



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

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

معالجة الإرهاب

(ورقة مقدمة من عُمان وبوليفيا (جمهورية بوليفيا المتعددة القوميات)
والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)
والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، بالاشتراك مع الجمهورية الدومينيكية
والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA))

الموجز التنفيذي

يتضمن الملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، والمواد الإرشادية الداعمة له إقراراً بمدى أهمية معالجة الإرهاب. فالمعالجة الفعّالة للإرهاب الذي يصيب أفراد الطاقم أمر أساسي للحفاظ على السلامة التشغيلية للطيران، ولكن لا تزال هناك تحديات في التنفيذ الفعّال لنُهج معالجة الإرهاب.

ومع تطور فهم علوم النوم والإرهاب، يظل من المهم استعراض الأحكام والمواد الإرشادية الخاصة بمعالجة الإرهاب ومراجعتها. فمن المتوقع أن يسمح تحديث هذه الأحكام والمواد الإرشادية بتنفيذ منسق لنهج علمي في معالجة الإرهاب في جميع الدول الأعضاء. كما أن تحديث هذه المواد سيمنح سلطات المراقبة ومقدمي الخدمات إطاراً منظماً لدعم تنفيذ نُهج معالجة الإرهاب وتقييمها، بما في ذلك النُهج القائمة على الأداء.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الإقرار بأهمية التنفيذ الفعّال لنُهج معالجة الإرهاب كعنصر حيوي في التقليل من المخاطر ضمان عنصر الأمان في العمليات؛

ب) دعوة الإيكاو إلى إجراء استعراض للمواد الإرشادية وتعريف المبادئ العلمية والمعارف والخبرات التشغيلية على يد خبراء في كل قطاع، بهدف توحيد الفهم والتنفيذ والتقييم لمسألة معالجة الإرهاب. وبناءً على هذا الاستعراض، يجري العمل على تحديث "دليل مراقبة نهج معالجة الإرهاب" (Doc 9966) بحسب الحاجة، مع تضمينه إرشادات إضافية موجّهة لسلطات المراقبة؛

ج) الإقرار بأن تنفيذ نُهج معالجة الإرهاب القائمة على الأداء بشكل فعّال يتطلب توفر الموارد الكافية وإنشاء قاعدة معرفية قوية لدى مقدّمي الخدمات والمنظمين وعمال الخطوط الأمامية وممثليهم.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية"؛ و"عدم ترك أي بلد وراء الركب".
الآثار المالية:	من المتوقع أن تنفذ أنشطة الإيكاو المشار إليها في هذه الورقة في حدود الموارد المتاحة في الميزانية العادية للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو من المساهمات الخارجة عن الميزانية وفقاً لخطة أعمال الإيكاو للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨.
المراجع:	الملحق السادس — "تشغيل الطائرات"، الجزء الأول — "النقل الجوي التجاري الدولي-الطائرات"، الجزء الثاني — "الطيران العام الدولي-الطائرات"، الجزء الثالث — "العمليات الدولية-طائرات هليكوبتر". الملحق الحادي عشر — "خدمات النقل الجوي" "دليل مراقبة نُهَج معالجة الإرهاق" (Doc 9966) الإرشادات الموجّهة لمشغلي الخطوط الجوية بشأن معالجة الإرهاق؛ والإرشادات الموجّهة لمشغلي الطيران العام للطائرات الكبيرة والتوربينية النفاثة بشأن معالجة الإرهاق؛ والإرشادات الموجّهة لمقدمي خدمات الحركة الجوية بشأن معالجة الإرهاق؛ والإرشادات الموجّهة لمشغلي طائرات هليكوبتر بشأن معالجة الإرهاق.

١- المقدمة

١-١ يُعدّ الإرهاق خطراً يقلل من أداء الإنسان، ولأنه لا يمكن التخلص منه كلياً، لابد من معالجته بشكل فعّال. وقد ورد الإقرار بضرورة معالجة مخاطر الإرهاق في الملحقين السادس — "تشغيل الطائرات"، والحادي عشر — "خدمات الحركة الجوية" وأيضاً في "دليل مراقبة نُهَج معالجة الإرهاق" (Doc 9966) وفي الأدلة الداعمة التي تتناول تنفيذ طُرُق معالجة الإرهاق في كل قطاع.

٢-١ تتطلب كل من النُهج المُلزِمة والقائمة على الأداء لمعالجة الإرهاق والمنصوص عليها في الملحقين السادس والحادي عشر تحسيناً مستمراً. وبالمثل، هناك حاجة لإخضاع القواعد القياسية والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية إلى استعراض دوري لكي تواكب التغيرات التي تطرأ على البيئات التشغيلية والخبرات التشغيلية لدى مقدمي الخدمات وأعضاء الطاقم والتقدم المحرّز في فهم علم الإرهاق ومعالجته. وعليه، فمن الضروري تشكيل مجموعات خبراء للقيام باستعراض منشورات الإيكاو الحالية بشأن معالجة الإرهاق.

