



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤ من جدول الأعمال: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

توحيد قواعد بيانات أسئلة اختبارات منح الإجازات للطيارين ومراقبي الحركة الجوية ومهندسي صيانة الطائرات حول العالم

(ورقة مقدمة من كازاخستان)

الموجز التنفيذي

تماشياً مع الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)، والتي تؤكد على أهمية الكفاءة والتوحيد والسلامة المنهجية، تتناول ورقة العمل هذه الحاجة الملحة إلى التوحيد العالمي في تقييمات المعرفة النظرية في مجال إجازات العاملين. وتقرّر إعداد قواعد بيانات مشتركة لأسئلة الاختبارات، بقيادة الإيكاو، مخصصة للطيارين ومراقبي الحركة الجوية (ATCOs) ومهندسي صيانة الطائرات (AMEs).

وعلى الرغم من أنّ الملحق الأول — "إجازات العاملين" وغيره من الوثائق ذات الصلة توفر الإرشادات اللازمة، ما تزال هناك تفاوتات كبيرة في كيفية قيام الدول بتقييم المعرفة. وعلى خلاف الشروط العالمية الموحدة للياقة الطبية والحدود العمرية وتقييم المهارات، يظل معيار تقييم المعرفة النظرية غير متسق.

وترى كازاخستان أنه، بما أننا "نتقاسم السماء نفسها"، فمن الضروري ضمان أنّ جميع العاملين الحاصلين على الإجازات بموجب الملحق الأول، يستوفون مستوى أساسياً موحداً من المعرفة النظرية، بصرف النظر عن دولة الإصدار. وسيكفل ذلك تحقيق التكافؤ في كفاءة المعرفة بين جميع الدول المتعاقدة. كما أنّ إنشاء قواعد بيانات عالمية وآمنة تُعدها الإيكاو وتضم أسئلة اختبارات موحدة، من شأنه أن يعزز العدالة والاتساق والموثوقية في أنظمة إجازات العاملين على الصعيد العالمي.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- الإقرار بالأهمية البالغة لوضع قواعد موحدة عالمياً للمعرفة النظرية بشأن منح إجازات العاملين في مجال الطيران؛
- التصديق على إعداد قواعد بيانات لأسئلة اختبارات موحدة، بقيادة الإيكاو، مخصصة للطيارين ومراقبي الحركة الجوية (ATCOs) ومهندسي صيانة الطائرات (AMEs)؛
- الطلب إلى مجلس الإيكاو الشروع في إجراء دراسة جدوى وإنشاء فريق عمل لتقييم وضع النظام المقترح وتنفيذه على مراحل؛
- تشجيع الدول الأعضاء والجهات المعنية، بما في ذلك الاتحاد الدولي لرابطة طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطة مراقبي الحركة الجوية (IFATCA)، على المشاركة الفاعلة في إعداد القواعد واستعراضها وتجربتها ميدانياً؛

هـ) تأييد اعتماد معيار عالمي لمستوى صعوبة أجزاء الاختبارات، مع السماح للدول برفع مستويات الصعوبة وفقاً للمنهجية المعتمدة من الإيكاو.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية"
الآثار المالية:	تُحدد الآثار المالية بناءً على القرارات المُعتمدة
المراجع:	الملحق الأول – "إجازة العاملين"

١- المقدمة

١-١ في منظومة الطيران العالمي المترابطة ببعضها البعض اليوم، يعمل الطيارون بانتظام عبر الحدود الدولية، حيث يخدمون ليس فقط بلدانهم، بل أيضاً الركاب ومستخدمي المجال الجوي في جميع أنحاء العالم. ويدير مراقبو الحركة الجوية مجموعة متنوعة من الطائرات والأطقم الأجنبية، ويتفاعلون في كثير من الأحيان مع مشغلين متعددي اللغات والثقافات والقواعد. أما مهندسو صيانة الطائرات (AMEs)، فعلى الرغم من تمركزهم عادة في دولهم، فإنهم كثيراً ما يقومون بخدمة طائرات دولية ويعملون في مؤسسات صيانة متعددة الجنسيات. ويشكل هؤلاء المهنيون معاً قوة عاملة معتمدة على بعضها البعض عالمياً، مما يعزز الحاجة إلى وضع قواعد موحدة للإجازات وتقييمات منسقة للمعرفة.

