



الجمعية العمومية — الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

مشروع نص التقرير

عن

البند ٣١ من جدول الأعمال

المادة المرفقة عن البند ٣١ من جدول الأعمال مقدمة من أجل عرضها على نظر اللجنة الفنية.

البند ٣١ من جدول الأعمال: سلامة الطيران — المسائل الناشئة

٣١-١ استعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/65، المقدمة من المجلس، والتي توفر لمحة عامة عن تقارير السلامة التي أصدرتها الايكاو. ومنذ عام ٢٠١١، نشرت الايكاو تقارير سنوية عن الاتجاهات والمسائل المتعلقة بأهداف خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية. وتدعم هذه التقارير نهجا استباقيا للسلامة من خلال الإبلاغ الدوري عن المؤشرات والاتجاهات ذات الصلة. ونتيجة لذلك، حددت الايكاو ثلاث فئات من الحوادث العالية الخطورة: فقدان السيطرة أثناء الطيران؛ وارتطام الطائرة بالمرتفعات وهي تحت السيطرة، والحوادث التي تحدث في محيط المدرج. واعتبارا من عام ٢٠١٤، يتوقع من المجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران أن تنشر تقارير سنوية تتضمن ملخصات لاتجاهات السلامة في كل إقليم.

٣١-٢ وأحاطت اللجنة علما بمنشورات السلامة الصادرة عن الايكاو، مثل الخطة العالمية للسلامة الجوية، وتقرير الايكاو للسلامة الجوية، وحالة السلامة الجوية العالمية، والتي تساعد في تحديد الأولويات بالنسبة لكل فترة من ثلاثة أعوام. كما اتفقت على أنه ينبغي على المجلس أن يحث الدول الأعضاء على تزويد المجموعات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران بالمعلومات والموارد الضرورية لنشر تقارير السلامة الإقليمية، التي من شأنها أن تزيد من قيمة التحليلات العالمية.

٣١-٣ واستعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/36، المقدمة من المجلس، والتي تضمنت تقريرا بشأن التقدم المحرز في تطوير بدائل للهيدروكربونات المهلجنة (الهالون) لاستخدامها في أجهزة الحماية من الحرائق في طائرات الطيران المدني. وتضمنت الورقة قرارا مقترحاً للجمعية العمومية ليحل محل قرار الجمعية ٣٧-٩- استبدال الهالونات، بشأن التقدم المتواصل في اتجاه تطوير بدائل الهالون القابلة للاستمرار في أجهزة إخماد الحرائق في الطيران المدني. ويدعو القرار أيضا الدول إلى تحديد ورصد احتياطياتها من الهالونات ونوعيتها، ويدعوها أيضا لإبلاغ الايكاو بصورة منتظمة عن احتياطياتها من الهالونات.

٣١-٤ وعرضت الولايات المتحدة الأمريكية الوثيقة A38-WP/140، التي تؤيد مشروع القرار على النحو المقدم في الوثيقة A38-WP/36، وأبلغت اللجنة بإنشاء لجنة لوضع قواعد لاستبدال الهالونات في مجال الطيران.

٣١-٥ وشددت الوثيقة A38-WP/238، المقدمة من المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، على أهمية زيادة تطوير وتحديد موعد مستهدف واقعي لاستبدال الهالونات في أجهزة إخماد الحرائق في مقصورة الشحن. ووافق المجلس التنسيقي الدولي على اتباع نهج تعاوني، يشمل جميع أصحاب المصلحة، من أجل وضع توصية لصناعة الطيران لإطار زمني لاستبدال الهالونات في وقت يسمح للمجلس بتقديم تقرير بذلك إلى الجمعية العمومية المقبلة في عام ٢٠١٦، على النحو المحدد في مشروع القرار الوارد في الوثيقة A38-WP/36، وكما تم تعديله في الوثيقة A38-WP/238.

