



## المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٢٦/٨/٢٠٢٤ إلى ٦/٩/٢٠٢٤

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين أداء شبكة الملاحة الجوية  
٣-٣: الطبعة الثامنة من "الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP)

### أخصائيو عمليات الحركة الجوية

(ورقة مقدّمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF))

#### الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه مسألة عدم الاعتراف بالعاملين في مجال العمليات الجوية بخلاف مراقبي الحركة الجوية وموظفي إلكترونيات سلامة الحركة الجوية، وتتطرق إلى الاقتراح إلى التوجيه ومتطلبات الكفاءة والتدريب لهذه الفئة من الموظفين المشار إليهم هنا باسم أخصائيو عمليات الحركة الجوية

الإجراءات: يُرجى من المؤتمر القيام بما يلي:

أ) الاعتراف بمجموعة مهنية ثالثة تُسمى "أخصائيو عمليات خدمات الحركة الجوية" (ATOS) تعمل ضمن نطاق إدارة الحركة الجوية (ATM)، وتحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP، Doc 9750) لتغطية موضوع كفاءة الموظفين الذين تتصل واجباتهم بالسلامة؛

ب) تكليف لجنة عمليات إدارة الحركة الجوية (ATMOPSP) بإضافة أخصائيو عمليات خدمات الحركة الجوية (ATOS) إلى وثيقة الإيكاو Doc 9868 "إجراءات خدمات الملاحة الجوية — التدريب" (PANS-TRG)؛

ج) تكليف لجنة عمليات إدارة الحركة الجوية بإعداد وثيقة لأخصائيو عمليات خدمات الحركة الجوية (ATOS) على غرار وثيقة الإيكاو Doc 10056 "دليل التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة لمراقبي الحركة الجوية"، ووثيقة الإيكاو Doc 10057 "دليل التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة للعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية"؛

د) إدراج هذا الموضوع في برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP).

#### ١- المقدمة

١-١ إن التقدم التكنولوجي يجعل الطيران الدولي أكثر ترابطاً، وتتطور الحاجة إلى النقل الدولي الآمن جنباً إلى جنب مع هذا التقدم، وأحد الركائز المهمة فيما يتعلق بالعمليات الآمنة تتمثل في تدريب وكفاءة موظفي مقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs).

<sup>١</sup> قدم الاتحاد الدولي لعمال النقل النسخ العربية والصينية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية لهذه الورقة.

٢-١ يُغطي الملحق الأول — "إجازة العاملين" باتفاقية شيكاغو متطلبات ترخيص الموظفين الذين يتعلق عملهم بالمباعدة بين الطائرات. بالإضافة إلى ذلك، تحدد وثيقة الإيكاو Doc 9868 ومواصفاتها الواردة في الوثائق رقم Doc 10056 و Doc 10057 معايير التدريب الخاصة بمراقبي الحركة الجوية (ATCOs) وموظفي إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (ATSEPs). لقد أدت الزيادة في الحركة الجوية وتطبيق التكنولوجيا المتقدمة وزيادة الأتمتة إلى إجراءات أكثر تعقيداً في خدمات الحركة الجوية (ATS) وإلى زيادة الطلب على إدارة البيانات، وهذا لم يؤثر فقط على مستوى تخصص مراقبي الحركة الجوية ATCOs وموظفي إلكترونيات سلامة الحركة الجوية ATSEPs فحسب، بل أثر أيضاً على أخصائيي خدمات الحركة الجوية ATS الآخرين الذين لا يندرجون تحت الملحق الأول، ولذلك، عمل الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) مع منظمات أخرى على وضع متطلبات كافية للتدريب والكفاءة للعاملين في خدمات الحركة الجوية الذين لا يندرجون تحت فئة مراقبي الحركة الجوية أو موظفي إلكترونيات سلامة الحركة الجوية ولكنهم بنفس الوقت جزء لا يتجزأ من بيئة إدارة الحركة الجوية.

٣-١ إلى جانب اثنين من المهن التي حددتهما منظمة الإيكاو وهما مراقبو الحركة الجوية (ATCOs)، وموظفو إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (ATSEPs)، فإننا نقترح دمج مجموعة ثالثة من المتخصصين في إدارة الحركة الجوية تسمى أخصائيي عمليات خدمات الحركة الجوية (ATOS).

## ٢- المناقشة

١-٢ النطاق: نحن نستهدف أي موظف مسؤول عن إدارة بيانات أو خدمات الطيران ذات الصلة بتوفير خدمات الحركة الجوية التي تؤثر على سلامة السفر الجوي.

