



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٣: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

اعتماد وترخيص المعارف الفنية لمراقبي الحركة الجوية في منطقة أمريكا الجنوبية

(مقدمة من شيلي بتأييد من ٢٠ من الدول الأعضاء في لجنة الطيران المدني
لأمريكا اللاتينية، وغيانا وسورينام)

الموجز التنفيذي

لضمان إحراز تقدم مستمر وسلس في مجال السلامة وتحديث نظم الملاحة الجوية في المنطقة، يجب اتخاذ إجراءات مشتركة ومنسقة على المستوى الدولي للتوحيد القياسي للمعارف المرتبطة بالمجالات الفنية لأداء مراقبي الحركة الجوية في أمريكا الجنوبية بحيث ترتبط كفاءاتهم ارتباطاً وثيقاً بالخدمات والإجراءات المتصلة بالتطورات في نظم إدارة الحركة الجوية. ويقتضي ذلك إدراج ممارسات تتعلق بالتدريب وإصدار الشهادات تكون قابلة للتكيف مع التكنولوجيات والعمليات الجديدة ويتعين على مراقبي الحركة الجوية الذين يشغلون النظم الحالية والمستقبلية مواجهتها وأن تتماشى مع التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة الذي سيسهلان، إضافة إلى تنسيق التدريب، التوحيد القياسي لتراخيص مراقبي الحركة الجوية في جميع أنحاء العالم.

يشكل اعتماد وترخيص المعارف لمراقبي الحركة الجوية في أمريكا الجنوبية اللذين تجري مناقشتهما في ورقة العمل هذه الإطار الأولي لنهج التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة الذي سيساهم في التدريب المنسق والمنظم والحديث للمهنيين في المنطقة، بما يتماشى مع النظام الدائم التغير لإدارة الحركة الجوية ويتسق مع الخطط الاستراتيجية لمنظمة الطيران المدني الدولي.

وقد أُخذ في الاعتبار كل من الدور الأساسي الذي تقوم به الإيكاو في تعزيز التعاون بين الدول الأعضاء فيها وعمليات التبادل القائمة على الخبرة بين الأعضاء والمنظمات الدولية الأخرى للنقل الجوي، وسعيها لوضع إطار مرجعي للتوحيد القياسي لبرامج التدريب وأساسه المحددة في هذه الوثيقة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) تأييد ورقة العمل هذه؛
- (ب) وتشجيع التبادل القائم على الخبرة بين الدول الأعضاء في الإيكاو وهيئات وكيانات التدريب المرتبطة بالنظام الدولي للملاحة الجوية من أجل تصميم وتخطيط ورصد برنامج لاعتماد وترخيص المعرفة الفنية لمراقبي الحركة الجوية في منطقة أمريكا الجنوبية؛
- (ج) والطلب إلى الدول الأعضاء في الإيكاو الامتثال للقرار ٤٠-٢٥ للجمعية العمومية (الصفحتان II-47 و II-48، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية اعتباراً من ٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٩) (Doc 10140).

¹ قدمت شيلي النسخة باللغة الإسبانية.

² الأرجنتين، أروبا (مملكة هولندا)، بليز، بوليفيا (جمهورية ... المتعددة القوميات)، كولومبيا، كوستاريكا، كوبا، إكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، الجمهورية الدومينيكانية، أوروغواي، فنزويلا (جمهورية ... الديمقراطية).

<p>ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بما يلي: سعة وكفاءة الملاحة الجوية السلامة</p>	<p>الأهداف الاستراتيجية:</p>
<p>يتوقع أن يكون هناك آثار مالية على الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ومعاهد التدريب</p>	<p>الآثار المالية:</p>
<p>الملحق ١ — إجازة العاملين الوثيقة 9868 Doc، إجراءات خدمات الملاحة الجوية — التدريب الوثيقة 10056 Doc، دليل التدريب القائم على الكفاءة لمراقبي الحركة الجوية الوثيقة 9750 Doc، الخطة العالمية للملاحة الجوية الوثيقة 10004 Doc، الخطة العالمية للسلامة الجوية الوثيقة 10140 Doc، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (اعتباراً من ٤ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٩) التقرير النهائي، فريق خبراء تدريب وإجازة العاملين/٢ (٣٠ آب/أغسطس إلى ٨ أيلول/سبتمبر ٢٠٢١) إعلان نوايا بشأن التعاون الإقليمي في التدريب</p>	<p>المراجع:</p>

