



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٥ من جدول الأعمال: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

إطار آمن وشامل لدخول مزيد من الأبراج العاملة عن بعد

(مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF))

الملخص التنفيذي

تتقدم تكنولوجيا الأبراج العاملة عن بعد بشكل سريع. من المهم أن تتخبط الأيكاو، المشرعين الآخرين، مزودي خدمات الملاحة الجوية والعمال في الموضوع للتأكد من سلامة وديمومة الأبراج العاملة عن بعد عند أماكن تواجدها وتركيبها.

لقد سبقت التكنولوجيا التشريعات المناسبة، ويطلب الآن بذل جهود متناسقة من قبل كل أصحاب المصالح للتأكد من إيجاد بيئة تشريعية مناسبة، إن غياب تواجد تشريع عالمي شامل، يترك الباب مفتوحاً للدول المختلفة لتبني أية طرق يرونها مناسبة بدلاً من وجود نهج تشريعي أكثر سلامة وتوحد.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

البدء بالعمل داخل الأيكاو للتوصل إلى تشريعات عالمية لتنفيذ وتشغيل الأبراج العاملة عن بعد. ويجب أن يشمل ذلك التشريع العالمي على:

أ) الحظر الكامل لمفهوم التشغيل في وقت واحد، أي: تشغيل أكثر من برج واحد في نفس الوقت ومن قبل شخص واحد.

ب) اقرار رخصة لابرار عاملة عن بعد لتقديم التدريب المناسب للـ ATCOs الذين يعملون في بيئة الابراج النائية؛ و

ج) اشتراط رخصة تشغيل برج عن بعد لإثبات الحصول على التدريب وخطط الكفاءة لموظفي ASTSEP وموظفي الصيانة لمطابقة المتطلبات الجديدة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي السلامة
الأثار المالية:	
المراجع:	

¹ النسخ العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل (IFT)

١- المقدمة

- ١-١ يرى الاتحاد الدولي لعمال النقل أن تطوّر الأبراج العاملة عن بعد (ROTs) يُعتبر تقدماً كبيراً ويعتقد أنها سوف تلعب دوراً كبيراً على المدى المتوسط.
- ٢-١ يجب أن يخضع دخول الأبراج العاملة عن بعد (ROTs) إلى مجتمع الطيران إلى التقييم والاعتبار والتنظيم وبطريقة شاملة وفي الوقت المناسب وباشتراك كل أصحاب المصالح بما في ذلك العمال.

