

الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التقنية

البند ٣٧ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

تحديث أحكام تتبع الطيران العالمي

(قَدِّمَتْهَا جَمْعِيَّاتُ مَراسِلِي الخَطوطِ الجَوِيَّةِ لِلاتِّحادِ الفِدراليِّ الدُوليِّ (IFALDA))

الملخص التنفيذي

ينص التعديل رقم 39 لملحق رقم 6 على أحكام تتبع الطيران بشأن مشغلي النقل الجوي. مشروع مادة التوجيه المرفق- بتنفيذ تتبع الطائرات التي تتعلق بفعالية نورية لهذا الواجب لوظائف مراسلي الطيران والضباط المرخصة المعينة وغير المرخصة لعمليات الطيران في تلبية متطلباتها. تمثل هذه الورقة الجوانب العملية التي تواجه حاليا مراقبة التشغيل العالمي وإرسال رحلة الطيران الخاصة بالمجتمع المحلي بما في ذلك غيرهم من العاملين في الرقابة والإشراف على الرحلات الجوية في تلبية هذه المتطلبات. ويدعو أيضا إلى إعادة النظر في المقترحات التكميلية بموجب التعديل رقم 49 وفقا للنهج القائم على المخاطر التي لا يمكن أن تتحقق إلا من خلال دمج وثيق بين تخطيط الرحلة وإجراءات الرحلة التالية داخل مراكز المشغل الجوي. وسوف تتطلب المشاركة الفعالة ودور أكبر للمجتمع التنفيذي لعمليات الطيران لمراسلي الطيران والضباط ومن خلال الاستفادة من المهارات والمعارف والأدوات التي يستخدمونها حاليا.

الإجراء: دعت الجمعية إلى:

- دعوة الدول إلى الإحاطة علما بالأدوار الهامة والمسؤوليات لمراسلي الطيران والضباط لعمليات الطيران في تلبية كافة أحكام تتبع الرحلة العادية والاستثنائية.
- ندعو المنظمة الدولية للطيران المدني إلى الاعتراف بالحاجة إلى تحسين وإدخال نهج قائم على كفاءة مراسلي الطيران والضباط لعمليات الطيران الخاصة بالمنظمة الدولية للطيران المدني في التدريب البدوي للوثيقة الحالية رقم AN / 857 - 7192. الجزء D-3، ونشرت الطبعة الثانية في عام 1998.
- ندعو جمعيات مراسلي شركة الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي IFALDA، من خلال الكفاءة التقنية، لتحسين وإدخال نهج قائم على كفاءة مراسلي الطيران والضباط لعمليات الطيران الخاصة بالمنظمة الدولية للطيران المدني في التدريب البدوي للوثيقة الحالية رقم AN / 857 - 7192. الجزء D-3، ونشرت الطبعة الثانية في عام 1998.
- طلب المنظمة الدولية للطيران المدني لدعم النشر في الوقت المناسب من خلال المنشورات والكتيبات وأي من التوجيهات اللازمة والأدوات اللازمة لإدخال تعديل رقم 39، ملحق رقم 6، الجزء الأول.

وتتعلق ورقة العمل هذه بالسلامة، وقدرة الملاحة الجوية والكفاءة، والحماية البيئية والتنمية الاقتصادية للأهداف الاستراتيجية للنقل الجوي.

الأهداف الاستراتيجية:

