



الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية
عن البند
٣٧ من جدول الأعمال
(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

أقرت اللجنة الفنية التقرير المرفق عن البند ٣٧ من جدول الأعمال.

ملاحظة — بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.
(٤ صفحات)

البند رقم ٣٧: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

معالجة آثار الإرهاق في الوقائع الحرجة، الملحق ١ - إجازة العاملين والتدريب القائم على الكفاءة وتتبع الرحلات

٣٧-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/253، المقدمة من الأرجنتين، والتي تناولت مزايا مقدمي خدمات حركة الطيران الذين يقدمون برامج معالجة آثار الإرهاق في الوقائع الحرجة إلى مهنيي خدمات الحركة الجوية. واتفقت اللجنة على الفوائد المتوقعة من مثل هذه البرامج وعلى أنه ينبغي أخذ هذا الموضوع بعين الاعتبار من قبل مجموعات الخبراء المعنية عند القيام بالتحديثات المستقبلية لأحكام الإيكاو.

٣٧-٢ ودعت ورقة العمل A39-WP/106، المقدمة من سلوفاكيا بالنيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١؛ والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢؛ والدول الأعضاء في المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، إلى تحليل واستعراض مدى كفاءة الإطار الحالي للإيكاو فيما يتعلق بتقييم اللياقة الذهنية لطاقم الطائرة. وجاء ذلك استجابة لعدد من الحوادث حيث تم تحديد الصحة النفسية لطاقم الطائرة كعامل مسبب لها. واعترافاً من اللجنة باستصواب أن تقوم الإيكاو بتحليل واستعراض إطار الإيكاو الحالي وبضرورة التنسيق مع المنظمات الدولية المعنية، فقد وافقت على أن توصي بإحالة الاقتراح إلى المجلس لينظر فيه مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠١٧-٢٠١٩ وما يتوفر من الموارد من خارج الميزانية.

٣٧-٣ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/129 المقدمة من الهند وورقة العمل A39-WP/298 المقدمة من الاتحاد الدولي لرابطات إلكترونيات سلامة الحركة الجوية، واقترحت الورقتان وضع شروط إجازة العاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية في الملحق ١ - إجازة العاملين. واستعرضت اللجنة أيضاً ورقة العمل A39-WP/368، التفتيح ١ والتصويب ١ (باللغة الفرنسية فقط)، المقدمة من غانا والتي اقترحت إدراج شروط في الملحق الأول لمنح الإجازات لجميع مهن الطيران الناشئة، بما في ذلك تلك التي ترد كفاءات خاصة بها في وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب" (Doc 9868). وأشارت اللجنة إلى أن اقتراحات مماثلة حول العاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية كانت محل مناقشات خلال الدورات ٣٦ و ٣٧ و ٣٨ للجمعية العمومية. وأشارت اللجنة خلال هذه الدورات إلى أن التدريب يسمح باكتساب الكفاءات المطلوبة، في حين أن الإجازات ليست سوى أحد السبل لتقديم دليل على وجود هذه الكفاءات. وأشارت أيضاً إلى أن الإيكاو كانت قد وضعت إجراءات قائمة على الكفاءة بالنسبة إلى العاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية في وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب" والذي قد يرفع من مستوى الكفاءات وينسقها، مما يتيح للدول تنفيذ نهج من التدريب القائم على الكفاءة. وقد يؤدي اشتراط الحصول على إجازة للعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية إلى القضاء على هذه المرونة وقد يزيد من الأعباء الإدارية للدول. وأقرت اللجنة أيضاً بأن ذلك قد يؤثر سلباً على عمل مقدمي خدمات الملاحة الجوية في الوقت الذي لم يتم فيه بعد تحديد المنافع العائدة على السلامة من جراء التدريب القائم على الكفاءة في وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب" وتقييم موظفي إلكترونيات سلامة الحركة الجوية. وأشارت اللجنة إلى أنه لا يوجد دليل على أن هناك أي تأثير على السلامة إن لم تكن هناك إجازات للعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية. وعليه، فإن اللجنة لم

^١ النمسا، بلجيكا، بلغاريا، كرواتيا، قبرص، الجمهورية التشيكية، الدنمارك، إستونيا، فنلندا، فرنسا، ألمانيا، اليونان، هنغاريا، أيرلندا، إيطاليا، لاتفيا، لتوانيا، لكسمبورج، مالطة، هولندا، بولندا، البرتغال، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، إسبانيا، السويد، المملكة المتحدة.

