

صلاحيية وسلامة الطيران في دول مجلس التعاون الخلييي: تأسيس إطار عمل مشترك



نظرة عامة

إن ضمان معايير السلامة لطاقم وموظفي الرحلة الجوية على أرض الواقع، يستدعي وضع إطار تنظيمي شامل لسلامة وصلاحية الطيران بحيث يشتمل على تصميم الطائرة وحالتها المادية في ظل تشغيلها المستمر مما يجعل التزام المنظمات والموظفين ومسؤوليتهم عن الصيانة أمرًا حتميًا. فعلى العكس من قطاع الطيران المدني، فإن أغلب الجيوش تضع متطلبات خاصة بها لصلاحية وسلامة الطيران العسكري. لازالت دول مجلس التعاون الخليجي تعتمد بشكل حتى (OEMs) أساسي على مصنعي المعدات الأصلين تستطيع العمل مع مقاولي صيانة وإصلاح وعمرات ومشغلين محليين لتوفير مثل هذه المتطلبات (MRO) لبرامج الطائرات العسكرية

في ظل تحرك دول مجلس التعاون الخليجي نحو إنشاء سلطات الطيران العسكري - بما سيعود بفوائد طويلة الأجل ومتعددة الأوجه - فإن إنشاء إطار عمل متناغم على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي سيكون حجر الأساس للتعاون متعدد الجنسيات والذي قد يزيد من توافر الطائرات، ويقلل المدد الزمنية للبرامج، والأهم من ذلك هو خفض تكاليفها. إن إنشاء آلية تنسيق لتطوير المتطلبات القياسية بالإضافة إلى وضع خارطة طريق مشتركة سيؤديان إلى تعجيل الجهود طويلة الأجل لاكتساب القدرة على إصدار الشهادات العسكرية الشاملة. إن دول مجلس التعاون الخليجي لديها القدرة على تبني نهج البدء بالتركيز (MAAs) السريع لسلطات الطيران العسكري بدايةً على جوانب استمرار صلاحية الطيران حيث يتم وضع معايير الأداء والمعايير المهنية وإجراءات التشغيل مع البدء في عملية صقل النظام (SOPs) القياسية البيئي المطلوب.



صلاحية وسلامة الطيران في السياق العسكري: ومضة

صلاحية الطيران أمر ضروري لضمان معايير السلامة لطاقم وموظفي الرحلة الجوية على أرض الواقع. إن النهج الشامل يضمن اعتماد جميع جوانب الطائرة بأنها صالحة للطيران وأمنة - بدايةً من تصميم الطائرة إلى حالتها المادية في ظل تشغيلها المستمر بالإضافة إلى التزام المنظمات والموظفين ومسؤوليتهم عن الصيانة والتي تُعد أمرًا حتميًا. في القطاع المدني، فإن منظمة تضع إرشادات صلاحية (ICAO) الطيران المدني الدولي وسلامة الطيران المدني لسلطات الطيران المدني الوطنية والمسؤولة عن الحفاظ على الأطر التنظيمية (CAAs) لجميع الطائرات المدنية في بلادها. وبالرغم من ذلك، فإن الطائرات العسكرية مستثناة من إرشادات منظمة في مجال الدفاع، فإن (ICAO) الطيران المدني الدولي الدول تتحمل هي المسؤولة بمفردها عن وضع اللوائح والقوانين لضمان صلاحية الطائرات العسكرية للطيران ولكي تحلق بأمان. فكما هو الحال لسلطة الطيران المدني فإن سلطة صلاحية الطيران العسكري، (CAA الوطنية تكون هي المفوضة عادة داخل وزارة الدفاع (MAA) والمكلفة بمسؤولية صلاحية الطيران العسكري وتنظم الجوانب التشغيلية والتقنية لضمان الامتثال لمعايير السلامة التي تحددها السلطة.