١ - المقدمة

- ١-١ في سياق إدارة الحركة الجوية، كان التغيير التكنولوجي المطرد عاملاً فعالاً في تعزيز الإجراءات التشغيلية والسلامة، ولكن بالرغم من أن وضع نظم جديدة وكفوءة قد سهل كثيراً وظائف أصحاب المصلحة، فقد باتت تشكل في بعض الأحيان خطراً على السلامة إذا لم تفكر في مهام ووظائف البشر الذين يشغلون الهياكل الجديدة لإدارة المخاطر.
- ٢-١ وعليه، إذا اعتبرنا أن كفاءات الأداء في العمل التي يكتسبها مراقبو الحركة الجوية قد تطورت وتغيرت لتتماشى مع الزيادة في الحركة الجوية ومع تحديث نظام النقل الجوي الوطني والدولي، فسيكون من المنطقي القول إن الأشكال الجديدة لتقديم خدمة الحركة الجوية يجب أن يرافقها ممارسات حديثة للتدريب والترخيص تضمن صلاحية تلك الكفاءات.
- ٣-١ علاوة على ذلك، فإن انعدام التوحيد القياسي يعرقل الجهود التي تبذلها الدول من أجل إعداد التدريب والترخيص لمراقبي الحركة الجوية ويسبب اختلافات في إصدار التراخيص وصلاحيتها بين دولة وأخرى؛ ومن المرجح أن تصبح الحالة أكثر تعقيداً في المستقبل بسبب التنفيذ المستقل وغير المنهجي للقدرات من جانب الدول.
- ٤-١ يسلط ما تقدم الضوء بالتالي على الحاجة إلى إقامة تعاون على المستوى الدولي بغية اعتماد وترخيص المعرفة الفنية لمراقبي الحركة الجوية في منطقة أمريكا الجنوبية من أجل إطلاق ممارسات جديدة في التدريب تقضي إلى تدريب منسق ومحدّث باستمرار للمهنيين من خلال التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة الذي وضعته الإيكاو. ومن شأن ذلك أن يساهم إلى حد كبير في تحقيق مستويات مرغوبة من السلامة والحفاظ عليها بهدف الوصول إلى نظام متميز وطني وإقليمي ودولي سلس لإدارة الحركة الجوية يزيد من مرونة وحيوية الطيران في العالم بإتاحة الفرصة لكفاءات مراقبي الحركة الجوية للتكيف مع التغيرات المتسارعة في النظم الحالية والمستقبلية.

٢- المناقشة

١-٢ إن الزيادة في الحركة والنمو المطرد للتكنولوجيات الجديدة قد ساهما في تغيير ديناميات تقديم خدمات الملاحة الجوية، وأفضيا إلى إجراءات أكثر تعقيداً لمراقبة الحركة الجوية تطلبت بدورها من مراقبي الحركة الجوية استيعاب معارف إضافية مرتبطة بنظم إدارة الحركة الجوية الدائمة التغير.

٢-٢ بالنظر إلى ما تقدم، من الضروري اتخاذ موقف بشأن تعقيد نظام مترابط وتعاوني لإدارة الحركة الجوية، تحرك إليه المنطقة ويسلط الضوء على الحاجة إلى مهنين أكفاء لضمان سلامة العمليات وتكاملها وتأزرها وسلامتها وفعاليتها. لذلك، ونظراً لتطور التفاعلات بين الطيار ومراقب الحركة الجوية، وبين النظام ومراقب الحركة الجوية، وبين النظام والنظام، يجب على مراقبي الحركة الجوية الذين يشغلون هذه الهياكل الشديدة التطور والتعقيد أن يتبادلوا قاعدة معارف مشتركة من أجل ضمان التشغيل الموثوق والسلس للنظام.

