



الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ١١/٢٣ إلى ١١/٢٧/٢٠٠٩

البند ٩ من جدول الأعمال: البيانات المتعلقة بالعاملين المدنيين المجازين

جمع بيانات جديدة عن اجازات وتدريب العاملين في الطيران

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

مع نمو الحركة الجوية، يزداد الطلب نسبياً على العاملين المجازين لأداء عمليات النقل الجوي المدني، بما في ذلك مراقبة الحركة الجوية. ويعد من الأمور الجوهرية مسألة تقدير المتطلبات الحالية والمستقبلية للعاملين في مجال الطيران المجازين في الخدمة الفعلية ولبناء قدرات التدريب في كل دولة متعاقدة، وذلك لارساء أسس العمل من أجل تخطيط الموارد البشرية، وبناء القدرات المؤسسية وما يتصل بها من مسائل التمويل وتدبير وضع السياسات. وقد يؤدي القصور في تحديد مقدار الفائض أو العجز المحتمل في العاملين و/أو في القدرات المؤسسية الى الحيلولة دون اتخاذ التدابير الملائمة في الوقت المناسب بغرض معالجة هذه الاختلالات في مجال الموارد البشرية والتدريب. وقد تؤثر أوجه القصور هذه بصورة سلبية على سلامة عمليات النقل الجوي.

وقد أجري استقصاء أولي في عام ٢٠٠٨ لتقييم العاملين في مجال الطيران المدني المجازين المسجلين في الدول المتعاقدة ولتقييم قدرات التدريب المقابلة. وجرى اقتراح بجمع بيانات جديدة على أساس سنوي. يرد الإجراء المعروض على الشعبة في الفقرة ٤.

١- المقدمة

١-١ في السنوات ما بين ٢٠٠٤ و٢٠٠٧ أظهر النقل الجوي التجاري نمطا متصاعدا في نمو الحركة، مما أدى الى دخول العديد من الناقلين الجويين الجدد الى السوق وبلوغ الطلب على الطائرات أعلى ذروة سجلت على الاطلاق. ويتلزم مع خطط تسليم الطائرات على مدى السنوات الخمس المقبلة، الطلب على الطيارين والمدربين على الطيران والعاملين في مجال الصيانة (مهندسين وفنيين وميكانيكيين) ومراقبي الحركة الجوية، من بين الموظفين الآخرين المطلوبين، وهو طلب من المرجح أن يتخذ توجهها متسارعا. ولن يؤدي القصور في تدريب موظفي طيران مجازين اضافيين في الوقت المناسب فقط الى اعاقه نمو الحركة الجوية بل سيؤدي أيضا الى التأثير السلبي على سلامة عمليات النقل الجوي وكفاءتها. وقبل أزمة النقل الجوي في عام ٢٠٠٨، كان خطر الفجوة القائمة بين العدد المطلوب والعدد المتاح من العاملين المجازين يشكل واحدا من عوائق نمو الحركة الجوية المحتملة في بعض الأقاليم. ووفقا للطلبات المتأخرة لدى منتجي

الطائرات الرئيسية، ينبغي تسليم ٥٠٠٠ طائرة تجارية خلال الخمس سنوات القادمة ويجب تدريب ٣٠٠٠٠ طيار جديد لتشغيلها. وهكذا يظل التحدي أمام مؤسسات التدريب في أن يكون لديها قدرة التدريب الكافية دونما التنازل عن معاييرها في تدريب الطيارين ومنحهم الإجازة. وربما يخف الضغط مؤقتاً حيث أن صناعة الطيران لا تزال تعاني من التذني في نمو الحركة نتيجة تقلصات الطلب من جراء الركود. رغم ذلك سينشأ التحدي عندما تتزامن موجات التقاعد مع الطلب الإضافي على الطيارين مثلاً، بسبب زيادة الاسطول خلال الانتعاش القادم.