<p>الأثار المالية المترتبة على معظم بنود العمل هي الحد الأدنى. ومع ذلك، العمل البند رقم ج) يمكن أن يكون له آثار مالية للمنظمة الدولية للطيران المدني المشتعلة على تكلفة لتعيين فرد واحد أو أكثر للتعاون مع اقتراح جمعيات مراسلي شركة الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي IFALDA لتحديث دليل التدريب. وعلى المدى الطويل، سوف تتكبد المنظمة الدولية للطيران المدني عناء هذه التكلفة وعلى أي حال حيث يجب أن تبقى الكتيبات حتى الآن من أجل استمرار وجود قيمة في العالم تتطور بشكل مستمر للطيران المدني. كما يجب الاعتراف بأن جمعيات مراسلي شركة الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي IFALDA على استعداد لتقديم خبرة بالموضوع التقني دون أي تكلفة مباشرة للمنظمة الدولية للطيران المدني.</p>	<p>الأثار المالية:</p>
<p>ملخص المناقشات - 2 / NATII اجتماع وجهها لوجه نظام السلامة واستغاثة الطيران العالمية (GADSS) - مفهوم العمليات تقرير مبادرة تنفيذ تتبع العادي للطائرات (NATII) الملحق 6، الجزء 1 الملحق 1، وثيقة 7192 الجزء 3-D رسالة الولاية 12 / 1.1.29-15 / AN 11 رسالة الولاية 15 / 4-15 / SP 55</p>	<p>المراجع:</p>

1. مقدمة

- 1.1 تشكلت جمعيات مراسلي الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي - IFALDA في عام 1961، هي المعايير المهنية العالمية، غير جمعية العمل. ونحن نمثل الأدوار المهنية والتقنية ومسؤوليات المرسلون وضباط عمليات الطيران في جميع أنحاء العالم. ومن المسلم به أن جمعيات مراسلي الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي IFALDA معترف بها من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني باعتبارها المنظمة الدولية التي تمثل ضباط عمليات الطيران ومرسلون الطيران في جميع أنحاء العالم، ويوصفها صناعة للأطراف المعنية التي تحمل خبرة واسعة ورغبة في المساهمة في تطوير وإصدار أحكام المنظمة الدولية للطيران المدني للمعايير والإجراءات والتوجيه. حيث يشار إلى مراسلي الرحلة (المرسلون) وضباط عمليات الطيران (فوس) في هذه الوثيقة فضلاً عن وثائق المنظمة الدولية للطيران المدني الأخرى، وشروط متطابقة وظيفياً وتستخدم بشكل متبادل. مصطلح "أولئك الذين يعملون في الرقابة والإشراف على الرحلات" يشير إلى أفراد معينين من قبل المشغل للخدمة في قدرة وظيفية مماثلة للمرسلون وفوس، سواء مرخصة أم لا، في ممارسة الرقابة التشغيلية في تلك النول التي لا تتطلب أنظمة الإرسال.
- 1.2 وافق المجلس علي التعديل رقم 39 الخاص بالملحق رقم 6، الجزء رقم 1 لتاريخ سريان 8 نوفمبر 2018. وأعربت أيضا المنظمة الدولية للطيران المدني عن نيتها لدعم هذه التعديلات مع التعميم "إرشادات تنفيذ تتبع الطائرات العادية (سي أي آر 347)" وتحديث تخطيط الطيران وإدارة الوقود البيدوي (الوثيقة 9976) مع خيارات التنفيذ الممكنة باستخدام النهج القائم على الأداء.

2. مناقشة

- 2.1 في البداية. سوف تود جمعيات مراسلي الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي IFALDA أن تعرب عن اعتقادها بأن الملحق رقم 6 للمنظمة الدولية للطيران المدني 6 الجزء الأول لتعديل رقم 39 "توصية" بموجب الفقرة 3.3.2، تعتبر في كثير من الحالات من قبل بعض منظمين الدولة كيند الامتثال في مواجهة الانتداب وبالتالي تسليط الضوء على هذا النحو في عرض ورقة العمل هذه. وقد لاحظت جمعيات مراسلي الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي IFALDA بالتالي الشروط المنصوص عليها في الملحق رقم 6 للتعديل رقم 39 وشمل التعميم لأنها تنطبق على مراسلي الطيران العالمي و الضباط وينص على النحو التالي:

