



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون

تقرير اللجنة الفنية

عن

البند ٣٠ من جدول الأعمال

(مقدم من رئيس اللجنة الفنية)

وافقت اللجنة الفنية على التقرير المرفق عن البند ٣٠ من جدول الأعمال وتوصي
الجلسة العامة باعتماد القرارين ١/٣٠ و ٢/٣٠.

ملاحظة: بعد إزالة هذه الصفحة، ينبغي وضع هذه الورقة في مكانها المناسب في حافظة التقرير.

البند ٣٠ من جدول الأعمال: مسائل السلامة الأخرى

١:٣٠ شروط إتقان اللغة

٣٠-١-١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A36-WP/151 التي تضمنت تقريرا مرحليا قدمه مجلس الايكاو بشأن تنفيذ شروط إتقان اللغة واقترحت مشروع قرار بشأن تخفيف أثر تأخر بعض الدول في الامتثال لشروط إتقان اللغة الواردة في الملحق الأول. فالطيارون الذين لا يستوفون شروط إتقان اللغة سيحتاجون إلى تصريح محدد من الدول الأخرى للطيران في المجال الجوي الخاضع لولاية تلك الدول. وتستحث الدول التي لن تمتثل لموعد الانطباق وهو ٢٠٠٨/٣/٥ على أن تضع خطط تنفيذ تشمل تدابير مؤقتة لتقليل المخاطر وتتيح خططها لجميع الدول الأخرى. وأفاد أمين اللجنة الفنية للجنة بأنه إذا ما وُوفق على القرار ستعقد سلسلة من حلقات العمل في كل منطقة من مناطق الايكاو لمساعدة الدول على وضع خططها المتعلقة بالتنفيذ واقترح القرار أيضا أن تضع الايكاو معايير منسقة عالميا للاختبارات اللغوية. وذكر أمين اللجنة أيضا أن الميزانية لا تتضمن خطة للايكاو لاعتماد الاختبارات اللغوية على النحو المقترح في ورقة العمل A36-WP/151.

٣٠-١-٢ ونظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/68، المقدمة من الاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية والتي أعرب فيها الاتحاد عن القلق لعدم تقدم كثير من الدول بخطى مقبولة فيما يتعلق بتنفيذ التدريب اللغوي في الوقت المناسب وطلب الاتحاد اعادة التأكيد على أهمية هذا البرنامج للدول وأن الدول التي لا تضع خططا للإبلاغ عن القصور اللغوي يتم على أساسها توجيه اللوم تلحق ضررا بسلامة الطيران.

٣٠-١-٣ وعن طريق ورقة العمل A36-WP/183 أفاد الاتحاد الدولي للملاحة الجوية والمجلس الدولي لرابطات مالكي الطائرات والطيارين أن بعض الدول لن يتيسر لها اختبار واجازة جميع طيارها ومراقبي الحركة الجوية التابعين لها المرخص لهم قبل ٢٠٠٨/٣/٥. ودعت الورقة إلى اعادة النظر في الالتماسات المقدمة من المجلس الدولي لتعديل القواعد القياسية لإتقان اللغة فيما يتعلق بعمليات قواعد الطيران البصري وتأخير موعد انطباق الشروط إلى أن يتم تقييم الأثر الكامل للقاعدة القياسية. ودعت الورقة أيضا إلى وضع طريقة اختبار موحدة وتبسيط اجراءات الاختبار.

٣٠-١-٤ قُدم مقترح يقضي بإعفاء الطيارين العاملين وفقا لقواعد الطيران البصري في مجال جوي غير خاضع للسيطرة من شرط المستوى الرابع التشغيلي للايكاو. وحظي المقترح بالتأييد، غير أن الغالبية اعترضت على هذا الاعفاء. وأعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي للدول، خلال الفترة الانتقالية من ٢٠٠٨/٣/٥ إلى ٢٠١١/٣/٥، أن تراعي على سبيل تقييم المخاطر الأثر الذي قد يكون لشروط إتقان اللغة على عمليات الطيران العامة.

