



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

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

معالجة إرهاب مراقبي الحركة الجوية

(ورقة مقدمة من الهند)

الموجز التنفيذي

تلخص ورقة العمل هذه الدروس المستخلصة من تنفيذ تدابير معالجة إرهاب مراقبي الحركة الجوية في الهند، وتعرض على الإيكاو والدول نطاق التحسينات التي تحققت بفضل إجراءات معالجة الإرهاب، بهدف إدراجها في القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) واللوائح التنظيمية.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) الإحاطة علماً بالتزام الهند بتنفيذ اللوائح التنظيمية المعنية بمعالجة إرهاب مراقبي الحركة الجوية، ما من شأنه أن يؤدي إلى تعزيز السلامة في منظومة الطيران؛
- (ب) التشجيع على الاعتراف بضرورة اتباع نهج شامل لمعالجة الإرهاب، ما يساهم في زيادة إنتاجية مراقبي الحركة الجوية والتخفيف من مستوى إرهابهم أثناء أدائهم المهام المنوطة بهم؛
- (ج) وحثّ الإيكاو والدول الأعضاء فيها على تبادل المسائل والتحديات المتعلقة بالتعامل مع اللوائح التنظيمية المعنية بمعالجة إرهاب مراقبي الحركة الجوية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية"
الآثار المالية:	لا توجد آثار مالية
المراجع:	الملحق الحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية" الوثيقة Doc 9966 — "دليل مراقبة نهج معالجة الإرهاب"

١- المقدمة

١-١ يُعتبر مراقبو الحركة الجوية من بين العناصر الأساسية لعمل أي نظام لإدارة الحركة الجوية (ATM) بشكل فعال، فيما يُعد الإرهاق من أخطر العوامل البشرية التي تؤثر بشكل مباشر على قدرة مراقبي الحركة الجوية على أداء مهامهم وتعكس سلباً على السلامة الجوية. ولقد أثبتت الدراسات العلمية أن يقظة مراقبي الحركة الجوية تساهم في الحفاظ على السلامة الجوية من جهة، وتعزز كفاءة الملاحة الجوية عبر توفير خدمات حركة جوية أفضل من جهة أخرى.

٢-١ وتُلزم الإيكاو الدول كافة بوضع لوائح تنظيمية لمعالجة الإرهاق في مجال خدمات الملاحة الجوية استناداً إلى المبادئ العلمية والمعرفة والخبرة التشغيلية، وذلك من خلال التعديل رقم (٥٠ب) على الملحق الحادي عشر - "خدمات الملاحة الجوية" الذي دخل حيز التنفيذ في ٢٠٢٠/١١/٥. وتجدر الإشارة إلى أنه بإمكان الدول تنفيذ تدابير معالجة الإرهاق إما من خلال لوائح إلزامية تفرض حدوداً قصوى أو عبر نظام معالجة المخاطر (FRMS).

٣-١ وانضمت الهند إلى مجموعة الدول الآسيوية التي نفذت اللوائح التنظيمية المعنية بمعالجة إرهاق مراقبي الحركة الجوية في سبتمبر ٢٠٢٣. في هذا السياق، قررت المديرية العامة للطيران المدني في الهند بوصفها الهيئة التنظيمية المعنية بالسلامة الجوية تعديل اللوائح الإلزامية لمعالجة الإرهاق من خلال لائحة تحديد مدة نوبة المراقبة، وذلك بعد إجراء تحليل دقيق للتحديات العملية التي اعترضت إجراءات التنفيذ في منظومة الطيران السائدة في البلاد.

٢- المناقشة

١-٢ يُعد اقتصاد الطيران الهندي أحد أسرع الاقتصادات نمواً ويشهد زيادة مضطردة في أعداد المطارات المدنية التي تربط وجهات مختلفة. و يتزايد عدد وحدات/محطات خدمات الملاحة الجوية (ATS) الجديدة بوتيرة ثابتة نتيجة للنمو السريع في الحركة الجوية. واستناداً إلى عقود من الخبرة التشغيلية، قام مقدّم خدمات الملاحة الجوية (ATSP) في الهند (أي هيئة المطارات في الهند (AAI)) بتصنيف محطات خدمات الملاحة الجوية من أجل ضمان كفاءة التنفيذ.