- 2.1.1 هناك مطلب لتحديد تلك المناطق الخاصة بعمليات الطيران حيث تُسلم تقارير موقف الطائرات لمراقبة الحركة الجوية على فترات في أو أكثر من 15 دقيقة.
- 2.1.2 ضمان البرمجيات الخاصة بتتبع الرحلة متاحة وتُنتشر بموجب شبكة مراقبة العمليات والتسجيل التلقائي لتقرير موقف الطائرات كل 15 دقيقة على الأقل و في جميع المناطق المحيطة (أي خارج حدود الإقليم nm12).
- 2.1.3 تحديد والامتثال لإجراءات المشغل الجوي لاستبقاء بيانات تتبع الطائرات.
- 2.1.4 ضمان موافقة تنظيم الدولة لإجراءات التشغيل الجوي على النحو الوارد أعلاه لاستبقاء بيانات تتبع الطائرات.
- 2.1.5 صدور التقرير التلقائي للموقف الأخير المعروف تجاه الطائرات (للمساعدة في البحث والإنقاذ (كما نشر في ولاية جبال الألب) لدعم إجراءات التقرير نصف السنوي وبالإشتراك مع المعينة (مركز تنسيق الإنقاذ) المواقع الاستشارية الإقليمية.
- 2.1.6 طريقة لإرسال الرحلة وتلك العاملين في الرقابة والإشراف على الرحلات الجوية بموجب إجراء شركة معينة، وأنشئت ونشرت لنظام التحكم التشغيلي ل
- أ. تحديد ووضع حدث عند موقف الطائرات المستمد من نظام التتبع التلقائي كما هو الحال في 2.1.5 لم تعد قادرة على أن تُصنع
- ب. بعد ذلك، محاولة لتأسيس الاتصالات مع الطائرة
- ج. بعد ذلك، تحديد مركز مراقبة المنطقة للسيطرة على هذا الجزء من المجال الجوي
- د. الإحاطة علما بوحدة الجمعية الأمريكية لأمراض الصدر
- 2.2 وفي ضوء ما تقدم، فإن جمعيات مراسلي الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي IFALDA تسليط الضوء علينا غير واقعي السيطرة على العمليات ومتابعة الرحلات الجوية إلى أن هذه متطلبات إلزامية تفرض على المجتمع مرسل والذي بدوره يمكن أن يؤدي إلى عدد من العواقب غير المقصودة لعمليات خاصة عند الإجراءات المطلوبة لتتبع الطائرات العادية لا يمكن لها أن تتحقق دائما أو أصبحت غير متوفرة. كما تشيد جمعيات مراسلي الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي IFALDA بدور لجنة الملاحة الجوية في المراجعة والتأكيد على ضرورة العمل التكاملي الإضافي لتسهيل التنفيذ العملي لهذه الأحكام. ستتناول هذه الأحكام الإضافية والمواد الإرشادية الواجبة مع صدور التعديل رقم 40 على الملحق رقم 6، الجزء الأول القضايا العالقة والتي تتراوح من إمكانية التطبيق إلى طائرات شحن لبعض العمليات مع رحلات محدودة على المناطق المحيطة. حالات خارجة عن سيطرة مرسل حيث العناصر اللازمة لتتبع الطائرات العادية تصبح غير متوفرة (على سبيل المثال الاتصال بمزود الخدمة لانقطاع التيار)؛ والوصول في الوقت المناسب للهواء مزود خدمات الملاحة الجوية (ANSP) ومعلومات مشغل الاتصال.
- 2.3 بالإضافة إلى ذلك وافق المؤتمر الوطني الإفريقي لتطبيق المعايير التكميلية والممارسات التوصيات الدولية (SARPs) التي عرضت الاختلافات القائمة على المخاطر تحت إشراف الدولة التي من شأنها تسمح بشكل إنتقائي وبشكل مشروط لبعض الرحلات التي تقتصر إلى القدرة على تتبع العادية التي ستصدر، استنادا إلى أسلوب الرقابة والإشراف الرحلات الجوية الموصوفة في الملحق رقم 6 الجزء رقم 1 الفصل رقم 3.
- 2.4 لذا فإن جمعيات مراسلي الخطوط الجوية للاتحاد الفدرالي الدولي IFALDA تسلط الضوء على الأدوار والمسؤوليات الرئيسية التي سيلعبها مجتمع مراسلي الطيران وضباط عمليات الطيران في سد هذه الفجوة في ظل ظروف طيران معينة حيث متطلبات عادية لتتبع الطائرات وفقا لما يقتضيه (تعديل رقم 39) الحالي للمتطلبات العادية لتتبع الطائرات التي لا يمكن تلبينها.