٣٠-١-٥ أعرب أحد المندوبين عن تأييده للخطة الانتقالية التي اقترحتها المجلس في مشروع القرار المرفق بورقة العمل A36-WP/151. بيد أنه لوحظ مع القلق أن تنفيذ الخطة عن طريق قرار من الجمعية العمومية لن يضمن قبول كل دولة من الدول المتعاقدة للطيارين الذين لا يستوفون شرط الاتقان للمستوى الرابع، حتى عندما تنشر الدولة التي أصدرت الترخيص خطة التنفيذ الخاصة بها على موقع الايكاو على الانترنت. لذلك فقد أوصي بأن تنفذ الخطة الانتقالية عن طريق تعديل للملحق الأول بغية الاستفادة من الاعتراف الدولي الممنوح بموجب المادة ٣٣ من الاتفاقية. وعلى الرغم من حصول هذا النهج على بعض التأييد، سلمت اللجنة بأنه قد لا يتيسر تعديل الملحق الأول قبل حلول موعد الانطباق ٢٠٠٨/٣/٥ وبأن القرار يتيح سبيلا عمليا للمضي إلى الأمام. ولكن بالنظر الى الشواغل المعرب عنها، وافقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس مواصلة استعراض امكانية إدخال تعديل على الملحق الأول واتخاذ الاجراء المناسب.

٣٠-١-٦ وأعرب عن شاغل بشأن خطة الايكاو لاعتماد الاختبارات اللغوية في مجال الطيران المقترحة في الفقرة ٣-٤ من ورقة العمل A36-WP/151 ومعايير متسقة عالميا للاختبارات اللغوية في الفقرة ٢ من منطوق مشروع القرار المرفق. ومع ذلك، فقد كان هناك أيضا تأكيد لأن تنشئ الايكاو في الوقت المناسب نظاما لاعتماد خدمات الاختبارات اللغوية كوسيلة لتقديم الدعم للدول في تنفيذها الموحد لشروط إتقان اللغة.

٣٠-١-٧ وجرى التسليم بضرورة توافر معلومات بشأن خطط الدول للتنفيذ أو بشأن امتثالها لشروط إتقان اللغة قبل تاريخ ٢٠٠٨/٣/٨ بمدة كافية.

٣٠-١-٨ وعلى ضوء المناقشة، تقدم اللجنة القرار التالي كيما تتخذه اللجنة العامة.

القرار ٣٠/١: إتقان اللغة الانجليزية المستخدمة لأغراض الاتصال بالهاتف اللاسلكي

لما كانت الايكاو قد وضعت لمنع وقوع الحوادث، أحكاما لإتقان اللغة لضمان إتقان مسؤولي الحركة الجوية والطارئين وفهمهم للغة الانجليزية واستخدامهم لها في اتصالات الهاتف اللاسلكي، تشمل شروط وجوب توفر اللغة الانجليزية بناء على الطلب في جميع المحطات الأرضية التي تخدم مطارات ومسارات جوية معينة تستخدمها الخطوط الجوية الدولية.

وإذ تدرك أن أحكام إتقان اللغة تعزز الشرط الذي وضعته الايكاو باستخدام مصطلحات قياسية في جميع الحالات التي حددت لها.

وإذ تدرك أن الدول المتعاقدة قد بذلت جهودا كبيرة للامتثال لشروط أحكام إتقان اللغة بحلول ٢٠٠٨/٣/٥.

وإذ تدرك أن بعض الدول المتعاقدة تواجه صعوبات جمة في تنفيذ شروط إتقان اللغة بما في ذلك إنشاء قدرات التدريب والاختبار اللغوية.

وإذ تدرك أن بعض الدول المتعاقدة ستحتاج إلى وقت إضافي لتنفيذ أحكام إتقان اللغة بعد تاريخ التطبيق.

