



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٩ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وآليات تنسيق التنفيذ الإقليمية الخاصة بالملاحة الجوية

مشروع اقتراح لحل مستدام لنقص مفتشي طائرات هليكوبتر المؤهلين

ومن ذوي الخبرة في عمليات الطائرات وصلاحياتها للطيران

(مقدمة من جمهورية غيانا وجمهورية سورينام)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة على الاجتماع اقتراحا بحل مستدام لنقص مفتشي طائرات هليكوبتر المؤهلين ومن ذوي الخبرة في عمليات الطائرات وصلاحياتها للطيران.

الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علما بالمعلومات المقدمة؛

ب) دعوة الدول الاعضاء ذات القدرات المالية والفنية على المساهمة في أنشطة المشروع؛

ج) دعوة الإيكاو إلى التعاون مع جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) من أجل إيجاد حلول مستدامة لنقص مفتشي طائرات هليكوبتر المؤهلين ومن ذوي الخبرة في عمليات الطائرات وصلاحياتها للطيران بالإقليم المعني.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتعلق بالسلامة
الآثار المالية:	لا تنطبق
المراجع:	الوثيقة (Doc 8335) - دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة الوثيقة (Doc 9734) - دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء الأول - إنشاء وإدارة جهاز حكومي لمراقبة السلامة الجوية

١- المقدمة

١-١ في عام ٢٠٠١، وافق سبع دول أعضاء من الجماعة الكاريبية (CARICOM)، وفي ظل رعاية منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، على إنشاء رابطة لهيئات الطيران المدني في منطقة الكاريبي (ACAAC) مع النظام الإقليمي المؤقت لمراقبة السلامة الجوية في منطقة الكاريبي (RASOS) بوصفها الهيئة التشغيلية القائمة في جامايكا.

٢-١ ولقد استند القرار على السعي المشترك إلى تطوير الطيران في الإقليم تطويراً منتظماً وسليماً، وعلى الإقرار بالحاجة إلى التعاون من أجل الاستخدام الأمثل لموارد الإقليم الشحيحة.

٣-١ وبغية توسيع نطاق أنشطته فقد بدأ تنفيذ اتفاق جديد أنشئ بموجبه جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي (CASSOS) في ٢٠٠٨/٧/٣.

٤-١ ويعمل جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي تحت إشراف مجلس إدارته وتتمثل مهامه ومسؤولياته الرئيسية في تيسير تبادل الخبرات والموارد والمعلومات بما في ذلك استخدام مفتشي سلامة الطيران استخداماً يشمل عدة بلدان واتساق القواعد القياسية والإرشادات والتدريب وإجراءات التفقيش والنماذج، وتنسيق تنظيم ندوات وحلقات عمل تدريبية ترمي إلى تزويد الإقليم بالعاملين المهرة والمدربين في مجال الطيران.

٢- التكيف مع نوع التشغيل الجديد

١-٢ خلال السنوات الأخيرة، ازدادت عمليات طائرات هليكوبتر ازدياداً كبيراً في بلدان مثل غيانا وسورينام نظراً لأنشطة المناجم ومشاريع الاستكشاف في المياه العميقة. وتقتضي هذه الأنواع الجديدة من العمليات أن تمتلك سلطات الطيران المدني القدرة على ترخيص عمليات طائرات هليكوبتر والإشراف عليها. ومع ذلك، فقد لوحظ أن تلك البلدان فضلاً عن دول أعضاء أخرى في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي ليس لديها ما يكفي من مفتشي طائرات هليكوبتر من أجل الاضطلاع بعمليات الترخيص ومواصلة مراقبة المشغلين الجويين الجدد لطائرات هليكوبتر. ولقد تمكنت الدول الأعضاء في جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي من توظيف وتدريب مفتشين للسلامة ولكن للأسف فإن أولئك الذين اكتسبوا الخبرة اللازمة وجدوا فرص عمل أكثر جاذبية في جهات أخرى من العالم.

٢-٢ وبموجب الفقرة ٢-٢-١-٨ من الجزء الثاني من الملحق الثالث - طائرات هليكوبتر، من الملحق السادس - عمليات الطائرات، واللوائح الوطنية ذات الصلة، يجب على دولة المشغل أن تُنشئ نظاماً لكل من ترخيص ومواصلة مراقبة المشغل الجوي وفقاً للمرفق (١) من ذلك الملحق والمرفق (١) من الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة من أجل ضمان المحافظة على القواعد القياسية المتصلة بترخيص التشغيل والإشراف عليه.

٣- الحل المقترح

١-٣ وبغية التغلب على الافتقار إلى مفتشي طائرات هليكوبتر المؤهلين وذوي الخبرة في غيانا وسورينام وفي بعض البلدان الأخرى بإقليم الكاريبي، يُقترح أن يقوم جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي بإعداد مشروع إقليمي تتسقه الإيكاو، والذي يراعي الخطوات التالية:

أ) تجميع المعلومات التالية بشأن المشغلين الجويين المرخصين ومقدمي الطلبات في كل دولة: الأسماء وعدد وطرز طائرات هليكوبتر وأنواع العمليات المرخصة والمطلوبة وعدد الطيارين وعدد فنيي الصيانة واسم ومكان مقر العمل التجاري وعدد محطات صيانة الطائرات وفحصها وعدد الحوادث والوقائع الخطيرة وحالة نظام إدارة السلامة بالنسبة للمشغلين الجويين المرخصين وطرزات طائرات هليكوبتر التي تقتضي اعتماد الطيارين لتشغيل تلك الطائرات؛

- (ب) تجميع المعلومات التالية بشأن مفتشي طائرات هليكوبتر في كل دولة: الأسماء والتراخيص، وأهليات الطراز والخبرة ونوع التدريب الأولي والمتكرر وصلاحيات كفاءاتهم؛
- (ج) تحديد ما يلي: العدد اللازم من المفتشين بالنسبة للإقليم على أساس البيانات المجمعة، ورغبة الدول في توظيف مفتشي طائرات هليكوبتر والكفاءات والسير الذاتيين؛
- (د) إعداد ما يلي: تحليل ثغرات البرامج التدريبية وتعديلات مدخلة على البرامج التدريبية؛
- (هـ) تدريب مفتشي طائرات هليكوبتر واستعراض استدامة الكفاءات بواسطة التدريب المتكرر؛
- (و) تعيين جهات اتصال من غيانا وسورينام من أجل إدارة المشروع إلى جانب مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الجنوبية؛
- (ز) رسم استراتيجية من أجل الاحتفاظ بالموهب؛
- (ح) تقصي الحلول الداخلية.

٤ - الاستنتاجات

- ٤-١ أكمل مكتب الإيكاو الإقليمي لأمريكا الجنوبية مشروع اقتراح بشأن تنفيذ الحلول المذكورة أعلاه، ومع ذلك لا يزال يتعين البحث عن الموارد الفنية والمالية وإقرارها. ولقد جرى تحديد بعض مصادر التمويل المحتملة على النحو التالي:
- أموال من جهاز مراقبة سلامة وأمن الطيران في الكاريبي؛
 - أموال من ميزانية مشاريع أمن وسلامة الطيران (SAFE)؛
 - أموال من الدولة المضيفة؛
 - أموال أخرى: منح من دول أخرى أعضاء في المنظمات.

- انتهى -