2.5 يُرحب بمراقبة الجمعية العمومية للدور الحاسم الذي ستلعبه الشروط بموجب ملحق المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO رقم 1، الفصل رقم 4.6 (ضابط عمليات الطيران / رخصة مُرحل جوي) في تلبية الأحكام التكميلية للملحق رقم 6 الجزء 1. تُرفق مقتطفات ذات صلة في الملحق (أ) لتسهيل الرجوع إليها. ينص إصدار وسريان رخصة المُرحل الجوي من بين أمور أخرى على الواجبات والأدوار والمسؤوليات العادية ليشمل المعرفة والمهارات والأداء البشري (بما في ذلك مبادئ إدارة المخاطر والأخطاء) و الإجراءات التشغيلية وإجراءات تقديم البلاغات و:

- أ. التدريب والتأهيل والمهارات الضرورية لفهم وصف واستخدام جميع الإجراءات والعمليات الأرضية الخاصة بالمُرحل الجوي و مراقبة العمليات في كتيبات العمليات والمُرحل الجوي
- ب. النظر بدقة إلى القدرة الشاملة للطائرة وأنظمتها الخاصة بإمكانية الشحن ومتابعة الرحلات الجوية
- ت. ضمان توافر وسيلة لتحديد موقع الطائرة والتواصل معها عبر جهاز معالجة اتصالات الطائرة ونظام الإبلاغ ACARS، و موجه الطوارئ أو الموجات العالية VHF والهاتف اللاسلكي
- ث. الإلمام بوسائل التعامل مع التردد ومدة الفجوات في التقارير الآلية على طول كل خط طيران
- ج. المتابعة المحددة بوضوح و الخاصة لفقدان موقع الطائرة وتدابير التخفيف وإجراءات الطوارئ.

2.6 بالإضافة إلى ذلك، سيقدم الاتحاد الدولي لجمعيات المرحلين الجويين IFALDA أيضاً أن تحد هذه الإجراءات التي تم التحقق من صحتها من خلال برنامج إيتا لتدقيق السلامة التشغيلية IOSA ، ومعايير IOSA و الممارسات الموصى بها "ISARPs" نسبياً من العبء الذي يقع على عاتق الدول في ضمان الامتثال إلى المعايير والممارسات الموصى بها و المطابقة معها والمساعدة في تلبية تاريخ تطبيقها. تشمل معايير IOSA و الممارسات الموصى بها بدءاً من التغييرات اللازمة لشهادة المشغل الجوي و / أو برامج المراقبة حتى تشمل أي شروط جديدة محددة فيما يتعلق بموقع العمليات. ويمكن أيضاً أن تشمل هذه التحديثات بدءاً من السياسات والتغييرات الإجرائية وصولاً إلى كتيبات المشغل وإجراءات ونظم التدريب من أجل الامتثال للشروط المعمول بها. وبالتالي هذا من شأنه أن يتماشى مع أسئلة بروتوكول برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP).