وإذ تدرك أنه بموجب المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو، فإن على أي دولة متعاقدة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجوه لأي من القواعد القياسية أو الإجراءات الدولية، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بذلك.

ولما كان يجب، بموجب المادة التاسعة والثلاثين ب) من اتفاقية شيكاغو، على أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي تماما الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، يجب أن يكون على رخصته أو في ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط.

ولما كان بموجب المادة الأربعين من اتفاقية شيكاغو لا يجوز لأي عضو في طاقم الطائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشترك في الملاحة الدولية، إلا إذا كان ذلك بإذن من الدولة أو الدول التي يدخل أراضيها، الصفحة A-2 بالمرفق (أ) من الورقة A36-WP/151 TE/36.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- تحث الدول المتعاقدة على استعمال مصطلحات الايكاو القياسية في جميع الأوضاع التي خصصت لها.
- ٢- توجه المجلس إلى دعم الدول المتعاقدة في تنفيذها لشروط إتقان اللغة وذلك بإنشاء معايير متسقة عالميا للاختبارات اللغوية.
- ٣- تحث الدول المتعاقدة التي ليست في وضع يسمح لها بالامتثال لشروط إتقان اللغة في تاريخ الانطباق على أن تنشر على موقع الايكاو على الانترنت خططها لتنفيذ إتقان اللغة بما في ذلك التدابير الانتقالية لتقليل المخاطر، حسب الطلب، للطيارين ومراقبي الحركة الجوية ومشغلي المحطات الجوية المعنيين بالعمليات الدولية، بالصورة المبينة وبموجب أساليب العمل المرتبطة بها الواردة أدناه والمادة الإرشادية الصادرة عن الايكاو.
- ٤- توجه المجلس إلى تقديم الإرشادات إلى الدول حول إعداد خطط تطبيق، تشمل تفسيراً لتدابير تقليل المخاطر بحيث تمكن الدول المتعاقدة من نشر خططها في أقرب وقت ممكن عمليا، ولكن قبل تاريخ ٢٠٠٨/٣/٥.
- ٥- تحث الدول المتعاقدة على التنازل عن شرط السماح بموجب المادة الأربعين من اتفاقية شيكاغو، في المجال الجوي الواقع ضمن نطاق ولايتها للطيارين الذين لم يفوا بعد بشروط إتقان اللغة الصادرة عن الايكاو لمدة لا تتجاوز ثلاث سنوات بعد تاريخ التطبيق وهو ٢٠٠٨/٣/٥، شريطة أن تكون الدول التي أصدرت إجازاتهم أو اعتبرتها سارية المفعول قد جعلت خطط تنفيذها متاحة لجميع الدول المتعاقدة الأخرى.
- ٦- تحث الدول المتعاقدة على عدم تقييد مشغليها، الذين يقومون بعمليات طيران تجاري أو عام، بشأن الدخول في المجال الجوي الواقع ضمن نطاق ولاية أو مسؤولية دول أخرى لا يفي مراقبو الحركة الجوية أو مشغلو محطات الراديو فيها بعد بشروط إتقان اللغة، وذلك لفترة لا تتجاوز ثلاث سنوات بعد تاريخ التطبيق وهو ٢٠٠٨/٥/٣، شريطة أن تتيح تلك الدول خطط تطبيقها لجميع الدول المتعاقدة الأخرى.
- ٧- تحث الدول المتعاقدة على توفير البيانات المتعلقة بمستويات تنفيذها لشروط إتقان اللغة عندما تطلبها الايكاو.
- ٨- تكلف المجلس بأن يقدم إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية تقريرا بخصوص تنفيذ شروط الايكاو لإتقان اللغة.
- ٩- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية رقم ٣٢-١٦.