٣١-٦ وفي ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على أن تقدم القرار التالي إلى الجلسة العامة لاعتماده:

القرار ١/٣١: استبدال الهالونات

تسليماً بأهمية أجهزة إطفاء الحرائق لسلامة الطيران؛

وإدراكاً بأن الهيدروكربونات المهلجنة (الهالونات) تظل العامل الرئيسي المستخدم لإطفاء الحرائق في أجهزة إطفاء الحريق على متن الطائرات المدنية منذ أكثر من خمسين عاماً؛

- ولما كانت الهالونات لم تعد تُنتج باتفاق عالمي لأن استخدامها يسهم في استنفاد طبقة الأوزون وتغير المناخ؛ وإدراكاً لضرورة إنجاز الكثير من العمل بسبب انخفاض إمدادات الهالونات المتاحة وعدم التيقن منها وازدياد الشواغل لدى الدوائر البيئية إزاء عدم تطوير بدائل الهالونات بالنسبة لجميع أجهزة إطفاء الحرائق على متن الطائرات المدنية؛ وإدراكاً لقيام الفريق العامل المعني بحماية أجهزة الطائرات من الحرائق بإعداد قاعدة الحد الأدنى للأداء لكل تطبيق من تطبيقات الهالونات بمشاركة من الصناعة والسلطات التنظيمية؛ وإدراكاً لوجود شروط صارمة لكل تطبيق من تطبيقات الهالونات، في مجال الطائرات على وجه التحديد، يجب تلبيتها قبل تنفيذ عملية الاستبدال؛ وإقراراً منها بأن قطاع تصنيع وضع آليات تسمح بمشاركة الجهات المعنية في إيجاد حلول مشتركة لاستبدال الهالونات في إطفاء الحرائق في المحرك/وحدة الطاقة الثانوية ووضع اطاراً زمنياً واقعياً لمثل هذا الاستبدال في تطبيقات مقصورة البضائع؛ وإدراكاً لحظر إنتاج الهالونات بموجب اتفاق دولي، يتم الحصول على الهالونات حالياً حصرياً من خلال أنشطة الاسترداد والاستصلاح وإعادة التدوير. وبالتالي، ينبغي مراقبة عملية إعادة تدوير غازات الهالونات بصرامة تفادياً لإمكانية تسرب الهالونات الملوثة إلى صناعة الطيران المدني؛ وإدراكاً لضرورة أن تعتمد أي استراتيجية على البدائل التي لا تشكل خطراً غير مقبول على البيئة أو الصحة عند مقارنتها بالهالونات التي تحل محلها؛
- فإن الجمعية العمومية:
- ١- تحث الدول وقطاعات الطيران لديها على تكثيف تطوير وتطبيق بدائل الهالونات المقبولة في أجهزة إطفاء ومنع الحرائق في مقصورات البضائع والمحركات/ ووحدات الطاقة المساعدة ومواصلة العمل نحو تحسين مستوى بدائل الهالونات لأجهزة الإطفاء المحمولة؛
 - ٢- تحث الدول على تحديد ورصد مخزون ونوعية الهالونات؛
 - ٣- تشجع الإيكاو على مواصلة التعاون مع الفريق العامل الدولي المعني بحماية أجهزة الطائرات من الحرائق وأمانة الأوزون لدى برنامج الأمم المتحدة للبيئة من خلال اللجنة الفنية لبدائل الهالونات التابعة لفريق الخبراء المعني بالتقييم التكنولوجي والاقتصادي بشأن موضوع بدائل الهالونات في الطيران المدني؛
 - ٤- تشجع الدول على التعاون مع المجموعة الصناعية لتطبيقات محرك وحدة الطاقة الثانوية وفريق عمل استبدال الهالونات في مقصورة البضائع الذي أنشأه المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء؛
 - ٥- تحث الدول على إبلاغ الإيكاو بمخزون الهالونات لديها، وتكلف الأمين العام بتقديم تقرير عن النتائج إلى المجلس.
 - ٦- تكلف المجلس بتقديم تقرير للدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية بشأن وضع إطار زمني لاستبدال الهالونات في أجهزة إطفاء الحرائق في مقصورات البضائع؛

٧- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-٩.