٢-١ يجب على ادارة وتنمية الموارد البشرية أن تبدلان ما في وسعها من أجل استمرارية تحسين السلامة وتقادي حدوث فجوات في المهارات، مع الأخذ في الاعتبار لترابطات الامداد والطلب فيما يتعلق بالعاملين المدنيين المجازين على المستويات الوطنية والاقليمية والعالمية. ويعد تقدير المتطلبات الحالية والمستقبلية بالنسبة للعاملين المجازين ولقدرات التدريب في كل دولة متعاقدة أمراً ضروريا لارساء قواعد العمل من أجل عملية تخطيط الموارد البشرية، وبناء القدرات المؤسسية، وما يتصل بها من تدابير التمويل والسياسات.

٢-٢ البيانات التي تجمعها الايكاو حالياً عن العاملين المدنيين المجازين

١-٢ النموذج "D" الأساطيل والموظفون

١-١-٢ يقوم الناقلون الجويون في النموذج "D" الحالي – الأساطيل والموظفون – الناقلون الجويون التجاريون بالابلاغ عن موظفي شركات الطيران والنفقات على هؤلاء الموظفين، وذلك الى جانب بيانات الأساطيل. وتشمل ابلاغات الناقلين الجويين أكثر من ٨٠ في المائة من الحركة المنتظمة العالمية فيما يختص بالأطنان الكيلومترية الايرادية. ومن بين فئات الموظفين الأخرى، يقوم الناقلون الجويون بالابلاغ عن عدد الطيارين أو الطيارين المساعدين وموظفي صيانة الطائرات المجازين.

٢-١-٢ وتستخدم البيانات عن الأساطيل وما يقابلها من الطيارين أو موظفي صيانة الطائرات، على التوالي، من أجل حساب نسب الأساطيل/الموظفين، ناقل بناقل، ويتم تعزيزها على المستويات الوطنية والاقليمية والعالمية. ويجري أداء تقديرات الطيارين وموظفي صيانة الطائرات بواسطة تطبيق النسب الخاصة بالأساطيل/الموظفين الاقليميين على آخر البيانات المتاحة عن الأساطيل الاقليمية. وعلى ضوء تغطية الابلاغ التمثيلية التي يقدمها النموذج "D" فان تطبيق نسبة الأساطيل/الموظفين قد أفرزت نتائج بارزة كما سيرد في الفقرة ٣-١-٣.

٢-٢ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية – تأهيل وتدريب الموظفين الفنيين

١-٢-٢ تجري الايكاو عملية تدقيق على نظام مراقبة سلامة الطيران المدني في الدول المتعاقد كجزء من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)^١. وتستخدم الايكاو استبيان نشاط الدولة في مجال الطيران من أجل اجراء التقييم على فعالية تنفيذ الدول للعناصر الحرجة فيما يتعلق بنظام رقابة السلامة. ويشتمل الاستبيان على أسئلة بشأن تأهيل الموظفين الفنيين والتدريب فضلا عن إجازة العاملين فيما يختص بفئات الرخص التي تصدر عن دولة الابلاغ أو عن دولة أخرى وعددها واعتماداتها حسب ما هو مطبق.

^١ من أجل الحصول على المعلومات العامة انظر الموقع <http://www2.icao.int/en/ssa/soa/usoap/Pages/default.aspx>

٢-٢-٢ استنادا الى قرار الجمعية العمومية ٦-٣٥ - الانتقال الى نهج تجميعي شامل لعمليات التدقيق ضمن برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، يتعين على الدول أن تقدم استبياناتها المستكملة عن نشاط الدولة في مجال الطيران اما قبل اجراء عملية التدقيق الأولي أو قبل دورة التدقيق المعاد. وترد المعلومات ذات الصلة في النموذج ٢٠٩ لاستبيانات نشاط الدولة في مجال الطيران التي يجري جمعها منذ عام ٢٠٠٥. وبما أنه من المفترض أن تحافظ الدول على تحديث المعلومات، فان هناك عمليات تحديث دورية للبيانات تجرى في نطاق فترة بين ثلاث الى خمس سنوات. ورغم ذلك، وفيما يتعلق بأعراض تحليل البيانات المقارنة، هناك عائق حيث أن سنوات منشأ البيانات موزعة حسب عمليات التدقيق التي تم إجراؤها.

٣-٢-٢ وتعتبر نتائج التدقيق سرية ولا يمكن الإبلاغ عن النتائج. رغم ذلك يمكن للايكاو استخدام معلومات التدقيق ذات الصلة داخليا اذا اقتضت الحاجة، طالما هناك احترام لأحكام السرية.