3 خاتمة

3.1 يدعم الاتحاد الدولي لجمعيات المرحلين الجويين بالكامل المعايير والممارسات التكميلية الموصى بها كوسيلة فعالة لضمان سلامة وكفاءة رحلات المشغل الجوي في مناطق معينة، و مدة هذه الرحلات حيث لا يمكن تلبية أحكام التتبع العادية بشكل كامل. تُعالج هذه الثغرات في الواقع من خلال الاستفادة من الدور النشط لضابط عمليات الطيران / المُرحل الجوي المرخص وغير المرخص وتُستكمل بنهج قائم على الكفاءات في استخدام كل البرامج ووسائل الاتصالات المتاحة المستخدمة في وظيفة المراقبة التشغيلية الخاصة بهم.

3.2 يدعم الاتحاد الدولي لجمعيات المرحلين الجويين بفاعلية الهيئات الصناعية الأخرى مثل اتحاد النقل الجوي الدولي IATA في تطوير متطلبات برنامج إيتا لتدقيق السلامة التشغيلية و ستمتد في هذا الدعم لضمان التنفيذ العملي لهذه المعايير والممارسات التكميلية الموصى بها.

3.3 يشارك الاتحاد الدولي لجمعيات المرحلين الجويين بفاعلية مع منظمة الطيران المدني الدولي وغيرها من حملة الأسهم في مراجعة وإعادة كتابة الوثيقة رقم 7192 الجزء D3 (ضباط عمليات الطيران / المرحلين الجويين) و يطور في النهاية نهج قائم على الكفاءة والأداء لإدراجه فيما بعد بمقتضى الوثيقة 9868 PANS-TRG (المرفق).

الملحق (أ) - مقتطفات من منظمة الطيران المدني الدولي الملحق رقم 1

4.6 ضوابط عمليات الطيران / رخصة مَرَّحَل جوي

4.6.1 متطلبات إصدار الترخيص

4.6.1.1 العمر

يتعين أن لا يقل عمر المتقدم عن 21 سنة.

4.6.1.2 المعرفة

يثبت المتقدم امتلاكه مستوى من الخبرة يتناسب مع الامتيازات الممنوحة لحامل رخصة ضابط عمليات الطيران ، في المواضيع التالية على الأقل:

القانون الجوي

(أ) القواعد واللوائح ذات الصلة ذات الصلة لحامل ترخيص ضابط عمليات الطيران. ممارسات وإجراءات خدمات الحركة الجوية المناسبة ؛

الخبرة العامة للطائرات

(ب) مبادئ تشغيل محركات الطائرة والأنظمة والمعدات؛

(ج) القيود التشغيلية للطائرات والمحركات؛

(د) الحد الأدنى لقائمة المعدات؛

حساب أداء الطيران وإجراءات التخطيط والتحميل

(هـ) آثار التحميل وتوزيع الكتلة على أداء الطائرة و خصائص الطيران؛ حسابات الكتلة والتوازن؛

(و) التخطيط التشغيلي للرحلات الجوية ؛ استهلاك الوقود وحسابات القدرة على التحمل وإجراءات اختيار المطار البديل؛ ومراقبة الرحلات الجوية القائمة؛ و التشغيل الموسع المدى.

(ز) إعداد وتقديم خطط طيران خدمات الحركة الجوية.

(ح) المبادئ الأساسية لنظم التخطيط بمساعدة الكمبيوتر.

الأداء البشري

(ط) الأداء البشري المناسب لواجبات المُرَّحَل الجوي، بما في ذلك مبادئ إدارة المخاطر والأخطاء.

ملحوظة--- يمكن العثور على مواد إرشادية لتصميم برامج التدريب على الأداء البشري، بما في ذلك مبادئ إدارة المخاطر والأخطاء، في كتيب تدريب العوامل البشرية (الوثيقة رقم 9683).