في ظل عدم وجود مبادئ توجيهية عالمية للطيران العسكري مناظرة لتلك الموجودة في منظمة الطيران المدني الدولي فإن الدول تنظم صلاحية وسلامة الطيران، (CAA) العسكري وفقًا لتقديرها وبصورة منفردة. نظرًا لأن معظم الجيوش تطور نظام صلاحية الطيران العسكري الخاصة بها، فإن عدم وجود القواسم المشتركة يبدو جليًا مما يخلق عقبات في طريق الفرص الناشئة للمشاركة وتعاون الموارد متعددة الجنسيات. يتزايد سعي الحلفاء والشركاء العسكريين نحو توحيد المعايير والقواسم المشتركة للقوانين والمنظمة لصلاحية وسلامة الطيران العسكري، وذلك بالتنسيق متعدد الجنسيات حتى يتمكنوا من استغلال الفوائد المحتملة للمنشآت والموظفين والمهندسين بما يتجاوز الحدود الوطنية مما يتيح لهم إمكانية تطبيق أفضل الممارسات وتشارك قطع

” يتزايد سعي الحلفاء والشركاء العسكريين نحو توحيد المعايير والقواسم المشتركة للقوانين والمنظمة لصلاحية وسلامة الطيران العسكري، وذلك بالتنسيق متعدد الجنسيات حتى يتمكنوا من استغلال الفوائد المحتملة للمنشآت والموظفين والمهندسين بما يتجاوز الحدود الوطنية مما يتيح لهم إمكانية تطبيق أفضل الممارسات وتشارك قطع الغيار

الغيار. إن التعاون متعدد الجنسيات يُبشر بزيادة الوفرة التشغيلية للطائرات العسكرية، والحد من المدد الزمنية للبرنامج، والأهم من ذلك هو خفض التكاليف المتعلقة بمشكلات صلاحية وسلامة الطائرات العسكرية. إن الآثار الإيجابية لهذا الاتجاه ستفيد مؤسسات الصيانة في القطاع الخاص المسؤولة عادةً عن صيانة الطائرات العسكرية بالإضافة إلى فوائدها للمشغلين العسكريين الباحثين عن دعم أكثر فعالية

الاستعانة بمصادر خارجية لصلاحية الطيران لمصنعي (OEMs) المعدات الأصليين في دول مجلس التعاون الخليجي

لقد تعهدت جيوش دول مجلس التعاون الخليجي برامج استحواذ رئيسية للطائرات على مدار العقد الماضي، والتي اتحدت جنبًا إلى جنب مع شركات قوية تاريخياً مما أدى بدوره، (OEMs) مع مصنعي المعدات الأصليين إلى وجود حالة منطقية للاعتماد على مصنعي المعدات لضمان صلاحية وسلامة الطيران (OEMs) الأصليين العسكري. لقد كان ذلك سعيًا بسيطًا نسبيًا، نظرًا لأن معظم هذه البرامج المتعلقة بهياكل الطائرات العسكرية المتطورة جاءت بالاعتماد على تصميمات مثبتة لم تتحقق الاستفادة المرجوة منها على المستوى التشغيلي. وبالرغم من ذلك، ونظرًا لأن جيوش دول مجلس التعاون الخليجي أصبحت أكثر نشاطًا في العمليات المستمرة

المحتويات

صلاحية وسلامة الطيران في السياق العسكري: ومضة

الاستعانة بمصادر خارجية لصلاحية الطيران لمصنعي المعدات الأصليين

التوجه نحو سلطات الطيران العسكري في دول مجلس التعاون الخليجي

العمل لبلوغ الهدف النهائي

تطوير قدرة شاملة: ضرورات سلطات الطيران العسكري

نهج البدء السريع لسلطات الطيران العسكري في دول مجلس التعاون الخليجي

سلطات الطيران العسكري (MAAs) وإدارة التغيير: العمل المُضني المُنتظر

03

03

04

05

06

07

08

(MAWA) منتدى سلطات صلاحية الطيران العسكري عام 2008 لتنسيق لوائح وقوانين صلاحية الطيران العسكري الأوروبي، ويجمع ممثلين من أعضاء سلطات وممثلي الصناعة للتطوير (MAAs) الطيران العسكري المشترك لمتطلبات صلاحية الطيران العسكري الأوروبي يحظى منتدى سلطات صلاحية الطيران (EMARS) بنطاق واسع من الاهتمام قد لا (MAWA) العسكري يكون ضروريًا لدول مجلس التعاون الخليجي محاكاته في الوقت الحالي ولكنه يمثل نموذجًا أساسيًا قيمًا يمكن السعي للوصول إلى مستواه. لقد تطورت متطلبات على مر (EMARS) صلاحية الطيران العسكري الأوروبي السنين لتغطي الشهادات الأولية للطائرات، وصيانة الطائرات، ومؤسسات التدريب على الصيانة، ورخصة موظفي الصيانة، وإدارة استمرار صلاحية الطيران.