٣-٢ بالتالي، وباعتراف الجميع، يؤدي العامل البشري دوراً أساسياً في هذه التطورات. وتعتبر مراعاة هذه الحجة أساسية لإدارة السلامة التي هي ضرورية لفهم المخاطر وتحديدها والتخفيف من حدتها وتحسين المساهمات الرامية إلى بلوغ الأهداف التنظيمية. ويشهد الكثير من وثائق الإيكاو على ما ورد أعلاه ويبين كيف يجب على إدارة السلامة، المرتبطة بإدارة المخاطر، أن تراعي العوامل البشرية من قبيل التغيرات في مهام ووظائف العاملين داخل النظام، والتدريب المطلوب لضمان الكفاءة في أداء الوظائف، وفعالية التدريب، وتكييف برامج التدريب لتلبية الاحتياجات المتغيرة.

٤-٢ في النهاية، تسهم التحسينات في سير العمليات والنظم والتكنولوجيات الجديدة في تعزيز التغييرات التي تؤدي إلى إدخال تحسينات نوعية على النتائج؛ ولكن هذه التحسينات لا تتحقق إلا من خلال تدريب الموظفين وضمان الإدراج الضروري للأشخاص والأجهزة في العمليات والأدوات التكنولوجية. ويستند هذا الافتراض إلى نجاح الإدارة التنظيمية كلها ويساهم بالتالي في السلامة.

٣- العامل البشري

١-٣ في نظرية لازاروس للإجهاد³، التقييم المعرفي هو تقييم يحدد الأسباب التي تجعل علاقة محددة بين الفرد أو البيئة علاقة يسودها الإجهاد (كانو فندل، ١٩٩٥)؛ بمعنى آخر، فإن الإجهاد الذي يعاني منه الأشخاص يقوم على علاقة خاصة بين الفرد والبيئة، حيث يقدر أن الأخيرة تزيد من سوء حالة الموارد أو تتخطاها وتعرض بالتالي رفاههم للخطر. في هذا التعريف، تعتبر العلاقة بين الفرد والبيئة علاقة أساسية. وعندما يعتبر الناس بصفته الشخصية أنهم يفتقرون إلى الموارد أو أن كفاءاتهم ليست على المستوى المطلوب للتعامل مع حالة معينة، تكون استجاباتهم العاطفية والمعرفية والسلوكية تفاعلية بدرجة عالية. وبالتالي فإن احتفاظ المهنين بمستويات عالية من الكفاءة للاضطلاع بمهامهم اليومية، وهو ما يساعدهم على تعديل الاستجابة التلقائية لتلائم حالات صعبة، يعتبر عاملاً وقائياً للصحة العقلية والجسدية.

٢-٣ يعتبر بالتالي أن نقص المعرفة يسبب الإجهاد وعدم الأمان. ويؤدي الخوف من "عدم المعرفة" وارتكاب الأخطاء إلى اضطرابات جسدية ونفسية عند مراقبي الحركة الجوية عبر الحد من تطورهم الشخصي والمهني، والتأثير في الوقت نفسه على جوّ مكان العمل، ما يحد من النتائج التنظيمية ويهدد السلامة. لذلك فإن بناء كفاءة مراقبي الحركة الجوية بالوسائل المبينة

³ لازاروس هو أحد علماء النفس في الولايات المتحدة، وأستاذ في قسم علم النفس بجامعة كاليفورنيا في بيركلي. نال استحسان مجلة "عالم النفس الأمريكي" (American Psychologist)، وهي إحدى المجالات المتخصصة بعلم النفس، باعتباره أحد علماء النفس الأكثر تأثيراً في هذا المجال. وهو رائد في دراسة العاطفة والإجهاد، وعلى الأخص فيما يتعلق بالإدراك.

في ورقة العمل هذه سيساعد على تحسين نوعية حياتهم بتعزيز الحوافز ونكهة العمل الذي بين أيديهم، ويشكل في الوقت ذاته عاملاً مساعداً لإدارة مخاطر السلامة.