٢- المناقشة

- ١-٢ يقترح الاتحاد الدولي لعمال النقل المتطلبات التالية كأعمدة رئيسية للـROTs:
- ١-١-٢ متطلبات السلامة: تؤمن عائلة الاتحاد الدولي لعمال النقل بضرورة المحافظة على مستوى سلامة متساوي للأبراج العاملة عن بعد مع أمثاله من الأبراج التقليدية. لا يجب أن تكون الفوائد المتوخاة من نماذج الأبراج العاملة عن بعد و/أو المراكز على حساب السلامة.
- ٢-١-٢ متطلبات التدريب والكفاءة: يجب أن يكون من أحد المتطلبات وجود موافقة على وجود برنامج منفصل للتدريب على الأبراج العاملة عن بعد للتأكيد على فهم التفاصيل الفنية والتشغيلية لتلك الأبراج. قد يكون ذلك على شكل دورة تحويلية من مصنّفات ADI، أو دورة منفصلة وطويلة للمرتبات. مع تشغيل أي من الأبراج العاملة عن بعد، لا بد من إتباع خطة تدريب متفق عليها وتشرح كل تفاصيل الإجراءات والممارسات الطبيعية المرتبطة مع محددات ذلك الموقع بالتحديد. يجب أن ينسق التدريب بمضمون أساسي مشترك (CCC) ومناسب لمتطلبات التدريب، وإضافات ذات علاقة بالوحدة التدريبية وخُطط الكفاءة، بما في ذلك التدريب في الميدان (OJTis) والإشراف.
- ١-٢-١-٢ وعلاوة على ذلك، فإن أهداف الأبراج العاملة عن بعد (ROT) عالية المستوى تعتمد بشكل كبير على الأتمتة، وهذا يعتمد إلى حد كبير على أداء النظام والمرونة. توضع الـATSEPs كمهنيين محترفين في تشغيل وصيانة الأنظمة والمعدات ومرخصين للعمل التشغيلي، في أماكن مناسبة لإدارة المخاطر التشغيلية والممتلكات. وبالطبع فإن تبني الأبراج العاملة عن بعد (ROT) سوف يؤثر على نشاطات الـATSEP. التكنولوجيا المحسنة المطلوبة لدعم عمليات التشغيل عن بعد (عدد أكبر من الحساسات)، مزيد من المعدات، زيادة أنظمة التعزيز، وهكذا... يفترض التحسين على متطلبات التدريب وخُطط الكفاءة للتمكين من تحقيق المطالب الجديدة. إن متطلبات تشغيل الأبراج عن بعد من خبرات في المعلومات وأمن الإنترنت الناجمة عن التوزيع المعماري للبنية التحتية للأبراج العاملة عن بعد واستخدام موارد تُعتبر هامة جداً، سوف حتماً تؤدي إلى بروز أدوار جديدة ومسئوليات على الـATSEP مع تأثيرات مرتبطة بذلك على التدريب وخُطط الكفاءة والتقييم.

- ٣-١-٢ متطلبات الترخيص: بسبب الطبيعة الخاصة للتكنولوجيا، واعتبارات العامل البشري وإمكانية وجود فروقات تشغيلية، فإننا نرى وكما هو الحال في الموافقة على المهنة الأخرى مثل OCS وTCL، أنه يتوجب تبني الموافقة على تصنيف محدد لتشغيل الأبراج العاملة عن بعد. وهذا من شأنه أن يضمن أن المراقبين الجويين العاملين في الأبراج العاملة عن بعد لديهم تدريب كافي على طبيعة توفير الخدمات عن بعد. وهذا يتفق مع النهج للمهنة الأخرى مثل OCS وTCL.

- ١-٣-١-٢ متطلبات الكفاءة للـATCO يجب أن تشمل أيضاً الحاجة إلى وحدة واحدة محددة مقررة لكل من المطارات المنوي توفير ATS بها عن بعد.

- ٢-٣-١-٢ يعارضُ الاتحادُ الدوليُّ لعمّالِ النّقلِ بشدّةِ أيِّ مفهومٍ يقضي بالتّشغيلِ من قبلِ شخصٍ بمفرده لأيِّ مكانٍ عملٍ يعمل على توفير الخدمات لمطاراتٍ مختلفة في آنٍ واحدٍ، بما في ذلك الخدمات الأرضيّة مثل التّخليص.
- ٤-١-٢ متطلّبات المرحلة الانتقاليّة: إنّ إدخال عمليّات التّشغيل عن بعد يجب أن تخضع لتحليل سلامة شامل.
- ٥-١-٢ متطلّبات الطّوارئ: وضع متطلّبات طوارئ حازمة وتنفيذها.
- ٦-١-٢ متطلّبات الأمن: وضع الإجراءات المناسبة والضّمّانات لتوفير سلامة النّظام.

٣- الخلاصة

- ١-٣ يؤمّنُ الاتحادُ الدوليُّ لعمّالِ النّقلِ أنّ التّأخّر خلف التّطوّرات التّكنولوجيّة و/أو إدخال نهجٍ مجرّأ لتشريعات السلامة للأبراج العاملة عن بعد (ROT)، قد يودّي إلى عدم التّكافؤ، والذي بالتّالي قد يقوض تنفيذ فكرة الأبراج العاملة عن بعد وهي الأفضل والمرغوبة بشكل أكبر دون الإضرار بالسلامة والأمن.

- انتهى -