^٢ ألبانيا، أرمينيا، أذربيجان، البوسنة والهرسك، جورجيا، آيسلندا، مولدوفا، موناكو، الجبل الأسود، النرويج، سان مارينو، صربيا، سويسرا، جمهورية مقدونيا اليوغسلافية السابقة، تركيا، أوكرانيا.

تؤيد اقتراح إضافة قواعد قياسية في الملحق الأول للعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية أو أي وظيفة جوية غير تلك المتعلقة بطاقم الطائرة وموظفي الصيانة ومراقبي الحركة الجوية ومرحلي الطائرات. ومن جهة أخرى، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي الاستمرار في العمل على تطوير وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب" كما هو مقرر، معترفة بالدعم الكبير لتنفيذ النهج القائمة على الكفاءة لتدريب وتقييم شاغلي وظائف الطيران.

٤-٣٧ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/393 المقدمة من الاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات والتي طلبت من الإيكاو اتباع نهج قائم على الكفاءة لتعديل وثائق الإيكاو بشأن مرحلي الطائرات. وسلمت اللجنة بالدور الهام الذي يقوم به مرحلو الطائرات فيما يخص إجراءات تتبع الرحلات، وأشارت إلى دعم الاتحاد الدولي لرابطات مرحلي الطائرات للأعمال الحالية فيما يخص وثيقة "إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب". وأيدت اللجنة أيضاً وضع إجراءات قائمة على الكفاءة في هذه الوثيقة لمرحلي الطائرات وما يلزم من مواد الإرشادية، وأوصت بإحالتها إلى المجلس لينظر فيها مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠١٧-٢٠١٩ وما يتوفر من موارد من خارج الميزانية.

٥-٣٧ وقدمت سلوفاكيا أوراق معلومات نيابة عن الاتحاد الأوروبي واللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (ورقة العمل A39-WP/196) ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولت الدول المستقلة (ورقة العمل A39-WP/366).

مقاعد الأمان المخصصة للأطفال ووقت سير الطائرة الديناميكي المتغير على أرض المطار ونظم الكشف عن قص الرياح وقاعدة بيانات ترخيص المطارات

٦-٣٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/214 المقدمة من كندا والتي أوصت بتعزيز التنسيق الدولي لاستخدام مقاعد الأمان المخصصة للأطفال، وذلك تبعاً لإصدار الإيكاو لـ "دليل اعتماد واستخدام مقاعد الأمان المخصصة للأطفال" (الوثيقة 10049 Doc). ودعت أيضاً إلى التنسيق فيما يخص استخدام مقاعد الأمان للأطفال وضمان مستوى مقبول من السلامة للرضع والأطفال المسافرين جواً. وأوصت ورقة العمل A39-WP/300 المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل والمتصلة أيضاً بمقاعد الأمان المخصصة للأطفال بوضع مواد إرشادية للاعتراف المتبادل بين الدول وحثت الإيكاو على تشجيع الدول على تنفيذ الإرشادات الواردة في الوثيقة 10049 Doc. كما دعت إلى إجراء حملات ترويجية بشأن استخدام مقاعد الأمان المخصصة للأطفال من قبل الدول والقطاع للمساعدة في رفع مستوى الوعي واستخدام تلك المقاعد على متن الطائرات. وفي ضوء المناقشة، أيدت اللجنة فكرة ضرورة وضع أحكام بشأن مقاعد الأمان المخصصة للأطفال بما في ذلك الاعتراف المتبادل بها بين الدول، واتفقت على التوصية بإحالة المسألة إلى المجلس لينظر فيها، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠١٧-٢٠١٩ وما يتوفر من موارد من خارج الميزانية.

٧-٣٧ وقدمت الهند ورقة العمل A39-WP/286، التي وردت فيها معلومات بشأن طريقة جديدة لحساب الوقت المتغير لسير الطائرة على أرض المطار، والذي يعرف بالوقت المتغير الديناميكي لسير الطائرة على أرض المطار كنوع من التحسين لطريقة الحساب التقليدية المستخدمة عادة في المطارات التي يُنفَّذ فيها مفهوم صنع القرار بشكل تعاوني. واقترحت في الورقة أيضاً اشتراط استخدام الوقت المتغير الديناميكي لسير الطائرة على أرض المطار بالارتكاز على العوامل المحلية من أجل تقليل الانحراف عن وقت الإقلاع المقرر. وأحاطت اللجنة علماً بأهمية تعديل حسابات وقت سير الطائرة على أرض المطار حسب الظروف المعينة في المطار، ونظراً لأن مسألة صنع القرار بشكل تعاوني في المطارات مدرجة أصلاً في برنامج عمل المنظمة، وافقت اللجنة على إحالة مضمون الورقة إلى فريق الخبراء المناسب.