أساليب العمل ذات الصلة

ينبغي على الدول المتعاقدة التي يتعذر عليها الوفاء بشروط إتقان اللغة في موعد أقصاه ٢٠٠٨/٣/٥ اتخاذ

ما يلي:

- ١- وضع خطط تنفيذ لشروط إتقان اللغة تشمل ما يلي:

(أ) خطأ زمنيا لاعتماد شروط إتقان اللغة في قواعدها الوطنية.

- (ب) خطأ زمنيا لإنشاء قدرات التدريب والتقييم اللغوية.
- (ج) وضع وصف لنظام تحديد الأولويات يستند إلى المخاطر للتدابير الانتقالية الواجب وضعها حتى يتم التحقيق الكامل للامتثال لشروط إتقان اللغة.
- (د) إجراء لاعتماد الإجازات للدلالة على مستوى إتقان اللغة لحاملها.
- (هـ) تعيين منسق وطني فيما يتعلق بتنفيذ خطة إتقان اللغة الانجليزية.
- ٢- جعل خطط تنفيذها لإتقان اللغة متوفرة لجميع الدول المتعاقدة الأخرى وذلك بنشرها على موقع الايكاو على الانترنت في أقرب وقت ممكن عمليا، ولكن قبل تاريخ ٢٠٠٨/٣/٥.
- ٣- إبلاغ الايكاو بالاختلافات عن القواعد والتوصيات الخاصة بإتقان اللغة.
- ٤- نشر الاختلافات عن شروط إتقان اللغة بخصوص تقديم خدمات الملاحة الجوية في أدلة الطيران الصادرة عنها.

٢-٣٠ المسائل الخاصة بالمطارات

- ١-٢-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A36-WP/14، المقدمة من المجلس بشأن تنفيذ شروط ترخيص المطارات الواردة في الملحق الرابع عشر - المطارات المجلد الأول، تصميم وتشغيل المطارات. وإذ شدد التقرير على أهمية ترخيص المطارات في مواجهة اتجاه متزايد نحو تحقيق قدر أكبر من الاستقلال الذاتي والخصخصة للمطارات، أكد على عدم إحراز تقدم في تنفيذ شروط ترخيص المطارات بما في ذلك نظم إدارة السلامة.
- ٢-٢-٣٠ وفي معرض إشارة المجلس الدولي للمطارات في ورقة العمل A36-WP/169 إلى الاستنتاجات الواردة في ورقة العمل A36-WP/14، عرض أنشطة المجلس ذات الصلة بسلامة المطارات واقترح مجموعة من الإجراءات من أجل معالجة المسائل المثارة.
- ٣-٢-٣٠ وأوصت الصين في ورقة العمل المقدمة منها A36-WP/220، بتعديل نطاق الحكم الوارد في الملحق الرابع عشر، المجلد الأول، وادراج أحكام تتعلق بأساليب العمل الجديدة ذات الصلة بالمطارات، مثل نظم إدارة المعلومات بالمطارات. وعلاوة على ذلك، اقترحت أن تدرس الايكاو إمكانية إعداد مزيد من القواعد والتوصيات الدولية بشأن وضع العلامات والإشارات على ساحات وقوف الطائرات، واستعراض الأحكام المتعلقة بتقييد العوائق. واقترح مندوب الصين كذلك أن تنظر الايكاو في رفع مستوى إرشادات إدارة السلامة الواردة في دليل ترخيص المطارات (Doc 9774) وفي دليل خدمات المطارات (Doc 9137) إلى مستوى القواعد والتوصيات الدولية.
- ٤-٢-٣٠ ولاحظت اللجنة المستوى المتدني نسبيا لتنفيذ ترخيص المطارات، بما في ذلك نظم إدارة السلامة، وحثت الدول على أن تقوم بترخيص المطارات، باعتبار ذلك مسألة ذات أولوية، وأن تكفل إدخال نظم إدارة السلامة بهذه المطارات. وأحاطت اللجنة علما أيضا بالافتراضات الداعية إلى أن تنظم الايكاو حلقات عمل/حلقات دراسية إضافية بشأن ترخيص المطارات ونظم إدارة السلامة بالمطارات، بما في ذلك وضع إرشادات موحدة ومتسقة فيما يتعلق بتلك النظم.