العمل لبلوغ الهدف النهائي

في دول مجلس (MAAs) إن سلطات الطيران العسكري التعاون الخليجي يجب أن تعمل بالأخير على تأسيس كفاءات مستقلة للحصول على الشهادات العسكرية مما يعود بفوائد وطنية طويلة الأجل تمتد إلى ما هو أبعد من ذلك بكثير. في هذا المستوى، سيبدأ عمل سلطات الطيران مبكرًا في عملية شراء الطائرات أو (MAAs) العسكري تطوير البرامج، وذلك بمجرد تحديد المستخدمين لمتطلبات الكفاءة. ثم بعد ذلك ستعمل سلطات الطيران العسكري في دول مجلس التعاون الخليجي بشكل وثيق (MAAs) مع منظمات التصميم والتصنيع لتحديد متطلبات صلاحية الطيران فيما يخص برنامج الطائرات بناءً على المعايير المدنية أو معايير الدفاع أو كليهما، بحيث ينتج عن ذلك عمل أساس لاعتماد الشهادة وفقًا لتقييم تصميم وتصنيع الطائرة.

الوطنية (MAA) لنفترض أن سلطة الطيران العسكري اقتنعت بعد المراجعات التي تقوم بها خلال مرحلة التصميم والتطوير بأن تصميم المنظمة المعتمدة يفى بالمتطلبات المتفق عليها بحسب اشتراطات الشهادة. في هذه الحالة، سيتم إصدار تصريح بالطيران ضمن الحدود إن الأدلة (MAA) التي تحددها سلطة الطيران العسكري الداعمة من رحلات الطيران التجريبية المقدمة إلى سلطة

” في ظل الخبرة والتجربة الكبيرة المتوفرة من سلطات الطيران المدني الوطنية لكل بلد، وبالتعاون بين تحالفات وشركات سلطات القائمة، ومع (MAAs) الطيران العسكري (OEMs)، وجود مصنعي المعدات الأصليين فإن دول مجلس التعاون الخليجي لا تحتاج إلى البدء من نقطة الصفر في تطوير نماذج تشغيلية لسلطات الطيران العسكري أو في وضع الأطر التنظيمية (MAAs) وإرشادات صلاحية وسلامة الطيران

رخص موظفي الصيانة. ولذلك، فإن التحرك نحو تأسيس وتطوير مناهج شاملة (MAAs) سلطات الطيران العسكري لصلاحية وسلامة الطيران العسكري، يتجاوز ما هو أكثر بكثير من مجرد توظيف العمل القائم على مصنعي المعدات كما كان الحال في الماضي لصلاحية (OEMs) الأصليين الطيران، ولكنه يتطلب برنامجًا متعدد الأوجه لبناء القدرات التقنية. في ظل الخبرة والتجربة الكبيرة المتوفرة من سلطات الطيران المدني الوطنية لكل بلد، وبالتعاون بين تحالفات وشركات سلطات الطيران العسكري القائمة، ومع وجود مصنعي المعدات الأصليين (MAAs) فإن دول مجلس التعاون الخليجي لا تحتاج إلى البدء من نقطة الصفر في تطوير نماذج تشغيلية لسلطات أو في وضع الأطر التنظيمية (MAAs) الطيران العسكري وإرشادات صلاحية وسلامة الطيران العسكري.

بالأخذ في الاعتبار ميزة القواسم المشتركة على سبيل المثال: لأسطول الطائرات التعريفات الرئيسية، والمختصرات، والوثائق الداعمة مثل كُتب دليل التشغيل ومناهج تدريب موظفي الصيانة، والتي يمكن الوصول إليها الجديدة (MAAs) نسبيًا، فإن سلطات الطيران العسكري في دول مجلس التعاون الخليجي يمكنها أن تتكيف وتبني العديد من الأطر والآليات وإجراءات التشغيل القياسية بسرعة إلى حد ما. يجب أن تكون دول مجلس (SOPs) التعاون الخليجي قادرة على التحرك بسرعة في تأسيس الوطنية، مع النظر في (MAAs) سلطات الطيران العسكري فوائد التنسيق المبكر لخلق قواسم مشتركة منذ البداية، وإنشاء منتدى على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي على غرار منتدى سلطات صلاحية الطيران العسكري تأسس (EDA) التابع لوكالة الدفاع الأوروبية (MAWA)



ستكون مفيدة كذلك لجهود (MAAs) الطيران العسكري دول مجلس التعاون الخليجي المبذولة نحو صقل قواعد معرفية وخبرات جديدة، نظرًا لقدرتها على المساهمة في تطوير الصناعات الدفاعية المحلية وفرص العمل في مجال هندسة الطيران.