١-١-٢ يمكن أن تندرج مجموعة من المهن المختلفة التي لا يؤديها مراقبو الحركة الجوية (ATCOs) وموظفو إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (ATSEPs) تحت تعريف إدارة الحركة الجوية (ATM)، مثل أخصائيي بيانات الرحلات في مركز مراقبة الحركة الجوية، ومنسقي تدفق الحركة الجوية، ومديري المجال الجوي بمن فيهم مصممو إجراءات الطيران، وأخصائيو تسليم الموافقات، وموظفو إدارة ساحة المطار، وموظفو إدارة/خدمات معلومات الطيران، وأخصائيو مكاتب إبلاغ خدمات الحركة الجوية، وموظفو خدمات معلومات الطيران، وموظفو شبكة الاتصالات الثابتة للطيران. ستكون هناك حاجة إلى التنسيق مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO) لضمان التناسق مع الأحكام الخاصة بمراقبي/متنبئي الأحوال الجوية.

٢-١-٢ نحن مستعدون لمناقشة مدى ملاءمة وشمول هذا التصنيف المقترح.

٣-١-٢ تشترك جميع هذه الوظائف في جانب حيوي واحد وهو انخراطها في خدمات الحركة الجوية وتأثيرها عليها، وبالتالي تأثيرها المباشر على منظومة السلامة في خدمات الحركة الجوية.

٢-٢ الوضع الراهن:

١-٢-٢ اعتماداً على البلد أو مزود الخدمة، قد يتم تنفيذ بعض الوظائف الموضحة أعلاه من قبل مراقبي الحركة الجوية (ATCO). ومع ذلك، في كثير من الأحيان، يتم تنفيذ المهام التي تندرج تحت هذه الوظائف من قبل متخصصين مدربين محلياً، وفي بعض الحالات، لا يوجد أساس قانوني لمتطلبات التدريب والكفاءة لهذه الفئات من الموظفين. وبالنظر إلى النقص العالمي في عدد مراقبي الحركة الجوية فمن المرجح أن يزداد الاعتماد على الموظفين الذين يجري تأهيلهم محلياً لأداء هذه الوظائف. في الوقت الحالي، تُحدد منظمة الإيكاو معظم الوظائف ولكنها لا تصف بشكل كافٍ المهارات والكفاءات المطلوبة للشخص الذي يؤدي هذه المهام، فبعض العاملين في هذه الوظائف غير مذكور في أي مكان (مثل أخصائيي بيانات الرحلات الجوية)، بينما يتم ذكر البعض الآخر فقط دون أي توضيح إضافي (مديرو المجال الجوي، ومنسقو تدفق الحركة الجوية)، واثنين فقط من هذه

الوظائف مُعرفة ضمن مواد تدريبية (موظفو خدمات معلومات الطيران (AIS)، وأخصائيو خدمات معلومات الملاحة الجوية (AIM) ومكاتب إبلاغ خدمات الحركة الجوية (ARO).

## ٣-٢ الغرض:

١-٣-٢ إن تنفيذ برنامج تدريب وكفاءة موظفي خدمات الحركة الجوية ATS يُعتبر عنصراً أساسياً لإدارة السلامة عند تقديم خدمات إدارة الحركة الجوية ATM. وهنا ينبغي التفكير في مواءمة وتوسيع التدريب القائم على الكفاءة والتقييم ليشمل جميع أخصائيي خدمات الحركة الجوية ATS المعنيين بهدف رفع معايير السلامة، وستسهم هذه الخطوة في تعزيز فعالية أداء المهام باستخدام الأنظمة المتقدمة الجديدة، فضلاً عن تحسين كفاءة تخصيص الموارد، وذلك من خلال اعتماد وتطبيق عمليات متسقة (على غرار عمليات خدمات الحركة الجوية ATOS).

٢-٣-٢ إن توضيح وتعريف هذه الوظائف إلى جانب تحديد الموظفين الذين يؤدونها يُعتبر خطوة مهمة للاعتراف بها، وقد يؤدي ذلك إلى زيادة جاذبية هذه الوظائف، وسيكون هذا مفيداً في عملية توظيف الأخصائيين في المستقبل. يمكن لمنظمة الإيكاو من خلال اعتماد أخصائيي عمليات خدمات الحركة الجوية ATOS أن تجمع كل هذه الوظائف المتخصصة تحت مظلة واحدة، وبالتالي توضيح وتوحيد المفاهيم (حيثما أمكن) ليس فقط لخبراء إدارة الحركة الجوية ATM ولكن أيضاً للجمهور، مما يترك تأثيراً إيجابياً على عملية التوظيف.