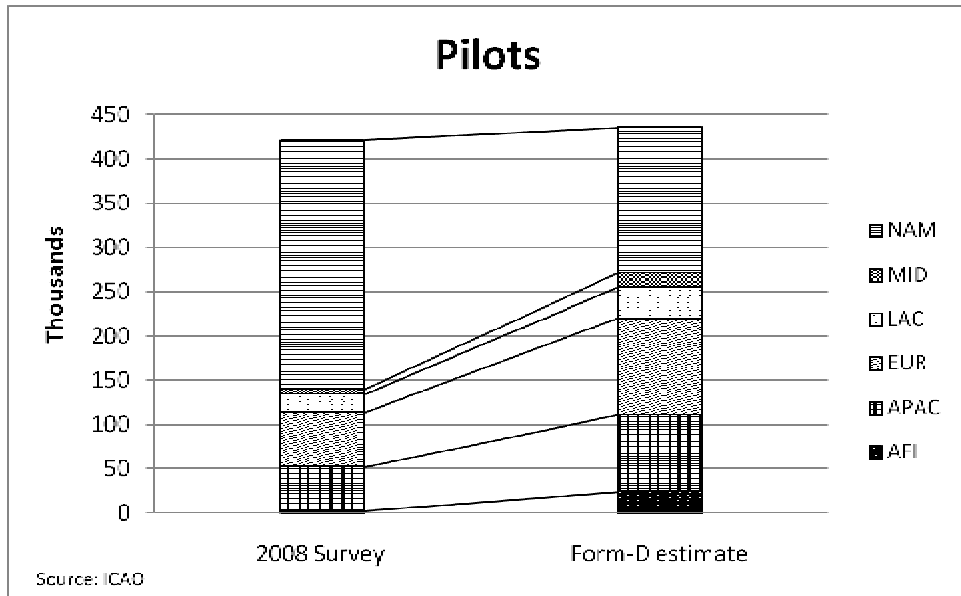
٣- قاعدة بيانات جديدة مقترحة بشأن موظفي الطيران المجازين والتدريب

١-٣ الاستقصاء الذي أجرته الايكاو في عام ٢٠٠٨

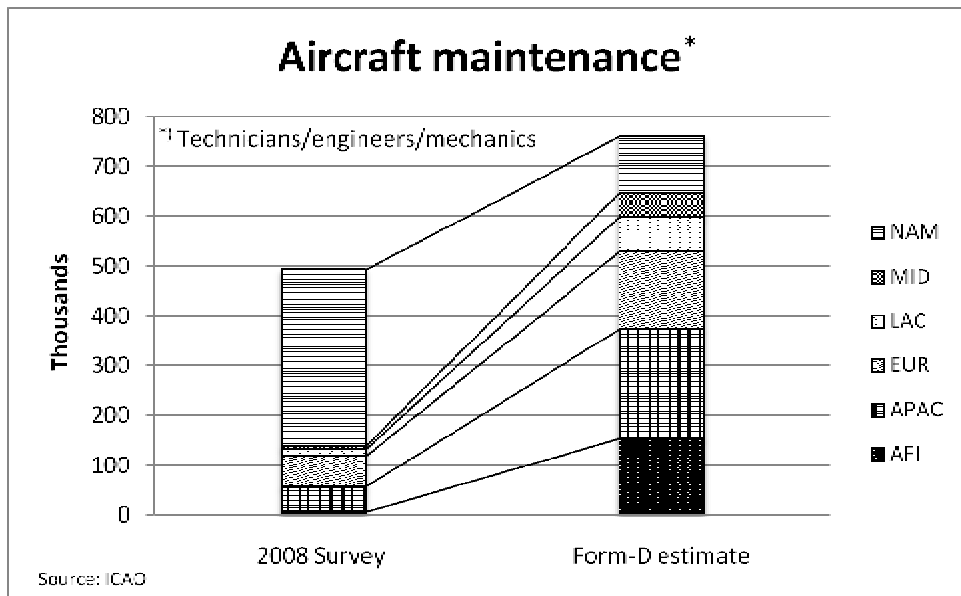
١-١-٣ شرعت الأمانة العامة في اجراء استقصاء أولي بموجب كتاب المنظمة رقم EC 7/27-08/47 المؤرخ ٢٥/٦/٢٠٠٨، من أجل تقييم الأشخاص حاملي الإجازات المدنية في عام ٢٠٠٨ (الذين توظفهم شركات الطيران المسجلة، الهيئات الحكومية أو الخاصة)، فضلا عن عدد مؤسسات التدريب المعتمدة وتصوراتها المخططة للفترة من ٢٠٠٩ الى ٢٠١٢. ويرد بالتذييل (أ) نسخة من الاستبيان.