التوجه نحو سلطات الطيران العسكري (MAAs) في دول مجلس التعاون الخليجي وإجراء الدراسات المعيارية الدولية

تؤدي عادةً (MAAs) إن سلطات الطيران العسكري مجموعة من الوظائف الأكثر شمولاً بما يحقق التمكين ويكمل الوظيفة الأساسية لضمان صلاحية الطائرات العسكرية وأنها آمنة للتشغيل، ومن بين ذلك شهادات أنواع التصميم، واعتمادات التصميم، والإنتاج، ومؤسسات التدريب على الصيانة، وتصاريح الطيران التجريبي، وتسجيل الطائرات في السجلات الوطنية، والتأكد من أن المنتجات الجديدة أو التعديلات تتوافق مع التصميمات الخاصة بنوع الطائرات بالإضافة إلى

بسبب الديناميكيات العالمية وزيادة التركيز على التزامات تقاسم الأعباء مع متحدي وشركاء التحالفات، بدايةً من المهام القتالية إلى العمليات العسكرية بخلاف الحرب لذلك فإن منظور كيفية تلبية متطلبات (MOOTW) صلاحية وسلامة الطيران أصبح أكثر قوة.

إنه لمن الممكن أن يكون المصنعين الأصليين للمعدات ليسوا على دراية كافية بالتكلفة وذلك نظرًا لعدم وجود آليات التحكم اللازمة في التكاليف. في المقابل، فمن المحتمل أن تستند استجاباتهم للمتطلبات التشغيلية المتغيرة على عوامل أخرى غير الامتثال لتعليمات القيادة التشغيلية فحسب. علاوة على ذلك، ونظرًا لغياب المبادئ التوجيهية واللوائح والقوانين الوطنية، فإن الغموض الذي لا مفر منه حول المسؤولية النهائية ودور السلطة يوحى بضرورة مراجعة نموذج الاستعانة بمصادر خارجية لصلاحية وسلامة الطيران لمصنعي المعدات الأصليين. لذلك، ولتحقيق إدارة أساطيل الطائرات العسكرية على نحو أفضل، والتحكم في التكاليف وخفضها، وتلبية المتطلبات التشغيلية المتغيرة بشكل أكثر استجابة، واتخاذ قرارات مستقلة بشأن متى تكون الطائرات صالحة للطيران وأمنة للطيران، فإن دول مجلس التعاون الخليجي تزايد حاجتها إلى وجود سلطات طيران عسكري خاصة بها. من منظور أوسع، فإن سلطات (MAAs)

نهج البدء السريع لسلطات الطيران العسكري في دول مجلس التعاون الخليجي

ولتمكين بدء التشغيل السريع، يمكن لدول مجلس التعاون الخليجي أن يقتصر التركيز المبدئي لسلطات الطيران العسكري (MAAs) بها على جوانب استمرار صلاحية الطيران فيما يخص استدامة صلاحية الطائرات العسكرية وقدرتها على الطيران خلال فترة خدمته. لضمان استمرار صلاحية الطائرات العسكرية وقدرتها على الطيران، فإن سلطات الطيران العسكري (MAAs) تحتاج للكفاءة التنظيمية، وذلك لتستطيع القيام بما يلي:

- اعتماد مؤسسات التدريب على الصيانة عن طريق عمليات التدقيق والفحوصات المناسبة للتأكد من تطبيقها للعمليات والإجراءات والأنظمة الصحيحة في أداء أنشطتها؛
- منح التراخيص لموظفي صيانة الطائرات، وذلك وفقاً لمنهج دراسي معتمد ومعايير تدريب لضمان قيام الأفراد المؤهلين دون غيرهم بإجراء صيانة الطائرات العسكرية؛
- الموافقة على سلطة معينة ضمن إطار منظمات إدارة استمرار صلاحية الطيران (CAMO) الموجودة داخل الهيكل التنظيمي للمشغل لضمان إدارة العمليات المتعلقة بصلاحية وسلامة الطيران بشكل صحيح، ولضمان جمع البيانات المطلوبة، وضمان الاحتفاظ - على نحو ملائم - بسجلات الإبلاغ عن الأخطاء أو الأحداث غير المتوقعة.