٢-٢ بالتالي، تُصنف محطات خدمات الملاحة الجوية استناداً إلى متوسط حجم الحركة الجوية اليومية خلال العامين السابقين الذي يُسجل في ١ أكتوبر من كل عام. ويرد ملخص تصنيف المطارات في الجدول أدناه:

فئات محطات خدمات الملاحة الجوية	متوسط عدد تحركات الطائرات يومياً
أ	$400 <$
ب	$100 <$ ولكن $400 \geq$
ج	$30 <$ ولكن $100 \geq$
د	$30 \geq$
هـ	تحركات طائرات غير منتظمة عرضية

٣-٢ صيغت اللوائح الإلزامية التي تنص على الحد الأقصى لنوبات عمل مراقبي الحركة الجوية من خلال لائحة تنظيمية وطنية ترد في الجزء السابع - السلسلة "ل" - القسم التاسع من متطلبات الطيران المدني للمديرية العامة للطيران المدني التي تفصل لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة ومتطلبات الراحة لمراقبي الحركة الجوية المكلفين بتوفير خدمات الحركة الجوية. في هذا السياق، وُضعت اللوائح الإلزامية التي تنص على الحد الأقصى في الهند (لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة) استناداً إلى إرشادات الإيكاو من جهة وأفضل الممارسات العالمية في مجال معالجة الإرهاق من جهة أخرى.

٤-٢ ولا تُعتبر لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة شاملة فحسب، بل تحدد أيضاً بوضوح واجبات كل من مقدمي خدمات الحركة الجوية والمسؤولين عن خدمة الحركة الجوية ومراقبي الحركة الجوية بهدف معالجة الإرهاق. ويسود اعتقاد راسخ بأن النهج التعاوني بين مقدمي خدمات الحركة الجوية والإدارة العليا ومراقبي الحركة الجوية هو السبيل الوحيد للمساعدة على الحد من إجهاد مراقبي الحركة الجوية في مكان عملهم والتخفيف من مستوى إرهاقهم.

٥-٢ وفقاً للوائح التنظيمية، يتعين على مقدم خدمات الحركة الجوية وضع سياسات لمعالجة الإرهاق وتحديثها، فضلاً عن تهيئة بيئة توفر التوعية والراحة والترفيه لمراقبي الحركة الجوية في إطار معالجة الإرهاق. بناءً على ذلك، وضع مقدم خدمات الحركة الجوية (أي هيئة المطارات في الهند) سياسة لمعالجة الإرهاق، ما يدل على التزامه بمعالجة الإرهاق بشكل فعال. وبموجب سياسة مقدم خدمات الحركة الجوية لمعالجة الإرهاق التي وافقت عليها المديرية العامة للطيران المدني في الهند، سوف تُنفذ لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة بالكامل في كل المطارات التي تشهد أكثر من ٣٠ عملية تحرك طائرات في اليوم الواحد (المطارات من الفئات "أ" و"ب" و"ج" الواردة في الجدول أعلاه) بالإضافة إلى عمليات طيران خلال ساعات الليل.

٦-٢ ومن الضرورة بمكان أن يوفر مقدم خدمات الحركة الجوية مرافق مناسبة وأماكن منفصلة مخصصة لاستراحة جميع مراقبي الحركة الجوية، بالإضافة مرافق أخرى ملائمة لتناول وجبات خفيفة ومرطبات في كل محطة من محطات خدمة الحركة الجوية. بالتالي، فإن مقدم خدمات الحركة الجوية ملزم باتباع نهج شامل لمعالجة إرهاق مراقبي الحركة الجوية بشكل فعال، إذ أثبت هذا النهج فعاليته في معالجة إرهاق مراقبي الحركة الجوية في كل المطارات التي نفذت لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة.

٧-٢ وتفرض لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة أيضاً على المسؤولين عن خدمة الحركة الجوية وضع جداول المواعيد/قوائم بأسماء الموظفين من ضمن الحدود المنصوص عليها في اللوائح التنظيمية. وبحسب تلك اللوائح التنظيمية، يجب أن ينشر المسؤولون الجداول/القوائم التي تغطي نوبات العمل المقررة لمدة لا تقل عن أسبوعين، على أن تكون متاحة قبل تاريخ نوبة العمل الأولى بخمسة أيام على الأقل.

٨-٢ ولا يُطلب من مراقبي الحركة الجوية في الهند الامتثال للوائح تحديد مدة نوبة المراقبة فحسب، بل يتوجب عليهم أيضاً الامتناع عن أداء أي مهام متعلقة بمجال السلامة لدى شعورهم بالإرهاق.