٢-١-٣ هناك دراسة جارية من أجل تقييم احتمالات النقص أو الفائض فيما يتعلق بموظفي الطيران المجازين ومرافق التدريب فضلا عن القدرات على المستويين الاقليمي والعالمي، باستخدام نتائج الاستقصاء، ومدعمة حسب الاقتضاء بنتائج صادرة عن قاعدتي البيانات الأخریین اللتين جرت مناقشتها آنفا. وكخطوة أولى، فان مجموع العينات الخاصة بالطيارين وموظفي الصيانة المجازين المأخوذة عن الاستقصاء الذي جرى عام ٢٠٠٨ وأبلغت عنه ٨٢ دولة، فقد جرت مقارنته بالتقديرات المتعلقة بنفس المجموعات المستمدة من نسب الأساطيل/الموظفين بناء على ابلاغات النموذج "D" (انظر الفقرة ٢-١-٢).

٣-١-٣ يبين الشكل ١ مجموع الاستقصاء الذي أجري على حوالي ٤٢١٠٠٠ طيار حول العالم مقارنة بتقدير ٤٣٦٠٠٠ طيار بناء على النسب الاقليمية للأساطيل/الموظفين كما جرى شرحها. ورغم أن حركة دول الإبلاغ تعادل ٨٥ في المائة من الأطنان الكيلومترية الأيرادية فانه من الواضح انعدام الإبلاغ في بعض الأقاليم. ويبين الشكل ٢ مجموع استقصاء لحوالي ٥٠٠٠٠٠ من موظفي صيانة الطائرات (مهندسين وفنيين وميكانيكيين) على مستوى العالم مقارنة بتقدير ٧٦٠٠٠٠ من تلك المجموعة، استنادا كذلك الى النسب الاقليمية الخاصة بالأساطيل/الموظفين. وكما هو الحال بالنسبة للطيارين، فان انعدام الإبلاغ من الدول في جميع الأقاليم ما عدا أمريكا الشمالية يعيق نتائج الاستقصاء التمثيلي. وهناك تفاوت يتمثل في أن ما يقارب ٣٥٥٠٠٠ من موظفي صيانة الطائرات قد تم الإبلاغ عنهم في أمريكا الشمالية في استقصاء عام ٢٠٠٨ مقارنة بـ ١١٣٠٠٠ فقط بناء على النسب الاقليمية المعمول بها وهذا مؤشر الى توجه الناقلين الجويين نحو الاستعانة بالمصادر الخارجية في مجالات الصيانة/التصليح/العمرة وإيلاء هذه الوظائف الى شركات متخصصة، التي يتبع بعضها الى شركات الطيران ويؤدي عمليات في دول متعددة. ويلاحظ نفس التفاوت بالنسبة للميكانيكيين الأوروبيين.



الشكل رقم ١: الطيارين – عالميا واقليميا، ٢٠٠٨



الشكل رقم ٢: موظفو صيانة الطائرات – اقليميا وعالميا، ٢٠٠٨

٣-١-٤ لا تعتبر نتائج الاستقصاء الخاص بمراقبي الحركة الجوية ذات تمثيل كافي نظرا لتدني مستوى الإبلاغ. وحسب الاستقصاء^٢ الذي أجرته الايكاو عام ٢٠٠٧، أبلغت ٦٢ دولة عن أن مقدمي خدمات الملاحة الجوية فيها يوظفون ما يقارب مجموعه ١٥٠٠٠٠ موظف، ٦٤,٢ في المائة منهم يعملون في مجال ادارة الحركة الجوية والاتصالات والملاحة والاستطلاع، و ١٤,٤ في المائة يعملون في الأرصاد وعمليات البحث والانقاذ أو خدمات معلومات الطيران بينما يعمل ٢٠,٤ في المائة المتبقين في وظائف أخرى.

