



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

منح التراخيص للطيارين وفنيي صيانة طائرات الإقلاع والهبوط العموديين (VTOL): مناقشة الأحكام وتطورها

(ورقة مقدمة من البرازيل، بدعم من ٢٠ دولة عضواً في
لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك)^١)

الموجز التنفيذي	
تقترح هذه الورقة استهلال مناقشات في إطار فريق خبراء تدريب وإجازة العاملين (PTLP) بشأن إنشاء إطار عام موحد لإعداد و/أو تعزيز شروط ترخيص العاملين المطبقة على المهنيين العاملين في عمليات الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين (VTOL). الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي: أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛ ب) التوصية بإعداد بطاقة عمل جديدة لفريق خبراء تدريب وإجازة العاملين تركز على إعداد قواعد وتوصيات دولية جديدة تتعلق بالطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية".
الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	الملحق الأول — "إجازة العاملين"

^١ الأرجنتين وبلير وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).

١- المقدمة

١-١ التكنولوجيات الجديدة الناجمة عن التطورات في مجال التنقل الحضري ترتبط ارتباطاً وثيقاً بنظم الطيران المدني الوطنية، وقد بدأ تنفيذ تلك التكنولوجيات داخل هذه النظم.

٢-١ هذه التقنيات تفتح المجال أمام إعداد سيناريوهات تشغيلية جديدة، مما يسلط الضوء على الثغرات التنظيمية التي تحتاج هيئات الطيران المدني (CAA) إلى معالجتها.

٣-١ لمواجهة هذا التحدي، بدأت كل دولة عضو في إنشاء إطارها التنظيمي، مما قد يؤدي إلى اختلافات كبيرة في عمليات ترخيص الموظفين، وهذا الوضع يشكل تهديداً للمواءمة الفنية الراسخة التي تدعو إليها القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الواردة في الملحق الأول.

٤-١ لم تبدأ بعد المناقشات المتعلقة بقواعد ترخيص الموظفين في إطار مجموعة دراسة التنقل الجوي المتقدم (AMM SG)، ولا يزال فريق خبراء تدريب وإجازة العاملين التابع للإيكاو ينتظر تعليقات هذه المجموعة.

٥-١ نظراً إلى هذا السياق التنظيمي، يجب بذل الجهود للحفاظ على المستويات الحالية من التوحيد القياسي والثقة الدولية في النظم الوطنية لإصدار تراخيص الموظفين، لا سيما إصدار التراخيص والتصنيفات للمهنيين العاملين في بيئة الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين.

٢- المناقشة

١-٢ بدأت بعض الشركات المصنعة للطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين، في عمليات اعتماد الطائرات. وعلاوة على ذلك، تشير جميع دراسات الجدوى الحالية إلى أن عمليات الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين ستبدأ بحلول عام ٢٠٢٦.

٢-٢ نظراً إلى هذه التوقعات، تتعرض بعض هيئات الطيران المدني للضغط لإعداد إطار تنظيمي يشمل عمليات الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين في مجالها الجوي. ومع ذلك، ونظراً إلى مستوى الابتكار العالي لكل طراز من الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين، ثمة احتمال كبير لعدم توافق الحلول التنظيمية بين الدول الأعضاء، لا سيما فيما يتعلق بعملية ترخيص العاملين.

٣-٢ ومع ذلك، وكما رأينا في المقترحات التنظيمية التي نشرتها إدارة الطيران الفيدرالية (FAA) ([Federal Register: Integration of Powered-Lift: Pilot Certification and Operations; Miscellaneous Amendments Related to Rotorcraft and Airplanes](https://www.federalregister.gov/documents/2023/06/14/2023-11497/integration-of-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments-related-to-rotorcraft-and-airplanes)) (السجل الفيدرالي: دمج طائرة الاقلاع الرأسي: شهادة الطيارين والعمليات؛ تعديلات متنوعة تتعلق بالطائرات ذات الجناح الدوار والطائرات)، ووكالة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي (EASA) (NPA 2022-06)، والبرازيل (<https://www.gov.br/anac/pt-br/acao-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas/2024/cs-03-2024/CS032024regulatoryproposal.pdf>)، تُعرض حالياً حلول مختلفة للمناقشة

والتقيق. <https://www.federalregister.gov/documents/2023/06/14/2023-11497/integration-of-powered-lift-pilot-certification-and-operations-miscellaneous-amendments-related-to-rotorcraft-and-airplanes> <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2022-06> <https://www.gov.br/anac/pt-br/acao-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas/2024/cs-03-2024/CS032024regulatoryproposal.pdf>

٤-٢ هذا التنوع يمكن أن يقوض مستوى الثقة الحالي في عملية منح التراخيص في كل دولة عضو، لا سيما فيما يتعلق بالمجموعة الجديدة من التراخيص والتصنيفات المتعلقة بعمليات الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين. ومن الآثار

الجانبية الأخرى المترتبة على عدم وجود نهج موحد للإطار التنظيمي وعملية ترخيص العاملين في الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين، أن عمليات الاعتماد المتكاملة لن تحظى بالقبول في جميع الدول الأعضاء، مما يزيد من التكاليف ويقلل من الفعالية.

٣- الخلاصة

٣-١ لا غنى عن وجود إطار تنظيمي منسق لنظام الطيران الدولي. وعلى الرغم من العمليات الجارية لاعتماد الطائرات والعمليات المتوقعة لبدء تشغيلها بحلول عام ٢٠٢٦، لم تستهل الإيكاو بعد مناقشات بشأن إعداد إطار عمل وإجراءات ترخيص العاملين على الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين.

٣-٢ وبدون وجود قواعد وتوصيات دولية محددة، فإن المستوى الحالي للثقة بين الدول في عمليات ترخيص الموظفين قد يتعرض للخطر. علاوةً على ذلك، قد تتضرر عمليات اعتماد الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين، مما قد يؤثر على الجداول الزمنية المقترحة لبدء عمليات الطائرات القادرة على الإقلاع والهبوط العموديين.

— انتهى —