٣٧-٨ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/287، المقدمة من الاتحاد الروسي والتي تناولت الوضع العالمي فيما يخص إعداد واستخدام النظم الأرضية لكشف قص الرياح المنخفض المستوى وأوصت بالقيام بمزيد من العمل لتوحيد هذه النظم. وأحاطت اللجنة علماً بأن "دليل قص الرياح المنخفض المستوى" (Doc 9817) يحتوي على مواد إرشادية مكثفة للمساعدة في فهم هذه الظاهرة الجوية وفي تنفيذ الأحكام ذات الصلة بها الواردة في الملحق الثالث - "خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية". واتفقت اللجنة على أن الاقتراح يستحق مزيداً من الدراسة مع التركيز على التوسع في المواد الإرشادية القائمة وليس الأحكام الإلزامية، وأوصت بإحالتها إلى المجلس لينظر فيه، رهنا بتوفر الموارد.

٣٧-٩ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/241 المقدمة من الولايات المتحدة، والتي طلبت دعم الإيكاو في تجميع وتحديث قاعدة بيانات مركزية بشأن تراخيص المطارات، مع مراعاة التشريعات الوطنية بشأن الترخيص للمطارات. وأقرت اللجنة بأن الآثار المالية قد تكون كبيرة، حسب الأداة المستخدمة، وأن الاقتراح ليس يكن مدرجا في برنامج العمل الحالي للإيكاو. غير أن اللجنة اتفقت على أن هذا الاقتراح يستحق مزيداً من الدراسة، بما في ذلك إلى أي مدى تؤدي الخطط الإقليمية للملاحة الجوية دوراً في إتاحة مثل هذه المعلومات على نطاق واسع، واتفقت على أن توصي بإحالة المسألة إلى المجلس لينظر فيها، مع مراعاة الأولويات الحالية الممولة من ميزانية ٢٠١٧-٢٠١٩ وما يتوفر من موارد من خارج الميزانية.

الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات والترجمة العربية لعبارة "البضائع الخطرة"

٣٧-١٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A39-WP/94 المقدمة من سلوفاكيا نيابة عن اللجنة الأوروبية للطيران المدني والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية بشأن ضرورة معالجة ورصد الإجراءات المتخذة بخصوص توصيات السلامة بمزيد من الكفاءة. وطلبت من الإيكاو استكشاف هذه الإمكانيات، واقتراح ما يلزم من تعديلات على الملحق الثالث عشر - "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات". وتعبيراً عن دعمها للورقة، وبالإشارة إلى المناقشة والإجراءات المتخذة بشأن ورقة العمل A39-WP/272 في إطار البند ٣٥ من جدول الأعمال، اتفقت اللجنة على أن توصي بإحالة الاقتراح الذي يدعو الإيكاو إلى اعتماد إجراءات خاصة لتحديد "توصيات السلامة ذات الاهتمام العالمي" إلى المجلس لمزيد من البحث. ووافقت اللجنة أيضاً على أن تُحال على فريق الخبراء المختص العناصر المرتبطة بمعالجة ورصد التوصيات المتعلقة بالسلامة.

٣٧-١١ وأُحيط علماً بورقة معلومات قدمتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (ورقة العمل A39-WP/365).

٣٧-١٢ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A39-WP/157 التي قدمتها الإمارات العربية المتحدة وأوصت فيها بتغيير الترجمة العربية لعبارة "البضائع الخطرة" عند الإشارة إليها في وثائق الإيكاو. واتفقت اللجنة على أن هذا التغيير قد يكون ضرورياً إلا أنه ينبغي أن تثير الإيكاو هذه المسألة أولاً أمام "لجنة خبراء نقل المواد الخطرة التابعة للأمم المتحدة" و "النظام المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية ووسمها" قبل النظر في أي تغييرات في وثائق الإيكاو. وسيسمح ذلك بضمان المواءمة مع توصيات الأمم المتحدة بشأن نقل المواد الخطرة: اللوائح النموذجية، وهي الوثيقة التي يركز عليها الملحق الثامن عشر - "النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو" ووثيقة "التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة عن طريق الجو" (Doc 9284).

٣٧-١٣ وقُدمت ورقات معلومات من الأرجنتين (A39-WP/176 و A39-WP/178) والهند (A39-WP/128) وإندونيسيا (A39-WP/221) وكيريباس (A39-WP/217) والإمارات العربية المتحدة (A39-WP/318 و A39-WP/319) والولايات المتحدة (A39-WP/434 و A39-WP/435) والرابطة الدولية للشحن الجوي (A39-WP/388).