٧-٣١ استعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/37 المقدمة من المجلس، بشأن مستوى تنفيذ شروط الكفاءة في استخدام اللغة الإنجليزية. ونظرا لاعتماد القواعد القياسية في آذار/مارس ٢٠٠٣ وبذل الدول لجهود مستمرة وتحقيق تقدم كبير في تنفيذ شروط الكفاءة في اللغة الإنجليزية، اتفقت اللجنة على أنه ينبغي تشجيع الدول على استخدام أدوات التنفيذ التي أعدتها الايكاو لشروط الكفاءة اللغوية وأن البند المتعلق بالمرونة إزاء الدول غير الممتثلة للأحكام بحلول ٢٠١١/٣/٥ لم يعد ضروريا.

٨-٣١ في ضوء المناقشة، وافقت اللجنة أن تعرض القرار التالي على الجلسة العامة لاعتماده:

القرار ٢/٣١: الكفاءة في اللغة الإنجليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

لما كانت الايكاو قد وضعت لمنع وقوع الحوادث، أحكاما للكفاءة اللغوية لضمان إتقان مسؤولي الحركة الجوية والطيارين وفهمهم للغة الإنجليزية واستخدامهم لها في اتصالات الهاتف اللاسلكي، تشمل شروط وجوب توفر اللغة الإنجليزية بناء على الطلب في جميع المحطات الأرضية التي تخدم مطارات ومسارات جوية معينة تستخدمها الخطوط الجوية الدولية. **وإن تدرك** أن أحكام الكفاءة اللغوية تعزز الشرط الذي وضعت الايكاو باستخدام مصطلحات قياسية في جميع الحالات التي حددت لها.

وإن تدرك أن الدول المتعاقدة قد بذلت جهودا كبيرة للامتثال لشروط أحكام الكفاءة اللغوية.

وإن تدرك أن بعض الدول المتعاقدة تواجه صعوبات جمة في تنفيذ شروط الكفاءة اللغوية بما في ذلك إنشاء قدرات التدريب والاختبار اللغوية.

وإن تدرك أنه بموجب المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية شيكاغو، فإن على أي دولة متعاقدة 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 يدون 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:

فإن الجمعية العمومية:

١- تحث الدول المتعاقدة على استعمال مصطلحات الايكاو القياسية في جميع الحالات التي خصصت لها.

٢- وتطلب من المجلس مواصلة دعم الدول المتعاقدة في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية.

- ٣- وتشجع الدول المتعاقدة على استخدام خدمة الايكاو لاختبار اللغة الإنجليزية في مجال الطيران للتحقق من أدوات اختبار اللغة.
- ٤- وتحث الدول المتعاقدة على استخدام أداة التدريب بعينات المخاطبة - بشروط الايكاو والكفاءة اللغوية.
- ٥- وتحث الدول المتعاقدة على مساعدة بعضها البعض في تنفيذها لشروط الكفاءة اللغوية.
- ٦- تعلن أن هذا القرار يحل محل القرار ٣٧-١٠.

٣١-٩ استعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/69 المقدمة من جمهورية إيران الإسلامية وأبلغت بالحوادث الأخيرة التي أصدرت أثناءها أجهزة تقادي تصادم الطائرات ACAS II (TCAS II) بيانات خاطئة نتيجة إرسال معلومات غير صحيحة عن الارتفاع من قبل طائرة أخرى وما لذلك من أهمية سيما وأن نظم تقادي تصادم الطائرات ينبغي أن تعمل كشبكة أمان موثوق بها. وأوصت ورقة العمل بإعداد إرشادات تشغيلية بشأن هذه المسألة، الرأي الذي تأخذ به اللجنة الفنية. ولكن بالنظر إلى الآثار المالية، ينبغي إحالة هذا الأمر إلى المجلس للنظر فيه.