٢-١ وعلى الرغم من أن الإيكاو توفر القواعد القياسية والتوصيات الدولية القوية لإجازات العاملين بموجب الملحق الأول – "إجازات العاملين"، لا تزال هناك فجوة ملحوظة في التقييم المتسق للمعرفة النظرية. فقد نجحت الإيكاو في توحيد مجالات مثل الحد الأدنى للعمر واللياقة الطبية والتقييمات القائمة على المهارات. غير أن أسئلة اختبارات المعرفة النظرية – وهي شرط أساسي لإثبات الكفاءة – ما زالت تقتصر إلى معيار موحد على الصعيد العالمي.

٣-١ وتُتَرح هذه الورقة إعداد قاعدة بيانات عالمية موحدة لأسئلة اختبارات الإجازات الخاصة بالطيارين وموظفي مراقبة الحركة الجوية (ATCOs) ومهندسي صيانة الطائرات (AMEs)، بهدف مواءمة التقييمات النظرية وضمان أن جميع حاملي الإجازات في مختلف الدول يستوفون مستوى أساسياً موحداً من المعرفة على الصعيد العالمي.

٢- المعلومات الأساسية والسياق

١-٢ في ظل غياب معيار موحد عالمياً لاختبارات المعرفة، قامت الدول بتطوير مجموعات أسئلة مستقلة، تختلف بشكل كبير في النطاق والتعقيد والنوعية. وتشكل هذه الاختلافات تحديات عند تقييم ومقارنة كفاءة العاملين عبر مختلف الأماكن.

٢-٢ تمثل المبادرة المقترحة تقدماً طبيعياً للجهود المستمرة التي تبذلها الإيكاو في إطار مبادرة الجيل القادم من العاملين في مجال الطيران (NGAP) والخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP). ومن خلال إعداد بنك أسئلة عالمي لاختبارات المعرفة لحاملي الإجازات في مجالات الطيارين (إجازة طيار تجاري/إجازة طيار خطوط جوية) (CPL/ATPL)، وموظفي مراقبة الحركة الجوية (ATCOs)، ومهندسي صيانة الطائرات (AMEs)، سيتسنى تحقيق ما يلي:

أ) يمكن ضمان مستوى معرفي موحد وآمن في جميع الدول الأعضاء في الإيكاو؛

ب) يمكن تعزيز العدالة والشفافية في التقييمات؛

ج) يمكن تحسين الاعتراف الدولي بالإجازات؛

- د) يمكن دعم التنقل العالمي للعاملين في مجال الطيران؛
هـ) يمكن تعزيز آليات مراقبة السلامة التي تطبقها الدول.

٣- الهيكل المقترح

١-٣ يُقترح أن تقوم الإيكاو بإنشاء ثلاث قواعد بيانات موحدة، بحيث تكون الواحدة منها منفصلة عن الأخرى وإن كانت ذات صلة بها، بحيث تغطي ما يلي:

- أ) الطيارون (المعرفة النظرية لإجازة طيار تجاري وإجازة طيار خطوط جوية)
ب) مراقبو الحركة الجوية (بما يتوافق مع الملحق الأول ودليل اعتماد منظمات التدريب (الوثيقة 9841 Doc)).
ج) مهندسو صيانة الطائرات (بما يتوافق مع الملحق الأول ودليل التدريب (الوثيقة 7192 Doc)).

٢-٣ ينبغي أن تكون قواعد البيانات على شكل وحدات وقائمة على الكفاءات وتُحفظ بشكل آمن تحت إشراف الإيكاو. وسيشمل إعداد الأسئلة التعاون مع الدول الأعضاء والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والجهات المعنية الدولية الأخرى من أجل ضمان المصادقية التشغيلية والتمثيل الشامل.