٣-٢ نموذج ابلاغ جديد

٣-٢-١ يمكن للهيئات الحكومية، التي تقوم باصدار إجازات موظفي الطيران أو اعتمادها أن توفر مثل هذه المعلومات حسب سجلاتها الحالية. وبوسع مؤسسات التدريب المرتبطة بعمليات تخطيط وتنمية الموارد البشرية أن تشير الى المتطلبات الخاصة بالموظفين المدنيين المجازين والى قدرات التدريب المقابلة على مدى ٥ سنوات. وبالتالي، فإن عملية جمع البيانات المقترحة تتبع طريقة السؤال عن عدد الإجازات المحددة الخاصة بدولة الإبلاغ بدلا عن حاملي الإجازات المحددين. وعلاوة على ذلك فإن اتباع طريقة فئات الإجازات سيمكّن الايكاو من انشاء قواعد بيانات متوائمة، مع الأخذ في الاعتبار أن شركات الطيران تقدم ابلاغاتها عن الطيارين وموظفي الصيانة مباشرة في النموذج "D".

٣-٢-٢ يبين التذييل (ب) مشروع نموذج الإبلاغ الذي ستجرى عليه عملية التعديلات كما هو مطلوب خلال مرحلة الاعتماد. ومن أجل دقة وموثوقية عملية ابلاغ البيانات من الدول، ستتضمن تعليمات الإبلاغ اللازمة تعاريف خاصة بالفئات المستخدمة بناء على الملحق ١ للايكاو - اجازة العاملين (انظر التذييل (ج)).

٤- الإجراء المعروض على الشعبة

٤-١ الشعبة مدعوة الى تأييد التوصية ١٤ للاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات الخاصة بعملية جمع البيانات السنوية، باستخدام مشروع النموذج المعني بموظفي الطيران المجازين ومرافق التدريب فضلا عن القدرات الواردة في التذييل (ب) الذي ستجرى عليه التعديلات كما هو مطلوب خلال مرحلة الاعتماد.

^٢ بالنسبة للتقرير بشأن الوضع المالي للمطارات ولمقدمي خدمات الملاحة الجوية لعام ٢٠٠٧ انظر الموقع http://www.icao.int/icao/en/ATB/Studies/FinancialSituation_Ans_2007.pdf

APPENDIX B

**DRAFT AIR TRANSPORT REPORTING FORM
 AVIATION PERSONNEL LICENSES AND TRAINING**

State:..... Contact person:

Organization:.....

Tel.:..... Fax:.....

E-mail:.....

I. Aviation Personnel Licenses				
Personnel Licenses by Category		Number of licenses	Mandatory retirement age	
Licenses issued by the reporting State		Current year	Current year	Planned changes
1.	Pilot licenses			
1.1.	Airline Transport Licenses (ATPL)			
1.2.	Commercial Pilot Licenses (CPL)			
1.3.	Multi-Crew Pilot License (MPL)			
1.4.	Flight instructors and/or examiners (ATPL, CPL, MPL, Instrument Rating (IR))			
2.	Aircraft Maintenance Licenses (engineers/technicians/mechanics)			
3.	Air Traffic Controller Licenses			
Validated licenses issued by another State				
4.	Pilot licenses			
4.1.	ATPL			
4.2.	CPL			
4.3.	MPL			
4.4.	Flight instructors and/or examiners (ATPL, CPL, MPL, IR)			
5.	Aircraft Maintenance Licenses (engineers/technicians/mechanics)			
6.	Air Traffic Controller Licenses			

II. Training Institutions and Capacity				
Training Institutions		Number of certified training institutions		
Certified training institutions		Current year		Planned changes*
1.	Pilot Licenses (rating for ATPL, CPL, MPL, IR)			
2.	Aircraft Maintenance Licenses (engineers/technicians/mechanics)			
3.	Air Traffic Controller Licenses			
Training Capacity		Number of training population		
		Current year		Planned changes*
Training population		Students	Graduates	Graduates
4.	Pilots			
4.1.	ATPL			
4.2.	CPL			
4.3.	MPL			
5.	Aircraft maintenance personnel (engineers/technicians/mechanics)			
6.	Air Traffic Controllers			