الأرصاء الجوية

(ي) الأرصاء الجوية للطيران، وحركة نظم الضغط؛ وهيكل الواجهات، وأصل وخصائص الظواهر الجوية الهامة التي تؤثر على أحوال الإقلاع، والطيران والهبوط ؛

(ك) تفسير وتطبيق تقارير الأرصاء الجوية للطيران، والرسوم البيانية والتوقعات، والرموز والاختصارات، واستخدام معلومات الأرصاء الجوية وإجراءات الحصول عليها ؛

الملاحة

(ل) مبادئ الملاحة الجوية مع إشارة خاصة إلى الطيران الآلي؛

الإجراءات التشغيلية

(م) استخدام وثائق الطيران؛

(ن) الإجراءات التشغيلية لنقل البضائع والسلع الخطرة؛

(س) الإجراءات المتعلقة بحوادث ووقائع الطائرات؛ إجراءات طيران الطوارئ؛

(ع) الإجراءات المتعلقة بالتدخل وتخريب الطائرات غير القانوني؛

مبادئ الطيران

(ف) مبادئ الطيران المتعلقة بالفئة المناسبة من الطائرات ؛ و

الاتصالات اللاسلكية

(ص) إجراءات التواصل مع الطائرات والمحطات الأرضية ذات الصلة.

4.6.1.3 الخبرة

4.6.1.3.1 يتعين أن يكون المتقدم حاصلًا على الخبرات التالية:

أ. عامان كاملان من العمل في أي واحد من القدرات المحددة في (1 إلى 3) كاملة أو في أي مجموعة منها، شريطة أن لا تقل مدة العمل في أي قدرة من أي مجموعة من الخبرات عن سنة واحدة على الأقل:

1. عضو طاقم الطائرة في النقل الجوي أو
2. عالم أرساد جوية في منظمة ترسل الطائرات في النقل الجوي. أو
3. مراقب الحركة الجوية، أو مشرف فني لضباط عمليات الطيران أو أنظمة عمليات طيران النقل الجوي،

أو

ب. سنة واحدة على الأقل في منصب المساعد في إرسال النقل الجوي.

أو

ت. أكمل بشكل مرض دورة تدريبية معتمدة.

4.6.1.3.2 يتعين أن يعمل المتقدم تحت إشراف ضابط عمليات الطيران بما لا يقل عن 90 يوم عمل في غضون الأشهر الستة السابقة مباشرة للتقدم.

4.6.1.4 المهارة

يثبت المتقدم القدرة على:

أ. إجراء تحليل دقيق ومقبول من الناحية العملية لحالة الطقس من خلال سلسلة من خرائط الطقس اليومية و تقارير الطقس؛ وتقديم موجز صالح من الناحية العملية عن الظروف المناخية السائدة في منطقة عامة لخط جوي محدد؛ واتجاهات توقعات الطقس ذات الصلة بالنقل الجوي مع الإشارة بوجه خاص إلى وجهة الوصول والبدائل؛

ب. تحديد مسار الرحلة الأمثل لشريحة معينة، وإنشاء كتيب دقيق و / أو خطط طيران مُعدة بواسطة الكمبيوتر،

ت. توفير إشراف التشغيل وجميع المساعدات الأخرى للطيران في الظروف الجوية السيئة الفعلية أو المصطنعة، بما يتناسب مع واجبات حامل ترخيص ضابط عمليات الطيران؛ و

ث. التعرف على المخاطر والأخطاء وإدارتها.

ملحوظة__ يمكن العثور على مواد إرشادية لتطبيق إدارة المخاطر والأخطاء لإجراءات خدمات الملاحة الجوية --- التدريب (الوثيقة رقم 9868 ، PANS-TRG)، الفصل رقم 3 ، المرفق C و في الجزء الثاني ، فصل رقم 2 الخاص بكتيب تدريب العوامل البشرية (الوثيقة 9683).

4.6.2 تخضع امتيازات حامل الترخيص والشروط الواجب مراعاتها في ممارسة هذه الامتيازات إلى الامتثال إلى المتطلبات المحددة في 1.2.5، تقدم امتيازات حامل ترخيص ضابط عمليات الطيران بهذه الصلاحية مسؤولية لكل منطقة يلبي فيها المتقدم الشروط المحددة في الملحق 6.

- انتهى -