إن الموضوع الرئيسي لمرحلة بدء تشغيل سلطات الطيران العسكري (MAAs) في دول مجلس التعاون الخليجي يتمثل في وضع معايير الأداء والمعايير المهنية وطرق العمل بالإضافة إلى إجراءات التشغيل القياسية (SOPs) على مستويات عمليات الإدارة والصيانة خلال متسلسلة أصحاب المصلحة. وذلك بضمان السماح فقط للأفراد ممن يتمتعون بالمؤهلات والتدريب والخبرة المناسبة لإجراء الصيانة على الطائرات العسكرية أو المسؤولية المنوطين بها في ذلك ضمن إطار منظمات إدارة استمرار

- إجراء المراجعات والتحقق من صحة الأدلة بشكل مستقل وذلك لمطابقة الطائرات بحسب متطلبات صلاحية للطيران؛

- إصدار الشهادة العسكرية لكل طائرة

إن كل عنصر من هذه العناصر يتألف من سمات فريدة من نوعها، ويتميز بشكل فردي عن غيره إلا أن هذه العناصر جميعها مترابطة، بما يشكل نظاماً لصلاحية وسلامة الطيران العسكري، وهو ما تحتاجه أي سلطة للطيران العسكري (MAA) ستحتاجها في دول مجلس التعاون الخليجي حتى تستطيع العمل بفعالية. يمثل كل عنصر كذلك قدرات فنية فريدة: فعلى سبيل المثال: ستحتاج أي من منظمات التصميم المعتمدة إلى الخضوع إلى إجراءات التحقيق من سلطة الطيران العسكري (MAA) للتأكد من التزامها بالعمليات والإجراءات والأنظمة المعمول بها لتصميم وصيانة وإنتاج الطائرات والأنظمة الفرعية. من ناحية أخرى، فإن أي من المؤسسات المعتمدة للتدريب على الصيانة ستحتاج إلى إثبات أن لديها عمليات وإجراءات وأنظمة لتدريب موظفي صيانة الطائرات بما يتماشى مع المعايير المهنية والمنهج المعتمد الذي صاغته سلطة الطيران العسكري (MAA). من ناحية أخرى، فسيحتاج موظفو الصيانة للحصول على رخصة وذلك من خلال عملية التحقق بأن كل فني لديه المؤهلات والخبرة والمهارات اللازمة لصيانة الطائرات العسكرية. لطالما كان عمل سلطة الطيران العسكري (MAA) مملأً. وفي الوقت الذي يكون فيه بناء العلاقات والشراكة أمران حيويان لتحقيق نتائج ناجحة، فإن سلطة الطيران العسكري (MAA) يجب أن تكون لديها القدرة للوصول إلى ما هو أعمق وأن تعمل في المناطق الرمادية وأن تنفذ القرارات التي قد لا تحظى بشعبية لدى أصحاب المصلحة.

” قد تكون سلطات الطيران العسكري نعمة لمهد الصناعات الدفاعية (MAAs) في دول مجلس التعاون الخليجي، وذلك نظراً لأنه بالإضافة إلى التزام الصناعات الدفاعية المحلية بالوفاء بالمعايير التنظيمية والشهادات، فإن سلطات الطيران العسكري ستعزز التنافسية الدولية، (MAAs) والقدرة على التصدير، وفتح إمكانية الوصول إلى الأسواق، بما يعطي الفرصة لتحقيق عوائد تفوق الاستثمار

محددة وواضحة تطل جميع جوانب صلاحية الطيران - بما في ذلك الشهادات والتراخيص والتسجيل - جنباً إلى جنب مع آليات تسهيل التعاون الفعال وتبادل المعلومات والتنسيق فيما بين سلطات الطيران المدني الوطنية على المستوى (MAAs) وسلطات الطيران العسكري الإقليمي. في ضوء قيام دول مجلس التعاون الخليجي فإنه لمن (MAAs) بتأسيس سلطات الطيران العسكري الضروري أن يتم تفويضها وتمكينها منفردة للأغراض التالية