٣١-١٠ واستعرضت اللجنة ورقتي العمل A38-WP/263 و A38-WP/264 والتصويب رقم ١ المقدم من قبل تركيا، بشأن التحسينات على نظم رصد تحليل بيانات الرحلة وكيف يمكن أن تستخدم لإثبات صلاحية الأساليب البيولوجية والرياضية لتقدير الإرهاق. وتقرح الورقتان على الدول أن تنظر في منح إجازات للأشخاص المعنيين بتحليل بيانات الرحلة من أجل تحقيق درجة أعلى من الجودة. وأحاطت اللجنة علما بالمعلومات المقدمة وبأن دليل برنامج تحليل بيانات الطيران (Doc 10 000) المنشور حديثا يتناول شروط إعداد برنامج تحليل بيانات، بما في ذلك ضمان الجودة والتدريب.

٣١-١١ واستعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/99، المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، بشأن أحزمة أمان الأطفال. وتوصي الورقة بوضع ممارسات موصى بها لتشجيع المشغلين الجويين على استخدام أحزمة أمان الأطفال تتناسب مع حجم ووزن الطفل. ودعت أيضا إلى وضع توصيات وإرشادات بشأن استخدام أنواع مختلفة من الأجهزة والقيام بالبحوث والتصاميم لهذه الأجهزة في المستقبل. وتتناول ورقة العمل A38-WP/287 أيضا، المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل، أحزمة أمان الأطفال. وتوصي الورقة بوضع الإرشادات للقواعد المتعلقة بتقييد حركة الأطفال وإلغاء الاستثناءات للأطفال الذين يمكن أن يحملوا في أحضان البالغين. وتدعو الورقة أيضا إلى وضع الإرشادات بشأن تحديد هذه الأجهزة واستخدامها.

٣١-١٢ في ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على الحاجة لوضع أحكام متجانسة تتناول أحزمة أمان الأطفال وأنه ينبغي أن يُطلب من المجلس أن يضع الأحكام المناسبة لتناول هذه المسألة مع أخذ الآثار المالية في الاعتبار.

٣١-١٣ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/145، المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية، بشأن إخضاع أعضاء طاقم القيادة عقب وقوع الحادث لاختبار الكشف عن تعاطي المواد المخدرة. وجاء في الورقة أنه على الرغم من الإشارة إلى حصول الاختبار عقب وقوع الحادث في ممارسة موصى بها من جانب الايكاو، فإن الافتقار إلى نهج مشترك للاختبار عقب وقوع الحادث يمكن أن يسفر عن عدم قدرة بعض الدول على القيام بتحديد صحيح لوجود اعتلال ناشئ عن مواد مخدرة.

٣١-١٤ وتتضمن ورقة العمل دعوة إلى الايكاو تراجع القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية الحالية لتحديد ما اذا كان من الضروري وضع قاعد قياسية محددة تشجع الاختبار السريع لإشكالية استخدام المواد من قبل أي عضو من أعضاء الطاقم عقب وقوع حادث طيران وأن يقدم تقرير في هذا الشأن إلى الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

١٥-٣١ أقرت اللجنة بأن الاختبار عقب وقوع الحادث للكشف عن المواد المخدرة يشكل أمرا بالغ الحساسية، ويشمل القوانين الوطنية والإطلاع على المعلومات الشخصية. ولكن اللجنة وافقت على أنه ينبغي للمجلس أن يتابع النظر في هذا الاقتراح في ضوء الآراء المعبر عنها.

١٦-٣١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/220، المقدمة من جمهورية فنزويلا البوليفارية، التي تقترح بأن تعقد الايكاو اجتماعات شعبية الايكاو للتحقيق في الحوادث ومنع وقوعها مرة كل خمس سنوات تحقيقا للهدف الرئيسي المتمثل في التنسيق الفعال الأنشطة الإقليمية والعالمية في مجال التحقيق في الحوادث. وأحاطت اللجنة علما بأن العديد من أدلة الايكاو المعمول بها تساعد الدول على مواجهة العديد من الشواغل الواردة في الورقة A38-WP/220: دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (Doc 9756)؛ ودليل سياسات وإجراءات التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (Doc 9962)؛ ودليل تنظيم التحقيق في حوادث ووقائع الطيران الإقليمية (Doc 9946). إضافة إلى ذلك، عُقدت بانتظام حلقات عمل بشأن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها بالاشتراك والتنسيق مع الدول ومكاتب الايكاو الإقليمية.