٥-٢-٣٠ رحبت اللجنة بعرض المجلس الدولي للمطارات العمل مع الايكاو لزيادة تعزيز مستوى تنفيذ ترخيص المطارات، وقامت بما يلي:

أ) وافقت على وجوب العمل بسرعة على زيادة عدد المطارات التي رخصت، وعدد المطارات التي طبقت نظم إدارة السلامة؛

ب) دعت واضعي اللوائح إلى إتباع القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق الرابع عشر، المجلد الأول، وتقادي المغالاة في وضع لوائح مفرطة ومكلفة؛

ج) وافقت على وجوب تشجيع تبادل الدروس المستفادة فيما يتعلق بالسلامة؛

د) وافقت على وجوب أن ينظر مجلس الايكاو في استعراض المواصفات الخاصة بجميع المصطلحات الرمزية للمطارات حتى المصطلح الرمزي E بعد دراسة المواصفات الواردة في الملحق الرابع عشر بشأن المصطلح الرمزي F.

٦-٢-٣٠ اتفقت مع مقصود توصية المجلس الدولي للمطارات الداعية إلى أن تضع الدول أحكاما تنظيمية تقضي بأن يقوم مشغلو الطائرات ووكلاء الخدمات بالإبلاغ عن جميع الوقائع والحوادث التي تقع بالمطارات، بيد أنها رأت أن هذا المطلب هو في الواقع جزء من تنفيذ نظم السلامة الجوية بالمطارات.

٧-٢-٣٠ أحاطت اللجنة علما بالمقترحات الواردة في A36-WP/220 ووافقت على إحالتها إلى المجلس لاتخاذ إجراء بشأنها، حسب الاقتضاء.

٨-٢-٣٠ أحاطت اللجنة علما بالمعلومات المقدمة من الصين في ورقتي العمل A36-WP/219 و A36-WP/221 بشأن إدارتها لمخاطر الحياة البرية بالمطارات والتدابير المتخذة لوضع نظم السلامة الجوية وتطبيقها بالمطارات، على التوالي. كما أحاطت اللجنة علما بالمعلومات المقدمة من الهند في ورقة العمل A36-WP/160 بشأن تنفيذ الشروط الواردة في الملحق الرابع عشر، المجلد الأول، بشأن ترخيص المطارات في الهند.

٣-٣٠ صلاحية الطائرات للطيران

١-٣-٣٠ استعرضت اللجنة ورقة العمل A36-WP/206 وأحاطت علما بالمعلومات الإضافية الواردة في ورقة العمل A36-WP/207 التي قدمتها الولايات المتحدة وأمانة الأوزون لدى لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة.

٢-٣-٣٠ تضمنت ورقة العمل A36-WP/206 اقتراحات بشأن زيادة الالتزام العالمي بتطوير نظام لإطفاء الحرائق يتسم بالاستمرارية ليحل محل استخدام الهيدروكربون الهالوجيني في مقصورة البضائع في طائرات النقل. واقترحت الورقة أيضا استخدام بدائل الهالون بطريقة إلزامية تطبيق على مراحل في مراحل طائرات النقل ومحركاتها ووحدات الطاقة المساعدة وأجهزة الإطفاء المحمولة. وأيدت اللجنة ورقة العمل A36-WP/206 والقرار المقترح بدون تغيير.