٣-٣ ينبغي أن تتضمن كل قاعدة بيانات ما يلي:

- أ) أسئلة ذات الاختيارات المتعددة تم التحقق من صحتها ترتبط بمجالات المعرفة التي تحددها الإيكاو؛
ب) مستويات صعوبة ومعايير كفاءة موحدة؛
ج) إجراءات خضعت لاستعراض الأقران بهدف التحديث المستمر وضمان الجودة ومراقبة النسخ.

٤- استراتيجية التنفيذ

١-٤ يمكن للإيكاو البدء في إجراء دراسة جدوى تغطي جميع مجالات إجازات العاملين الثلاثة — الطيارون ومراقبو الحركة الجوية ومهندسو صيانة الطائرات — وذلك بغرض تقييم الشروط الفنية ونماذج النظم الإدارية وأطر حماية البيانات.

٢-٤ وعلى الرغم من أن دراسة الجدوى ستشمل جميع المجالات الثلاثة، يمكن أن يبدأ المشروع التجريبي الأولي بإعداد واختبار بنك أسئلة في مجال إجازات الطيارين (إجازة طيار تجاري/إجازة طيار خطوط جوية)، نظراً للطلب العالمي التشغيلي ونضج أنظمة تدريب الطيارين.

٣-٤ ينبغي أن توفر الإيكاو أيضاً ما يلي:

أ) منصة رقمية آمنة لاستضافة بنك الأسئلة، مع تقييد الوصول إلى الأسئلة وقصرها على المسؤولين الوطنيين المعنيين (مثل المنسقين الوطنيين للرصد المستمر)؛

ب) تقديم التدريب والتوجيه للسلطات الوطنية المسؤولة عن الإجازات، فضلاً عن فرق الاختبارات؛

ج) تحقيق التكامل والمواءمة مع إطار برنامج الإيكاو العالمي لمراقبة السلامة الجوية (USOAP)؛

٤-٤ نظراً لمدى تعقيد هذه المسألة على المستويين الاستراتيجي والفني، تقترح كازاخستان أن تنشئ الإيكاو فريق عمل مخصص لقيادة دراسة المسألة وتوجيه عملية الإعداد. وينبغي أن يضم هذا الفريق خبراء من الدول الأعضاء، بالإضافة إلى

المنظمات المهنية الدولية مثل الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والجهات المعنية الدولية الأخرى. وستضمن خبراتهم المشتركة أن يحظى النظام بالتمثيل العالمي والسلامة من الناحية الفنية وأن يكون مواكباً للواقع.

٥-٤ وعلاوة على ذلك، يُقترح أن تحدد الإيكاو وتنتشر معياراً عالمياً لمستوى صعوبة الاختبارات لكل فئة من فئات الإجازات. وسيعزز ذلك الاتساق والشفافية بين الدول الأعضاء. ومع مراعاة السياقات الوطنية، ينبغي أن تحتفظ الدول بحق زيادة مستوى صعوبة الاختبارات بما يتجاوز المعيار العالمي، وفقاً لمنهجية موحدة ومعتمدة من الإيكاو. ومن شأن أن يضمن اتباع هذا النهج التوحيد العالمي مع الحفاظ على المرونة التنظيمية.

٥- الخلاصة

١-٥ يمثل توحيد عملية تقييم المعرفة النظرية للعاملين في مجال الطيران من خلال قواعد بيانات عالمية تديرها الإيكاو مبادرة ملائمة وذات تأثير كبير لتعزيز سلامة الطيران الدولية.

٢-٥ ومن خلال ضمان أن جميع حاملي الإجازات يستوفون معايير معرفية مشتركة — تماماً كما يستوفون الشروط الموحدة من ناحية المهارات والعمر واللياقة الطبية — يمكن للإيكاو بذلك تيسير إنشاء كواادر عالمية من العاملين الذين يسهل تشغيلهم بين مختلف الدول على نحو موثوق وبما يضمن السلامة في مجال الطيران حول العالم.

— انتهى —