١٧-٣١ وفي الوقت الذي أقرت فيه اللجنة بأهمية النقاط المثارة في الورقة A38-WP/220، أشارت إلى أن الاجتماعات على مستوى الشعبة تستوجب تخصيص موارد هامة، وهي تقرر عندما يكون عدد كبير من القواعد والتوصيات الدولية ضروريا وعندما تشمل المهمة على عدد هام من المواضيع ذات النطاق العالمي والتي تكون مخصصة لموضوع واحد أو لمجالات قليلة محددة من الملاحة الجوية، على نحو ما تنص عليه التوجيهات المتعلقة باجتماعات الملاحة الجوية على مستوى الشعبة والنظام الداخلي لعقدها (Doc 8143). إلا أن هناك إقرار واتفاق بأنه من المفيد أن تعقد اجتماعات بشأن التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها شبيهة بمننديات التحقيق في الحوادث الدولية التي عقدت في سنغافورة في عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٣. وستفيد هذه الاجتماعات في تقديم الدروس المستفادة وأفضل الممارسات خلال إجراء التحقيقات.

١٨-٣١ ومع أخذ ما ورد أعلاه في الاعتبار، وفي ضوء الآثار المالية لعقد اجتماعات دورية لشعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها، وافقت اللجنة على أن هذا الموضوع يستدعي المزيد من الدراسة، وأنه بالنظر للآثار المالية المترتبة عليه، ينبغي أن يحال إلى المجلس للنظر فيه.

١٩-٣١ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/72، المقدمة من ليتوانيا باسم الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء والدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكترول). واطلعت اللجنة على الصعوبات الجمة التي تواجهها سلطات التحقيق في أثناء التحقيقات الكبرى في الحوادث والوقائع الخطيرة التي تتناول طائرة كبيرة، والتي يعتقد بأنها تعود بشكل رئيسي إلى تنفيذ ناقص لبعض أحكام الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات من قبل بعض الدول. وقد أثر ذلك بصورة سلبية على جودة التحقيقات التي أثرت سلبا بدورها على السلامة. وأشارت اللجنة إلى أن محدودية الموارد و/أو اختلاف الأولويات في بعض الدول يمكن أن تؤدي إلى حادث خطير لم يتم التحقيق فيه على النحو الواجب.

٢٠-٣١ ونقترح الورقة إجراءات عديدة لتحسين جودة التحقيقات. وقد استثنيت مسائل تتعلق "بحماية معلومات السلامة" كونها متضمنة في عمل فرقة عمل الايكاو المعنية بحماية معلومات السلامة.

٢١-٣١ وافقت اللجنة على مضمون التوصيات الواردة في ورقة العمل A38-WP/72، مشيرة إلى أن معظمها سبق وأن تم التطرق إليه في الملحق ١٣ أو يجري وضعه في الوقت الحاضر. ومع ذلك، تم الإقرار بأن الصعوبات المطروحة في بعض التحقيقات يمكن أن تنشأ نتيجة نقص في التنفيذ السليم لأحكام المرفق ١٣ في بعض الدول، وبأن تحقيقات الايكاو في اطار نهج الرصد المستمر سوف تشكل وسيلة ملائمة لمعالجة هذه النواقص.

٢٢-٣١ وفيما يتعلق بوضع إرشادات بشأن إنشاء بروتوكولات أو اتفاقات بين التحقق بالحوادث والسلطات القضائية، وافقت اللجنة على أن يستعرض المجلس هذا المقترح رهنا بإتاحة الأموال. ووافقت اللجنة أيضا على أنه ينبغي للمجلس، لدى

أخذ الأثر المالي في الاعتبار، أن ينظر في رفع التوصية ٥-٤-٣ من الملحق ١٣ إلى مستوى قاعدة قياسية لزيادة المساعدة إلى هيئات التحقيق في الحوادث في الدول من أجل تحقيق وصول غير مقيد إلى جميع مواد الإثبات في أثناء التحقيقات.