- إنشاء سجل وطني للطائرات العسكرية؛
- تطوير المنهج الدراسي ومعايير التدريب ونظام الترخيص لموظفي الصيانة
- تطوير عمليات الموافقة واستمرار إصدار الشهادات لمؤسسات التدريب على التصميم والإنتاج والصيانة، بحيث تعتمد المنظمات ممن لديها العمليات والإجراءات والأنظمة المدققة حتى تتمكن هذه المنظمات من تنفيذ الأنشطة المرتبطة بذلك؛
- اعتماد سلطة ما ومحاسبتها ضمن الإطار التشغيلي لمنظمات إدارة استمرار صلاحية الطيران (CAMO)، وذلك لمراقبة الامتثال للوائح والقوانين
- إنشاء العمليات والقدرة على التفاوض والتعاون على تطوير أسس شهادة ما أو أسس إعادة التصديق لمنظمات التصميم والإنتاج المعتمدة؛
- تحديد شروط أو حدود الرحلات التجريبية المسموح بها وإصدار تصاريح الطيران؛

ستحتاج إلى إثبات ما إذا كان (MAA) الطيران العسكري تطوير الطائرة مستوفي لشروط المطابقة للحصول على الشهادة أم لا. يمكن بعد ذلك إصدار شهادة عسكرية كتصريح بالإنتاج الكامل. بمجرد بدء الإنتاج الكامل، التفتيش (MAA) يجب على سلطة الطيران العسكري والتصديق على مطابقة كل طائرة للتصميم المعتمد قبل تسجيلها في السجل الوطني للطائرات العسكرية

إن إجراء مثل هذه الأنشطة، يتطلب من سلطات الطيران في دول مجلس التعاون الخليجي أن (MAAs) العسكري تطور مختلف الكفاءات التقنية التمكينية والقدرات المؤسسية للبحث والهندسة وتطوير علم الطيران. إن هذا الأمر سيستغرق وقتاً ويتطلب تضافر جهود سلطات في دول مجلس التعاون (MAAs) الطيران العسكري الخليجي وذلك للتطور حتى الوصول إلى الكفاءة المنشودة. في هذه المرحلة، ستظهر مراكز وطنية للموارد يمكن أن تسهم بدورها في تطوير أفضل لكل من التصميم والصيانة والدعم والاختبارات والتقييم للطائرات وصولاً إلى الأداء التشغيلي لها. نظراً لأنها قنوات للمعرفة وأساليب الإنتاج الجديدة سواء لأنظمة أو أجهزة أو مواد أو إجراءات أفضل، فإن ذلك سيجعل - على سبيل المثال - أن تكون المخرجات أكبر من المدخلات أمراً ممكن الحدوث. قد نعمة لمهد (MAAs) تكون سلطات الطيران العسكري الصناعات الدفاعية في دول مجلس التعاون الخليجي، وذلك نظراً لأنه بالإضافة إلى التزام الصناعات الدفاعية المحلية بالوفاء بالمعايير التنظيمية والشهادات، فإن ستعزز التنافسية (MAAs) سلطات الطيران العسكري الدولية، والقدرة على التصدير، وفتح إمكانية الوصول إلى الأسواق، بما يعطي الفرصة لتحقيق عوائد تفوق الاستثمار.

تطوير قدرة شاملة: ضرورات سلطات الطيران العسكري (MAAs)

في ظل قيام دول مجلس التعاون الخليجي بإنشاء سلطات لتطوير القدرة على إصدار (MAAs) الطيران العسكري الشهادات العسكرية المتعلقة بمعايير صلاحية وسلامة الطيران، فإن الخطوة الأولى مرتبطة بخلق الأطر القانونية المناسبة. إنه لمن الضروري وجود قواعد ومسؤوليات

سلطات الطيران العسكري (MMAs) وإدارة التغيير: العمل المُضني المُنتظر

” ولكن كما هو الحال في كثير من الأحيان، فإن التحدي الأكبر هو العنصر البشري. سيكون عمل سلطات الطيران العسكري صعبًا بشكل لا يصدق لأنه (MAAs) سيتطلب طريقة جديدة تمامًا للعمل على مجتمع أصحاب المصلحة بأكمل