*at the end of a 5-year period following the current year

التذييل (ج)

مقتطفات من الملحق ١ -

إجازة العاملين المتعلقة بامتيازات حاملي الإجازة

إجازة الطيارين التجاريين

١-٢-٤-٢ رهنا بمراعاة الشروط المنصوص عليها في الفقرة ٥-٢-١ والفقرة ٦-٢-١ والفقرة ١-٧-٢-١ والفقرة ٩-٢-١ والفقرة ١-٢، يجب أن تكون امتيازات حائز إجازة الطيار التجاري كما يلي:

- (أ) ممارسة جميع امتيازات حائز إجازة الطيار الخاص بفئة المركبة الهوائية المناسبة.
- (ب) العمل قائدا لطائرة على أي فئة مناسبة من المركبات الهوائية التي تستخدم في عمليات غير عمليات النقل الجوي التجاري.
- (ج) العمل قائدا لطائرة النقل الجوي التجاري بفئة المركبة الهوائية المناسبة المعتمدة للتشغيل بطيار واحد.
- (د) العمل طيارا مساعدا على فئة المركبة الهوائية المناسبة التي يتطلب تشغيلها وجود طيار مساعد.
- (هـ) بالنسبة لفئة المنطاد ذي المحرك، أن يعمل طيارا على المنطاد ذي المحرك وفقا لقواعد الطيران الآلي.

٢-٢-٤-٢ قبل ممارسة الامتيازات في الطيران الليلي، على حائز الإجازة أن يكون قد حصل على تعليم مزدوج في الطيران الليلي، يشمل الاقلاع والهبوط والملاحة على الفئة المناسبة من المركبات الهوائية.

إجازة طياري النقل الجوي

١-٢-٦-٢ رهنا بمراعاة الشروط المنصوص عليها في الفقرات ٥-٢-١ و ٦-٢-١ و ١-٧-٢-١ و ٩-٢-١ و ١-٢، يجب أن تكون امتيازات حائز إجازة طيار الخطوط الجوية - طائرة، كما يلي:

- (أ) ممارسة جميع امتيازات حائز إجازة الطيار الخاص والطيار التجاري لطائرة من فئة الطائرات المناسبة، وفي حال إجازة لفئات الطائرات وطائرات الاقلاع الرأسي أن يكون حائزا على أهلية الطيران الآلي.
- (ب) العمل قائدا لطائرة في النقل الجوي التجاري على متن طائرة من الفئة المناسبة والمرخصة للتشغيل بأكثر من طيار واحد.

٢-٢-٦-٢ عندما يكون الحائز على إجازة طيار الخطوط الجوية من فئة الطائرة لم يحظ سابقا الا على إجازة الطيار من طاقم متعدد الأعضاء، يجب أن تقتصر امتيازات الإجازة على عمليات الطاقم متعدد الأعضاء ما لم يف حائزها

بالشروط المبينة في الفقرات ١-٢-٥-٢ أ) و ٢-٢-٥-٢ و ٣-٢-٥-٢ حسب ما هو مناسب. ويجب أن يعتمد على الاجازة أي تحديد للامتيازات.

إجازة طيار خاص

١-٢-٣-٢ مع مراعاة تطبيق الشروط المنصوص عليها في الفقرات ٥-٢-١ و ٦-٢-١ و ١-٧-٢-١ و ٩-٢-١ و ١-٢، فإن امتيازات حائز اجازة الطيار الخاص هي العمل، ولكن بدون مقابل، قائدا لطائرة أو طيارا مساعدا للفئة المناسبة من المركبات الهوائية المشغلة في رحلات غير ايرادية.

٢-٢-٣-٢ قبل ممارسة الامتيازات ليلا، يجب على حائز الاجازة أن يكون قد حصل على تعليم مزدوج في الطيران الليلي بما في ذلك الاقلاع والهبوط والملاحة على الفئة المناسبة من المركبات الهوائية.