٣-٣-٣٠ في ضوء المناقشات وافقت اللجنة على تقديم القرار التالي الى الجلسة العامة لاعتماده:

القرار ٢/٣٠: استبدال الهالون

لما كانت الهالونات تسهم في تغير المناخ وهناك اتفاق عالمي على عدم إنتاجها بسبب موادها الكيميائية التي تستنزف الأوزون وكانت تستخدم كعامل لإطفاء الحرائق في طائرات النقل التجاري على مدار ٤٥ سنة؛

وإدراكا لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالون المتاحة وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية بسبب عدم إحراز تقدم جوهري في مجال الطيران؛

وإدراكا لقيام الفريق العامل المعني بحماية نظام الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل تطبيق من تطبيقات الهالون، بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛

وإدراكا لوجود شروط صارمة لكل تطبيق من تطبيقات الهالون، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تلبيتها قبل تنفيذ عملية الإحلال؛

وإدراكا لغياب التقدم الحقيقي في إيجاد بدائل الهالون المستخدم في مقصورة البضائع كونها أكبر تطبيقات استخدام عوامل الإطفاء، بينما حدث تقدم في تطوير بدائل له تستخدم في جوانب عديدة في تشغيل الطائرات؛

وإدراكا لضرورة اعتماد أي استراتيجية لبدائل الهالون على تلك البدائل التي لا تشكل خطرا مرفوضا على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات.

فإن الجمعية العمومية:

- ١- **توافق** على الحاجة الملحة الى تطوير وتطبيق بدائل للهالون في مجال الطيران المدني.
- ٢- **تحث** الدول على إبلاغ مصنعي الطائرات وشركات الطيران وموردي المواد الكيميائية وشركات معدات إطفاء الحرائق بإحراز تقدم سريع نحو تطبيق بدائل الهالون في المحركات ووحدات الطاقة المساعدة وأجهزة الإطفاء المحمولة والمراحيض وأن تدرس بدائل إضافية للهالون تستخدم في المحركات ووحدات الطاقة المساعدة ومقصورات البضائع.
- ٣- **تطلب** الى المجلس أن يدرس وضع التزام يسري في سنة ٢٠١١ باستبدال استخدام الهالون في كل من:
 - مراحيض الطائرات الجديدة.
 - المراحيض وأجهزة الإطفاء المحمولة والمحركات ووحدات الطاقة المساعدة للطائرات التي يتم التقدم بطلب جديد للحصول على ترخيص لطرازها.
- ٤- **تطلب** الى المجلس أن يدرس وضع التزام يسري في سنة ٢٠١٤ باستبدال الهالون في أجهزة الإطفاء المحمولة للطائرات الجديدة.

٥- تشجع الايكاو على مواصلة التعاون مع الفريق العامل الدولي المعني بحماية نظم الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالون التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بديل الهالون في الطيران المدني.

٦- أن تقرّر قيام المجلس بتقديم تقرير للدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن التقدم المحرز في شأن بدائل الهالون في الطيران المدني.

٣٠-٤ إصدار الإجازات والتدريب

٣٠-٤-١ نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/190 وورقة العمل A36-WP/191 اللتين قدمتهما أنتيغوا وبربودا وبربادوس ودومنيكا وغرينادا وغيانا وهائتي وجامايكا وسانت كيتس ونيفيس وسانت لوشيا وسان فنسنت وغرينادين وسورينام وترينيداد وتوباغو. وكان هدف ورقة العمل WP/190 جذب الانتباه الى التدريب في مجال الطيران والدور الرئيسي الذي يلعبه في وجود طيران مدني دولي يتسم بالسلامة والكفاءة. وأوصت أن يحظى تدريب الطيران بالأولوية في الايكاو وأن تخصص الموارد الملائمة لوحدة ترينير المركزية، وفقا لذلك. واقترحت ورقة العمل A36-WP/191 أن تضع الايكاو قواعد قياسية إضافية بشأن السلامة في الملحق السادس — تشغيل الطائرات بشأن مقدمي خدمات المناولة الأرضية للطائرات بما في ذلك أحكام بشأن الترخيص. واقترحت الورقة أيضا أن يطلب من المشغلين الدوليين استخدام مقدمي خدمات المناولة الأرضية المرخصين وفقا للقواعد القياسية المقترحة فقط.