إن تأسيس سلطات الطيران العسكري (MAAs) في جميع أنحاء دول مجلس التعاون الخليجي سيعطي الفرصة لعمل التنسيق والوقوف على القواسم التنظيمية المشتركة من البداية وبالتالي فإنه سيحسن الأداء التشغيلي لجيوش دول مجلس التعاون الخليجي من خلال زيادة إتاحة الأصول، وتوفير دعم أكثر فعالية للمشغلين، مع الحد من تكاليف دورة مراحل التنفيذ الكلية. إن التحدي الأولي الذي سيواجهه إنشاء سلطات الطيران العسكري (MAAs) هو تحديد الإطار القانوني ودعم الهياكل التنظيمية ونماذج التشغيل بالإضافة إلى الحاجة إلى الموظفين والمهارات والتكنولوجيا اللازمة. ولكن كما هو الحال في كثير من الأحيان، فإن التحدي الأكبر هو العنصر البشري. سيكون عمل سلطات الطيران العسكري (MAAs) صعبًا بشكل لا يصدق لأنه سيتطلب طريقة جديدة تمامًا للعمل على مجتمع أصحاب المصلحة بأكمله. وبالتالي، يجب توقع مقاومة التغيير وإدارتها بشكل مناسب. لذلك، فالأمر يتطلب قيادة التغيير بالاعتماد على أفراد من ذوي المهارات العالية في إدارة أصحاب المصلحة داخل دول مجلس التعاون الخليجي وممن لديهم القدرة على هندسة التحول الثقافي، وخصوصًا مع المشغلين، بحيث يمكن ترسيخ معايير صلاحية وسلامة الطيران بشكل مستدام خلال مجتمع أصحاب المصلحة.

صلاحية الطيران (CAMO) المعتمدة، يمكن كذلك أن تبدأ سلطات الطيران العسكري (MAAs) في تنمية النظام البيئي اللازم لعملية متابعة صلاحية وسلامة الطيران العسكري. بوضع هذه الأسس في مكانها والبناء من هذا الهيكل الأساسي، فإنه من الممكن توسيع نطاق عمل سلطات الطيران العسكري (MAAs) نحو تحقيق الهدف المنشود طويل الأجل المتمثل في اكتساب الكفاءة الشاملة لمنح الشهادات العسكرية. بمجرد إنشاء قدرة تنظيمية أولية ومعايير أساسية للقدرة على منح استمرار صلاحية الطيران، فإن سلطات الطيران العسكري (MAAs) في دول مجلس التعاون الخليجي يجب أن تكون لديها القدرة على التوسع السريع في جوانب استمرار صلاحية الطيران، والمتعلقة بضمنان صلاحية الطيران من خلال الحفاظ على تصميم الطائرات طوال فترة خدمتها.

يتطلب استمرار صلاحية الطيران إمكانات داخل سلطات الطيران العسكري (MAAs) لمراقبة المشاكل والأعطال والحوادث غير المتوقعة خلال فترة خدمة الطائرات العسكرية التي قد تتطلب إصلاحًا هيكليًا أو تعديلاً، بالإضافة إلى الحاجة لوجود آليات لإدارة الترقية والتعديلات اللازمة لتلبية متطلبات القدرة التي تتغير بمرور الوقت على مستوى المستخدمين العسكريين. لذلك فإن سلطات الطيران العسكري (MAAs) تحتاج إلى أن تكون قادرة على العمل عن كثب مع المنظمات التي صممت وصنعت الطائرات العسكرية الموجودة فعليًا في الخدمة لإيجاد حلول لقضايا صلاحية الطيران التي تنشأ أو التي قد تفرض قيودًا على الاستخدام إلا أن يتم استعادة الصلاحية للطيران. يجب أن تكون سلطات الطيران العسكري (MAAs) لديها القدرة كذلك على العمل بشكل وثيق مع المنظمات التي صممت وأنتجت الطائرات - وإذا لم تكن نفس المنظمات المسؤولة عن الترقية أو التعديلات، فيجب أن يكون ذلك بعد الموافقات المناسبة - وذلك لتحديد متطلبات صلاحية الطيران في أي تكوين جديد. يجب أن تكون سلطة الطيران العسكري (MAA) قادرة بعد ذلك على تحديد أساس إعادة التصديق الذي يمكن على أساسه إصدار شهادة عسكرية محدثة بمجرد تنفيذ الترقية أو التعديل بنجاح وأن تكون لديها القدرة على فرض القيود حتى يتم استعادة صلاحية الطيران.