أهلية الطيران الآلي

١-٢-٧-٢ مع مراعاة الشروط المنصوص عليها في الفقرات ٥-٢-١ و ٦-٢-١ و ١-٢، فإن امتيازات حائز أهلية الطيران الآلي لفئة المركبة الهوائية المحددة هي قيادة هذه الفئة من الطائرات وفقا لقواعد الطيران الآلي.

٢-٢-٧-٢ قبل ممارسة الامتيازات على مركبات هوائية متعددة المحركات، يجب أن يكون حائز الأهلية قد أستوفى الشروط المذكورة في الفقرة ١-١-٢-١-٧-٢.

ملاحظة — يمكن للطيارين ممارسة امتيازات الفئة المشتركة لأهلية الطيران الآلي على أكثر من فئة واحدة من المركبات الهوائية إذا كانوا قد أتموا مقتضيات كل فئة.

إجازة طيار ضمن طاقم متعدد الأعضاء

١-٢-٥-٢ رهنا بمراعاة الشروط المنصوص عليها في الفقرات ٥-٢-١ و ٦-٢-١ و ١-٧-٢-١ و ٩-٢-١ و ١-٢، يجب أن تكون امتيازات اجازة الطيار ضمن طاقم متعدد الأعضاء كما يلي:

أ) ممارسة جميع امتيازات حائز اجازة الطيار الخاص على متن فئة الطائرة، شريطة الوفاء بالشروط الواردة في الفقرة ٣-٣-٢.

ب) ممارسة امتيازات أهلية الطيران الآلي في العمليات التي تقتضي طاقما متعدد الأعضاء.

ج) العمل طيارا مساعدا في طائرة يقتضي تشغيلها وجود طيار مساعد.

٢-٢-٥-٢ قبل ممارسة امتيازات أهلية الطيران الآلي في العمليات التي تقتضي طيارا واحدا للطائرة، يجب أن يظهر حائز الاجازة القدرة على العمل قائدا للطائرة في العمليات التي تقتضي طيارا واحدا والتي تجرى بالرجوع فقط الى العدادات وأن يفي بشروط المهارة المحددة في الفقرة ٢-١-٧-٢ بما يتماشى مع فئة الطائرة.

٣-٢-٥-٢ قبل ممارسة امتيازات اجازة الطيار التجاري في عملية تقتضي طيارا واحدا للطائرة، يجب على حائز الاجازة أن يكون:

أ) قد أكمل ٧٠ ساعة طيران قائدا لطائرة أو أن تتكون تلك المدة من ١٠ ساعات على الأقل قائدا للطائرة وساعات الطيران الاضافية اللازمة قائدا للطائرة تحت الاشراف.

(ب) قد أكمل ٢٠ ساعة طيران عبر البلاد كقائد طائرة، أو ما لا يقل عن ١٠ ساعات قائدا لطائرة و ١٠ ساعات قائدا لطائرة تحت الاشراف، تشمل رحلة طيران عبر البلاد لا تقل مسافتها عن ٥٤٠ كيلومترا (٣٠٠ ميل بحري) ينفذ خلالها عمليتي هبوط كاملتين في مطارين مختلفين.

(ج) قد استوفى بشروط اجازة الطيران التجاري المحددة في الفقرات ٢-١-٤-٢ و ٢-١-٤-٢ و ٣-١-٤-٢ و ٤-١-٣-٤-٢ (باستثناء الفقرة ٢-١-٣-٤-٢) و ٢-٣-٤-٢ بما يتماشى مع فئة الطائرة.

ملاحظة ١ — عندما تمنح دولة متعاقد امتيازات العمليات التي تحتاج الى طيار واحد لحائز اجازة الطيران ضمن طاقم متعدد الأعضاء فيمكن توثيق الامتيازات عن طريق اعتماد الاجازة المذكورة او من خلال اصدار اجازة الطيران التجاري لفئة الطائرة.

ملاحظة ٢ — تحد بعض امتيازات الاجازة بموجب الفقرة ١٠-١-٢-٢ لحائزي الاجازة عندما يصل عمرهم الى ٦٥ عاما.

- انتهى -