٩-٢ تضع لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة قيوداً على فترات الخدمة والفترات الفاصلة بين النوبة والأخرى وفترات الخدمة المتتالية والفترات الفاصلة التي تليها، والواجبات التشغيلية والاستراحات المرتبطة بها، فيما تحدد إرشادات القيود مدة نوبات العمل الليلية والفترات الفاصلة بينها، كما تشير إلى المرونة المطلوبة عند بروز الحاجة إلى إجراء أي تغييرات تفرضها ظروف استثنائية من مثل تعطل العمليات.

١٠-٢ وأدى اعتماد اللوائح التنظيمية المعنية بمعالجة الإرهاق من خلال إرشادات لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة إلى تبسيط أنماط العمل والتخفيف من المخاطر الناجمة عن إرهاق مراقبي الحركة الجوية.

١١-٢ ولم يتسم تنفيذ لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة بمستويات عالية من السلاسة نظراً إلى تنوع المطارات في الهند. خلال المرحلة الأولى، نُفذت اللوائح التنظيمية المعنية بمعالجة الإرهاق في ٥٧ مطاراً، وتُنفذ بشكل مستمر في كل المطارات (المطارات من الفئات "أ" و"ب" و"ج" المذكورة في الجدول) بطريقة تدريجية. في هذا السياق، من المقرر تنفيذ اللوائح التنظيمية المعنية بمعالجة الإرهاق (لوائح تحديد مدة نوبة المراقبة) بالكامل بحلول عام ٢٠٢٦، وفقاً للالتزامات المنصوص عليها في سياسة معالجة الإرهاق.

١٢-٢ بالإضافة إلى ذلك، تشكل الحاجة إلى المزيد من القوى العاملة في مختلف محطات خدمات الملاحة الجوية نتيجة لتسارع وتيرة التقاعد والتأخير في التوظيف لا سيما خلال جائحة كوفيد-١٩ تحدياً كبيراً أمام تنفيذ اللوائح التنظيمية المعنية

بمعالجة الإرهاب في الهند. كما أصبحت الحالات الطارئة المفاجئة مثل النزاعات الإقليمية التي تؤدي إلى تحويل حركة الطيران عبر مسارات/مجالات جوية مختلفة أكثر شيوعاً، ما يتطلب عدداً أكبر من القوى العاملة. في هذا الإطار، تبين أن مقدمي خدمات الحركة الجوية في كل أنحاء العالم يوظفون مراقبي الحركة الجوية بحسب الحاجة، وذلك من أجل تقليص تكاليف التشغيل إلى أدنى حد ممكن، كما يعملون في معظم الأحيان في ظل نقص في مراقبي الحركة الجوية، ما يعرقل التنفيذ الفعال لسياسة معالجة الإرهاب.

٣- الخلاصة

٣-١ يجب أن يلزم مقدمو خدمات الحركة الجوية بوضع سياسة تُعنى بمعالجة الإرهاب من أجل ضمان التزامهم الصريح بمعالجة إرهاب مراقبي الحركة الجوية.

٣-٢ إن مقتضيات العمل سواء البيئية أو المتعلقة بالوضع العام والتي يتعين على مراقبي الحركة الجوية تلبيتها تختلف بشكل أساسي عن مقتضيات طواقم الطائرات، من حيث مكان عملهم الثابت وطبيعة مهامهم. لذا من الضرورة بمكان اعتماد نهج شامل يوفر بيئة عمل ومرافق ترفيهية مناسبة، إلى جانب ضرورة الإلزام بلوائح تنظيمية فعالة معنية بمعالجة الإرهاب وإدراجها ضمن القواعد والتوصيات الدولية (الملحق الحادي عشر).

٣-٣ وقد ترغب الجمعية العمومية في النظر في إلزام الدول بالإشراف على مراقبي الحركة الجوية وتقييمهم ليست فقط وفقاً للسيناريو الراهن فحسب، بل أيضاً الحفاظ على نسبة مئوية معينة من القوى العاملة الإضافية عبر برامج توظيف ثابتة تحسباً للظروف المستقبلية التي قد تتجم عن عمليات التوسع في العمليات وحالات الطوارئ واستئصال الموظفين وغيرها.

— انتهى —