٣١-٢٣ وافقت اللجنة على أنه عندما تقرر الدولة التي يقع فيها الحادث أن لا تحقق في واقعة خطيرة، ينبغي أن يتم التفويض بالتحقيق، بالترتيب والاتفاق المتبادل، إلى دولة أخرى أو إلى المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع. وتشمل الدول التي لديها اهتمام خاص في التحقيق دولة المشغل ودولة المصنع. وأشارت اللجنة إلى أنه بينما يمكن القيام بمثل هذا التفويض، يظل متوجبا على الدول مع ذلك الوفاء بمسؤولياتها السيادية للقيام بتحقيق بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي.

٣١-٢٤ وافقت اللجنة أيضا على أنه ينبغي للمجلس أن يبحث الدول على أن تضمن استقلالية هيئة التحقيق التابعة لها من الناحية الوظيفية عن أي جهة يمكن أن تتعارض معها أو تخل بالموضوعية التي تؤدي بها مهامها؛ وأن تضع الدول ترتيبات التعاون بين هيئات التحقيق لديها، في شكل شبكة ثنائية أو إقليمية، بما في ذلك للمساعدة في نشر تقارير التحقيق النهائية في الحوادث والوقائع إلى جانب نشرها إلكترونيا باللغة الإنجليزية.

٣١-٢٥ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/285، المقدمة من الدول الأعضاء في منظومة مراقبة سلامة الطيران وأمنه في الكاريبي، والتي تدعو إلى وضع قواعد دولية لتدريب الطيارين وتداول الديناميات الهوائية في العلو المرتفع والتدريب على مهارة قيادة الطائرة على علو مرتفق في الملحق الأول - إجازة العاملين، والملحق السادس - تشغيل الطائرات، الجزء الأول - النقل الجوي التجاري الدولي، الطائرات، الجزء الثاني - الطيران العام الدولي - الطائرات، والجزء الثالث - العمليات الدولية - طائرات هليكوبتر، وتضمنين شروط التدريب المتعلقة بمناوله الطائرة في حالة فقدان بيانات سرعة الهواء أثناء الطيران في الملحق الأول والملحق السادس - الأجزاء الأول والثاني والثالث.

٣١-٢٦ أشارت اللجنة إلى أن الأحكام المقترحة للتدريب على تفادي القلق وضبط النفس للملحق الأول، والملحق السادس، الجزء الأول، إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب (PANS-TRG, Doc 9868)، والإرشادات المرتبطة بها سبق وتناولت عناصر تدريب على تفادي القلق، بما في ذلك حالات التعطل على علو مرتفع وفشل المنظومات والأجهزة (بما في ذلك فقدان إشارة سرعة الهواء).

٣١-٢٧ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/189 المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة، التي تتناول الحاجة إلى تخفيف النقص في السيطرة أثناء الرحلة من جراء حوادث تحديد الموقع من خلال إدراج زاوية الهجوم (AOA) لتحسين قدرة الطيار على الإدراك والتعافي من انهيار. وتقترح الورقة وضع أحكام تتصل به مؤشرات زاوية الهجوم وتتطرق إلى استخدامها الملائم ضمن برامج تدريب الطيارين. وأيدت اللجنة وضع مواد إرشادية تتناول التدريب على تفادي القلق وضبط النفس على نحو ما ورد في أوراق العمل A38-WP/38 و A38-WP/285 و A38-WP/189. ولكن في ضوء الأثر المالية، ينبغي تحويل هذا الموضوع إلى المجلس للنظر فيه.

٣١-٢٨ نظرت اللجنة في المهام المضافة وتكاليف التنفيذ المرتفعة المرتبطة بالتدريب في حالة الانهيار على علو مرتفع ومناوله الطائرة في حالة فقدان إشارات سرعة الهواء أثناء التحليق بالنسبة للمشغلين والمنصوص عليها تحت الملحق السادس الجزآن الثاني والثالث. ووافقت اللجنة على أن تحال هذه المسألة إلى المجلس لمزيد من الدراسة، مع المسائل المالية.

