ البحرية (MRCC)[٢] تعتمد اعتمادا كبيرا على الخبرة في هذين المركزين. فليس هناك من تدريب مشترك ولا موحّد لمعالجة مهام البحث والإنقاذ[٣]."

٢-٩ وبناء عليه، أوصى "مكتب التحقيق والتحليل لسلامة الطيران المدني" في فرنسا بما يلي:.

"تعدّ المديرية العامة للطيران المدني (DGAC)[٤]، بالتعاون مع الخدمات الأخرى المسؤولة عن هذا المجال، إطارا متّسقا للتدريب ولاعتماد المشغلين الجويين المسؤولين عن عمليات البحث والإنقاذ في فرنسا؛ [التوصية FRAN-2012-033]"

و

"تحدّد الإيكاو الإطار لتدريب مشغلي عمليات البحث والإنقاذ في إطار قواعدها القياسية وتوصياتها الدولية. [التوصية FRAN-2012-034]"

٢-١٠ إن قرارات الجمعية العمومية سارية المفعول تدعم مفهوم الاتّساق العالمي كما تسلط عليه الضوء في القرار ٣٨-١٢[٥]؛

"حيث أنّ تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية[٦] واجراءات خدمات الملاحة الجوية[٧] بصورة مرضية هو أمر مرهون بوجود العاملين المؤهلين الأكفاء؛"

"ينبغي للمجلس أن يساعد الدول الأعضاء على اتّساق مستويات كفاءة موظفي الطيران. وتقوم هذه الجهود على ... نهج قائم على الكفاءة."

٢-١١ وبالإضافة إلى ذلك، تلاحظ الخطة العلمية للسلامة الجوية ما يلي: "إن نهجا فعالا ومتّسقا عالميا لخدمات البحث والإنقاذ لضروري.[٨]"

٢-١٢ سلط اختفاء الرحلة الماليزية رقم ٣٧٠ الضوء على أوجه التعقيد لعمليات البحث والإنقاذ التي تنفذها أكثر من دولة، لا سيما عندما لا يحدد موقع البحث. وقد كان الجمهور العام منتقدا لأقصى درجة لقطاع الطيران، لأنه لم يستطع أن يحدد موقع الطائرة ولا حتى الموقع التقريبي للحادث. وقد أفضى ذلك إلى تطوير النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران (GADSS).

---

[١] مركز لتنسيق الإنقاذ الجوي.

[٢] مركز لتنسيق الإنقاذ البحري.

[٣] مكتب تحقيقي والتحليل لسلامة الطيران المدني (BEA)، التقرير الختامي بشأن الحادث الواقع في ٢٠٠٩/٦/١ الذي تعرضت له الطائرة آيرباص (A330-203) المسجلة (F-GZCP).

[٤] المديرية العامة للطيران المدني (السلطة الفرنسية للطيران المدني).

[٥] وثيقة الإيكاو (Doc 10075)، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (في ٢٠١٦/١٠/٦)، القرار ٣٨-١٢.

[٦] القواعد والتوصيات الدولية الموصى بها.

[٧] إجراءات خدمات الملاحة الجوية.

[٨] وثيقة الإيكاو (Doc 10004)، الخطة العالمية للسلامة الجوية (٢٠١٧-٢٠١٩)، الفقرة ٣-٢-٢-٢.

٢-١٣ يقر الموجز التنفيذي لمفهوم العمليّات (CONOPS) لنظام (GADSS) بأهمية التدريب المتّسق وينصّ على ما يلي: "إن كفاءة تنفيذ خدمات البحث والإنقاذ هي بقوة أضعف حلقة في سلسلة العاملين والإجراءات والنظم والمعلومات. لذلك، من الأهمية البالغة بمكان أن يتم اعتماد إطار عالمي في تصميم نظام (GADSS)، بما في ذلك مراعاة المجالات الرئيسية للتحسينات ... مثل التنسيق المعزَّز وتبادل المعلومات وتحسين التدريب للتصدّي ومواجهة ظروف قليلة الشيوع.[٩]"

٢-١٤ إن التوحيد القياسي الدولي للتدريب وتحديد المؤهلات واجراءات ترخيص إجازة العاملين من الأمور المشتركة فيما بين قطاع النقل الجوي وقطاع النقل البحري. وإن مهن الطيارين ومراقبي الحركة الجوية خضعت ولعقود خلت للأطر الموحّدة دوليا للتدريب. ومؤخرا، إن استحداث أطر التدريب القائم على الكفاءة لمراقبي الحركة الجوية والعاملين في مجال إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (ATSEPS) قد تحسّن كثيرا بالاستناد الى التدريب المتّسق على مدار العقود. ويعتمد نهج التدريب القائم على الحاسوب على منهج يركز على النواتج ومن شأنه أن يوفر للأشخاص المهارات اللازمة لكي يضطلعوا بمهامهم بطريقة مأمونة وبالغة الكفاءة والفاعلية.

٣- الاستنتاجات

٣-١ يُطلب من الدول أن تقدم الاستجابة الفعالة لتنفيذ عمليات البحث والإنقاذ في أقاليمها أو في مجال مسؤولياتها.

٣-٢ يعتمد توفير خدمات البحث والإنقاذ بطريقة تتّسم بالكفاءة على التواصل والتنسيق الناجحين بين جميع الأطراف وعلى توافر العاملين من أصحاب المهارات المناسبة.

٣-٣ ليس هناك من إطار متّسق عالميا لتوفير التدريب للعاملين في مجالي البحث والإنقاذ لضمان التشغيل البيني فيما بين مراكز التنسيق للإنقاذ والوكالات الأخرى، وهذا الأمر من الأمور الحرجة لتنفيذ عمليات إنقاذ فعالة وموقوتة.

٣-٤ يتمتع قطاع الطيران بخبرة طويلة في مجال التوحيد القياسي لعمليات التدريب وتدعم المبادرات الأخيرة نهجا قائما على الكفاءة، كما تمّ تسليط الضوء عليه في قرارات الجمعية السابقة والقواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الإرشادية.

٣-٥ بينت ورشة العمل التي استضافتها الإمارات العربية المتحدة أن إعداد إطار دولي للتدريب من شأنه أن يفيد إفادة كبيرة عمليات البحث والإنقاذ التي تسمح بإنقاذ الأرواح على المدى الطويل.

٣-٦ يمثل إنشاء مجموعة عمل مشتركة بين الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية (IMO) الطريقة الفضلى لمواصلة تعزيز العمل على إعداد مفهوم لإطار دولي للتدريب.

– انتهى –

[٩] الإيكاو، مفهوم العمليات للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في مجال الطيران.