تم نشر هذا التقرير من قبل SPPS في يناير 2023

هذا العمل محمي بموجب حقوق النشر ©2023 SPPS

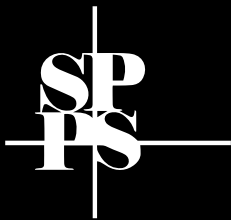
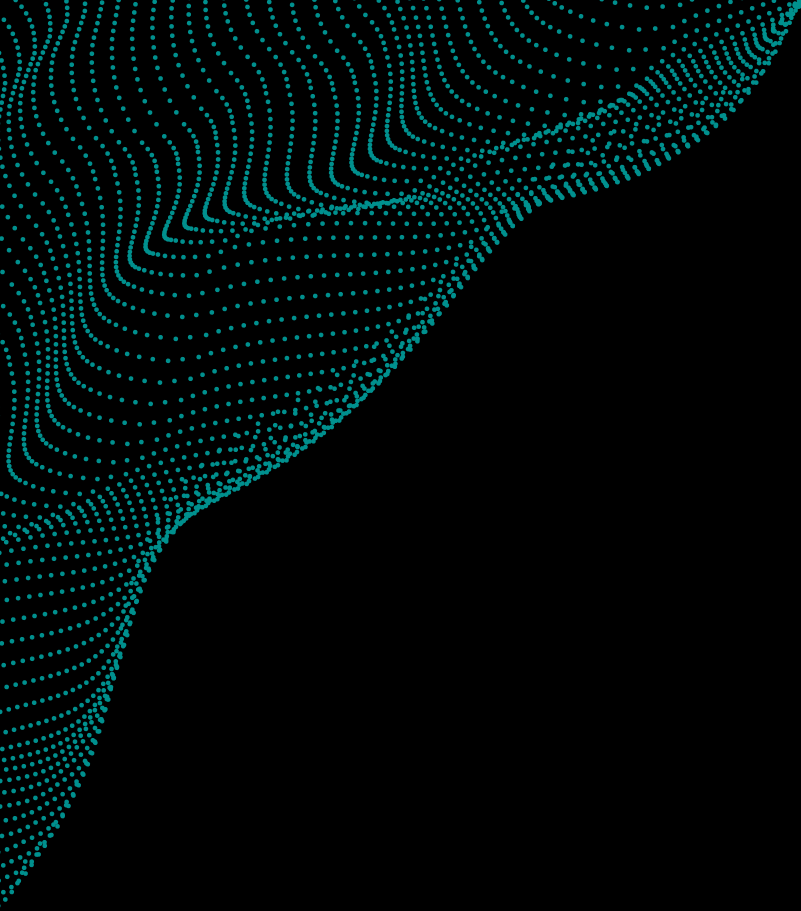
يتم إرسال جميع الاستفسارات إلى SPPS على البريد الإلكتروني contact@spps.ae

إخلاء المسؤولية

المعلومات المقدمة هنا مخصصة للأغراض التعليمية فقط. فعلى سبيل المثال، فإن التعليقات الواردة في هذه المقالة ليست سوى أمثلة فقط تستند على معلومات محدودة ومفتوحة المصدر. والتراء ووجهات النظر والافتراضات الواردة في هذا المنشور هي آراء المؤلفين ولا تمثل بالضرورة آراء أو سياسات أو مواقف تخص أي حكومة أو وكالة

الإصدار

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز إعادة إنتاج أي جزء من هذا المنشور أو توزيعه أو نقله بأي شكل أو بأي وسيلة، بما في ذلك التصوير أو التسجيل أو أي طرق إلكترونية أو ميكانيكية أخرى، دون إذن كتابي مسبق من الناشر، باستثناء في حالة الاقتباسات الموجزة ضمن المراجعات النقدية وبعض الاستخدامات غير التجارية الأخرى التي يسمح بها قانون حقوق الطبع والنشر، بحيث تتضمن توثيق المصدر للمؤلف والمنشور (صلاحية وسلامة الطيران العسكري في دول مجلس التعاون الخليجي: تأسيس إطار مشترك، يناير 2023) والناشر (SPPS). لطلبات الحصول على الأذونات، يُرجى مراسلة الناشر على contact@spps.ae



فكر للمستقبل.

+971 (0)4 589 1276

contact@spps.ae

www.spps.ae