٢- المناقشة

١-٢ لوحظ وجود فجوة بين الغرض من الأحكام والمواد الإرشادية الخاصة بمعالجة الإرهاق وبين التنفيذ العملي لها. فالمواد الإرشادية الحالية تتضمن المعلومات العملية والأسباب وراءها، لكنها تُعتبر محدودة فيما يخص نُهج التنفيذ العملي. لذا فتحديث المواد الإرشادية من شأنه أن ييسّر إدراج الدروس المستفادة من الصناعة بقصد توثيقها وتعميمها وتطبيقها، حسب السياق التشغيلي المناسب.

- ٢-٢ كذلك فإن الدول ومقدمي الخدمات بحاجة إلى إرشادات إضافية حول موضوعات مثل:
- (أ) قياس مخاطر الإرهاب؛ تحديد المستوى الذي يتحول الإرهاب عنده إلى مصدر قلق إزاء السلامة الجوية؛
- (ب) تحليل بيانات الإرهاب واتخاذ إجراءات احترازية؛ فهم الأساليب الفعالة لقراءة بيانات الإرهاب ووضع الإجراءات الاحترازية المناسبة لذلك؛
- (ج) مؤشرات أداء السلامة (SPIs)؛ المساعدة في تطوير واستعراض أدوات قياس مراقبة فعالية نُهج معالجة الإرهاب؛
- (د) التدريب على معالجة الإرهاب؛ مثل كيفية إعداد نهج تدريبي قوي لتحسين فهم علم الإرهاب وتحسين اتخاذ القرار والإبلاغ عن الإرهاب؛
- (هـ) إجراء تقييم منظم لنُهج معالجة الإرهاب؛ سواء لاستخدام نظام إدارة السلامة (SMS) لدعم النُهج الملزمة أو كيفية تقييم النُهج القائمة على الأداء من حيث قدرتها على تحقيق مستوى مساوٍ أو أعلى من السلامة مقارنة بالنُهج الملزمة لمعالجة الإرهاب.
- ٣-٢ كما يحتاج مقدمو الخدمات إلى تطوير إرشادات معالجة الإرهاب بشكل أوسع وذلك في سبيل معالجة التحديات العملية لضمان استغلال الموارد على النحو الأمثل.
- ٤-٢ وسيسمح تحسين المواد الإرشادية بمراقبة أكثر فعالية والتقليل من التحديات المرتبطة بتخصيص الموارد من جانب الجهات التنظيمية، لا سيما تلك التي نفذت نُهج معالجة الإرهاب القائمة على الأداء.
- ٥-٢ ويستمر فهم تنفيذ علم الإرهاب في سياق البيئات التشغيلية في التطور. فهناك حاجة لقيام مجموعات الخبراء باستعراض الإرشادات الحالية لمعالجة الإرهاب من أجل مواكبة هذه التطورات وتقديم أساليب ونُهج أكثر حداثة. فالتوازن بين متطلبات معالجة الإرهاب وقدرة الصناعة على التنفيذ العملي لهذه المتطلبات هو مسألة رئيسية يجب أن تتناولها مجموعات الخبراء.
- ٦-٢ وتطرح القواعد القياسية والتوصيات الدولية الحالية نُهجاً مختلفة لمعالجة الإرهاب: فهناك اللوائح الملزمة لمعالجة الإرهاب ضمن إطار معين لحدود الإرهاب الذي يدعمه نظام إدارة السلامة لدى مقدمي الخدمات، وهناك أسلوب الجمع بين القيود الملزمة ونظام معالجة مخاطر الإرهاب (FRMS)، فضلاً عن نظام معالجة مخاطر الإرهاب بحد ذاته. وأظهرت الخبرة التشغيلية أن تطبيق جميع النُهج يتطلب خبرة فنية من جانب سلطات المراقبة ومقدمي الخدمات على حد سواء.
- ٧-٢ وهناك حاجة لإرشادات إضافية لمقدمي الخدمات وسلطات المراقبة لتمكينها من تخصيص الموارد نحو التنفيذ الآمن لمعالجة الإرهاب بموجب كل من نهج نظام إدارة السلامة (SMS) ونظام معالجة مخاطر السلامة (FRMS). ومن شأن هذه الإرشادات أن تسهم في التوفيق بين نُهج معالجة الإرهاب بين جميع الدول ودعم مبدأ "عدم ترك أي بلد وراء الركب".