٣٠-٤-٢ نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/210 التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF والاتحاد الدولي لرابطات المعدات الالكترونية لسلامة الحركة الجوية (IFATSEA). واقترحت الورقة صدور قواعد قياسية من الايكاو بشأن ترخيص جميع مقدمي خدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك مؤسسات الصيانة، وموردي الأجزاء الحرجة، ووضع قواعد قياسية لترخيص الفنيين العاملين في مجال المعدات الالكترونية لسلامة الحركة الجوية (ATSEP) الذين يعملون في وظائف حساسة تخص السلامة أو الأمن، ووضع قواعد قياسية تنظم حدود وقت العمل لمسؤولي مراقبة الحركة الجوية ومهام الفنيين العاملين في مجال المعدات الالكترونية لسلامة الحركة الجوية.

٣٠-٤-٣ فيما يتعلق بورقة العمل A36-WP/190، أقرت اللجنة بأن التدريب الملائم عنصر تمكيني جوهري لنظام الطيران المدني الدولي لكي يتسم بالسلامة والكفاءة وأن الايكاو ينبغي أن تواصل دعم جهود الدول في تقديم التدريب. ولكن شعرت اللجنة أنه لم يكن من الملائم لها أن تقدم توصيات عن كيفية تنظيم مهام دعم التدريب في الأمانة العامة للايكاو حيث أن الأمين العام هو المسؤول عن تلك المسألة.

٣٠-٤-٤ حظى إعداد قواعد قياسية ومواد إرشادية لترخيص مقدمي خدمات المناولة الأرضية والإشراف عليهم ومراقبتهم، بالصيغة الواردة في ورقة العمل A36-WP/191، بدعم بعض المندوبين. ولكن شعرت الغالبية أن نظام إدارة السلامة الفعال الموضوع على مستوى المطارات والمشغلين سيحقق الأهداف المذكورة. وأحيط علما أيضا بأن برنامج التدقيق على مشغلي المناولة الأرضية الذي أطلقته الأيكاو الوارد في ورقة المعلومات A36-WP/122 سيقدّم بيانات مفيدة لدعم نظام إدارة السلامة لدى المطارات والمشغلين.

٣٠-٤-٥ أيد معظم المندوبين الذين علقوا على ورقة العمل WP/210 الإجراء الذي اقترحه الاتحاد الدولي لعمال النقل والاتحاد الدولي لرابطات المعدات الالكترونية لسلامة الحركة الجوية بشأن القواعد القياسية لترخيص الخاصة بالفنيين العاملين في المعدات الالكترونية لسلامة الحركة الجوية. ولكن لم يشعر بعض المندوبين، استنادا على تجربة دولهم، أن

ذلك سيحسن السلامة. ووافقت اللجنة على أن مفهوم وضع شروط الترخيص للفنيين العاملين في المعدات الإلكترونية لسلامة الحركة الجوية يمكن أن يحظى بالدعم من حيث المبدأ ولكن يتعين إحالة الأمر الى مجلس الايكاو لينظر فيه بشكل أكبر في ضوء الآثار المالية.

٣٠-٤-٦ أحاطت اللجنة علماً أيضاً بورقة المعلومات A36-WP/164 وورقة المعلومات A36-WP/165 بتصويبها رقمي (١) و(٢) اللتين قدمهما الاتحاد الدولي لعمال النقل وأحاطت علماً بورقة العمل A36-WP/189 التي قدمتها سنغافورة.

٣٠-٥ مسائل أخرى

٣٠-٥-١ نظرت اللجنة في ورقة العمل A36-WP/208 التي قدمها الاتحاد الدولي لعمال النقل. وناقشت الورقة التاريخ والوضع الراهن لقواعد السلامة والصحة الوظيفية والحاجة الى وضع قواعد وتوصيات دولية من شأنها أن تساعد على ضمان قواعد السلامة والصحة الوظيفية لأعضاء طواقم الطيران. وأحاطت اللجنة علماً بالورقة بدون تعليقات.

- انتهى -