## ٤-٢ الأساليب:

١-٤-٢ لفهم ما إذا كانت الوظيفة تعتبر مهمة تشغيلية متقدمة في إطار عمليات خدمات الحركة الجوية ATOS، يجب وضع تعريف للتمييز بين المهام "المكتنية المعتادة"<sup>٢</sup> والمهام التشغيلية. يمكن القيام بذلك من خلال تحديد ارتباط الوظيفة بالسلامة إما بتعريف عام لكل وظيفة أو عن طريق تحليل المهام الفردية لكل وظيفة.

٢-٤-٢ يمكن تحديد وصف وظيفي لكل وظيفة أو جمع المهام التي تندرج تحت كل وظيفة. بالنسبة للطريقة الأخيرة، تم ابتكار تقنية تسمى **TSIAT** (تقنية تقييم تأثير المهام على السلامة) لإجراء مناقشة موضوعية حول احتياجات الكفاءة لموظفي إدارة الحركة الجوية ATM، والهدف من ذلك هو استخدام نماذج السلامة لتحديد كيفية تأثير المهام الفردية على السلامة، وبالتالي تحديد الحاجة إلى إطار تنظيمي للكفاءة لمطلوبة لإدارة احتمالية فشل تنفيذ تلك المهام.

## ٥-٢ الأهداف:

١-٥-٢ نود أن نقترح الأهداف التالية:

(أ) إنشاء مجموعة مهنية ثالثة تسمى أخصائيو عمليات خدمات الحركة الجوية (ATOS) ضمن إدارة الحركة الجوية (ATM) والاعتراف بدورها؛

(ب) إضافة أخصائيي عمليات خدمات الحركة الجوية (ATOS) إلى وثيقة الإيكاو Doc 9868؛

(ج) إعداد وثيقة لأخصائي عمليات خدمات الحركة الجوية (ATOS) على غرار وثيقة الإيكاو Doc 10056 ووثيقة الإيكاو Doc 10057.

<sup>٢</sup> يشير مصطلح "مهام المكتب العادية" إلى الوصول الموسع أو المحدود إلى أنظمة اتخاذ القرار و/أو المستوى التكتيكي (الحساس من حيث الوقت).

### ٣- الاستنتاجات

١-٣ يساهم العديد من أخصائيي خدمات الحركة الجوية (ATS) في عمليات شبكة النقل العالمية، ومع أنهم لا يندرجون تحت تعريف مراقبي الحركة الجوية (ATCO) أو موظفي إلكترونيات سلامة الحركة الجوية (ATSEP)؛ إلا أنهم هم جزء لا يتجزأ من نظام إدارة الحركة الجوية. لذلك، تبذل العديد من الدول جهوداً حثيثة على المستوى الوطني في مجال ترخيص أو إدارة كفاءات هؤلاء الأخصائيين. وللأسف لا يزال هناك مجال واسع للتحسين على المستوى الدولي فيما يتعلق بالاعتراف بهؤلاء المهنيين وتطبيق معايير الكفاءة.

٢-٣ مع تزايد استخدام الرسائل الآلية، وزيادة التشغيل البيني وتعقيد هياكل الأنظمة؛ يتزايد الطلب على المتخصصين في أنظمة الحركة الجوية (ATS) الذين يتعاملون مع البيانات الأكثر حساسية في هذا المجال. في هذا السياق، يتطلب أداء بعض مهام خدمات الحركة الجوية في المستقبل كوادرات عاملة ذات مهارات عالية ومعرفة واسعة. كما أن التدريب والكفاءة للعاملين في مجال خدمات الحركة الجوية يُشكل عنصراً أساسياً لتحقيق السلامة، وأيضاً لإدارة السلامة عند تقديم خدمات إدارة الحركة الجوية.

٣-٣ لهذا السبب، تبرز الحاجة بشكل متزايد إلى وضع معيار أساسي موحد لكفاءة الموظفين الذين يتولون مهاماً مرتبطة بالسلامة، وخاصة تلك المهام الحرجة المتعلقة بالسلامة في إدارة الحركة الجوية (ATM) حتى لو كانوا لا يحملون رخصة دولية. بالإضافة إلى ذلك، من المهم في نهاية الأمر الاعتراف بالموظفين الذين يؤدون تلك المهام على مستوى منظمة الإيكاو وتزويدهم بالمعايير والمواد التوجيهية داخل المجتمع العالمي لإدارة الحركة الجوية. من خلال دمج المجموعة المهنية الثالثة من أخصائيي عمليات خدمات الحركة الجوية (ATOS)، يصبح لدى المجتمع الدولي فرصة لوضع معايير سلامة أعلى من خلال تنفيذ متطلبات التدريب والكفاءة في خدمات الحركة الجوية، وتوفير الوضوح بالنسبة للدول الأعضاء ومقدمي الخدمات، وأخيراً الاعتراف بالعديد من أخصائيي إدارة الحركة الجوية (ATM) على مستوى العالم.

— انتهى —