٣١-٢٩ استعرضت اللجنة الوثيقة A38-WP/354 المقدمة من قبل لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، التي تتضمن معلومات بشأن التقدم المحرز في التكنولوجيا حيث أصبحت المعدات المعدلة للهواتف الذكية متاحة مع وظيفة تسجيل بيانات الرحلة بالاستناد إلى بيانات النظام العالمي لتحديد الموقع والسرعة وعدة وظائف أخرى. وتتوفر المعدات وخدمات تحليل بيانات الرحلة بكلفة منخفضة وقادرة على كشف الأحداث مثل حالات الهبوط الصعب واختراقات المجال الجوي.

٣١-٣٠ أحيطت اللجنة علما بأنه أثناء التشاور مع فريق خبراء مسجلات الطيران فيما يتعلق باستخدام مثل هذه الحلول القليلة الكلفة للحصول على بيانات الرحلة ورصدها، تم إبداء قلق بالنسبة لنضوج هذه التكنولوجيا التي لم يتم التثبت منها للاستخدام في مجال الطيران ولا بالنسبة لحمايتها من الانهيار المفاجئ. وبالإضافة إلى ذلك، هناك مسائل تتعلق بحماية معلومات السلامة تجاه الاستخدام غير الملائم لهذه المعلومات.

٣١-٣١ أحاطت اللجنة علما بهذه المعلومات ورأت أن الموضوع مدار البحث يحتاج إلى مزيد من الوقت لكي ينضج قبل أن تنتظر فيه الدول.

٣١-٣٢ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/122 والتصويبين رقم ١ و ٢، المقدمة من لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة التي تطلب إلى مجلس الايكاو وضع مدونة معايير لترخيص المطارات. وحظي الاقتراح بدعم معظم الدول. وذكرت احدى الدول بأن أحكام الايكاو الحالية ترصد بما فيه الكفاية معايير ترخيص المطارات وأنه إذا تم وضع معايير جديدة، من المهم التأكد من مرونتها الكافية بحيث لا تؤثر سلبا على الدول والمنظمات ووحدات المراقبة لدى سلطات المطار. وفي هذا الصدد، تم إبلاغ اللجنة بخطة وضعتها الايكاو لتطوير مجموعة أدوات للتنفيذ تتضمن معلومات تفصيلية، وإرشادات، ومواد تدريب في هذا الشأن. وتم الإعراب عن الدعم للعروض المقدمة للمساهمة في هذه الأدوات.

٣١-٣٣ في ضوء المناقشة، وافقت اللجنة على أنه ينبغي للمجلس، مع أخذ الآثار المالية في الاعتبار، أن يبادر بالعمل لامعان النظر في هذه المسألة المطروحة.

٣١-٣٤ استعرضت اللجنة ورقة العمل A38-WP/245 التتقيح رقم ١، المقدمة من الاتحاد الدولي لعمال النقل والاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية، بشأن توجيهات عامة للتعليم والتدريب لتمكين عمال الطيران من التعرف والتعامل مع الأبخرة المتسربة إلى نظام تزويد الهواء في الطائرات. وتدعو الورقة الجمعية العمومية إلى ملاحظة الآثار على سلامة الطيران الناتجة عن التعرض لأبخرة الزيوت التي تتسرب إلى نظام تزويد الهواء في الطائرات. وتطلب أيضا من المجلس العمل على تطوير مواد إرشادية لزيادة تعليم وتدريب طاقم الرحلة، وطاقم المقصورة، وفني الصيانة على حوادث الأبخرة ذات الصلة. وقد عرض الاتحاد الدولي لعمال النقل والاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية توفير الموارد البشرية لهذا المجهود. ووافقت اللجنة على مضمون ورقة العمل A38-WP/245. وفيما يتعلق بإعداد مواد إرشادية، وافقت اللجنة على أن يقوم المجلس، مع أخذ الآثار المالية في الاعتبار، بالنظر في هذا المقترح.

٣١-٣٥ قدمت أوراق معلومات من الولايات المتحدة الأمريكية (A38-WP/144)؛ ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (A38-WP/261)؛ ولجنة الطيران المشتركة بين حكومات كومنولث الدول المستقلة (A38-WP/123).