٤- التقييم التشخيصي، والاعتماد، وتقييم وترخيص البرامج المخصصة لمراقبي الحركة الجوية في منطقة أمريكا الجنوبية

١-٤ بالنظر إلى مزايا التعاون والاستخدام المشترك لموارد التدريب على الصعيد العالمي من أجل تلبية الاحتياجات الناشئة لإدارة الحركة الجوية في المنطقة، يقترح اللجوء إلى التعاون الفني - الأكاديمي بين الدول وهيئاتها المتخصصة في هذه المجالات، الذي سيسمح بالقيام بعمليات تبادل قائمة على الخبرة بشأن تصميم وتخطيط وتنفيذ ورصد برنامج اعتماد وترخيص المعارف الفنية لمراقبي الحركة الجوية في منطقة أمريكا الجنوبية. ومن شأن ذلك أن يشجع على وضع خطة موحدة ومنسقة للتدريب تقوم على الكفاءات الجديدة المطلوبة لمراقبي الحركة الجوية في المنطقة، مما يجعل بالإمكان تحديث منصة التدريب الإقليمية، وفي الوقت نفسه توفير إطار مرجعي أولي للتدريب المنسق والمنظم والحديث لمراقبي الحركة الجوية في منطقة أمريكا الجنوبية.

٢-٤ وسعيًا إلى تحقيق الهدف المحدد في ورقة العمل هذه، نورد فيما يلي وصف للإجراءات التي يمكن اتخاذها بشأن الإجراءات المقترحة للاعتماد والترخيص:

(أ) تحديد المعارف المتصلة بكل واحدة من المهارات الستة لمراقبي الحركة الجوية المدرجة في الملحق ١؛
ملاحظة: ترد المعارف المتصلة بكل مهارة من المهارات في الملحق ١ وتستكمل بأحكام واردة في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب (Doc 9868) وفي دليل التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة لمراقبي الحركة الجوية (Doc 10056)؛

(ب) وتصميم وإجراء تقييم تشخيصي للمعارف المشار إليها أعلاه؛
ملاحظة: يقترح إجراء تقييم عشوائي لعدد معين من مراقبي الحركة الجوية الذين يحملون واحدة من التراخيص المبينة في الملحق ١، وذلك في كل دولة من دول منطقة أمريكا الجنوبية. يفرض ذلك إلى تكوين عينة ممثلة لتحديد الثغرات في المعارف الفنية المطلوبة؛

(ج) ووضع برنامج للتدريب قائم على الكفاءة من أجل تحقيق اعتماد المعارف الفنية المحدثة، التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالخدمات والإجراءات المرتبطة بنظم إدارة الحركة الجوية الدائمة التغير؛

(د) تقييم وترخيص المعارف التي اكتسبها مراقبو الحركة الجوية.

٥- الاستنتاج

١-٥ تتسم بيئة مراقبي الحركة الجوية بالتعقيد وسرعة التغير. وتحتاج التطورات المطردة في التكنولوجيات والإجراءات والتقنيات التشغيلية التي هي سمات مهام ووظائف مراقبي الحركة الجوية إلى تعليم مستمر. ومن شأن التعريف المحدد للمواضيع الحديثة في إدارة الحركة الجوية، بالإضافة إلى إجراء تقييم تشخيصي على الصعيد الإقليمي، أن يسمح بإعداد تدريب وترخيص قائمين على الكفاءة، مما يساهم في اعتماد المعارف المطلوبة لمراقبي الحركة الجوية في منطقة أمريكا الجنوبية، ويؤدي إلى أداء محسّن وفهم للعمليات ولل علاقة بين الفرد والبيئة. في هذا السياق، يعتبر التعاون الدولي حيويًا لإعداد برنامج تدريب يسهل أنشطة التدريب المطلوبة لتحديث واعتماد المعارف الفنية لمراقبي الحركة الجوية على الصعيد الإقليمي. وستساهم النقطة الأخيرة، المتسقة

مع مبادرة الإيكاو "بعدم ترك أي بلد وراء الركب" في التطبيق الإقليمي والدولي المنسق للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو والخطط العالمية، وبالتالي السلامة.

٢-٥ أخيراً، إن الهدف المحدد في ورقة العمل هذه سيوفر للمنطقة إطاراً أولياً لنهج شامل للتدريب والتقييم القائمين على الكفاءة يساهم في التدريب المتزامن والمنتظم والمحدث لمراقبي الحركة الجوية في منطقة أمريكا الجنوبية، تمشياً مع التطورات الحاصلة في نظام إدارة الحركة الجوية.

- انتهى -