



## الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣١: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

### تحسين نظام منح التراخيص للعاملين في صيانة الطائرات

(مقدمة من الصين)

#### الموجز التنفيذي

تقترح هذه الورقة، استناداً إلى سنوات من ممارسات الدول الأعضاء في إدارة إجازة وتدريب العاملين في صيانة الطائرات، وبالاتزان مع الملحق ١، إجراءات خدمات الملاحة الجوية: التدريب (Doc 9868) ونليل التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة للعاملين في صيانة الطائرات (Doc 10098)، تحسين نظام منح التراخيص للعاملين في صيانة الطائرات، بحيث يسهل تبادل موارد التدريب والاعتراف المتبادل بمؤهلات العاملين.

ويجوز للدول الأعضاء أن تحدد نظاماً مماثلاً ومعترف بها عالمياً لمنح التراخيص لتنفيذ التدريب القائم على الكفاءة تنفيذاً حقيقياً وفقاً لما تستوجبه الوثيقة ١٠٠٩٨.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الطلب إلى لجنة الملاحة الجوية مراجعة القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ١ لتحسين نظام منح التراخيص بحيث يتلاءم مع صيانة الطائرات؛

(ب) والطلب إلى لجنة الملاحة الدولية تكليف فريق خبراء صلاحية الطائرات للطيران بمناقشة الأقسام المتعلقة بإجازة وتدريب العاملين في الصيانة الواردة في الملحق ١ والوثيقة ١٠٠٩٨، وجعل نظام إجازة وتدريب العاملين في الصيانة أكثر واقعية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية لسلامة الطيران.
الآثار المالية:	سوف يتم الاضطلاع بالأنشطة المشار إليها في هذه الورقة بالاعتماد على الموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥.
المراجع:	الملحق ١، إجازة العاملين؛ الوثيقة ٩٨٦٨، إجراءات خدمات الملاحة الجوية: التدريب؛ الوثيقة ١٠٠٩٨، دليل التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة للعاملين في صيانة الطائرات.

## ١- المقدمة

١-١ أُخِّدَت متطلبات منح التراخيص للعاملين في صيانة الطائرات منذ الطبعة الأولى للملحق ١ التي صدرت في عام ١٩٤٨. مع ذلك، وخلافاً لإجازة للعاملين من غير أولئك الذين يعملون في الصيانة (مثل طاقم القيادة)، لم يوضع على الصعيد العالمي وعلى مرّ السنين نظام إجازة مماثل ومعتمد عالمياً للعاملين في الصيانة. حتى أن فئات وأهداف الرخص الخاصة بالعاملين في الصيانة تختلف بين الدول الأعضاء. في الوقت نفسه، يتطلب الملحق ٦ — تشغيل الطائرات والملحق ٨ — صلاحية الطائرات للطيران من الشخص الذي يوقع على تصريح الصلاحية بعد الصيانة أن يكون حاصلاً على رخصة وفقاً للملحق ١، وهو ما يبدو أنه معيار موحد، رغم أنه في الحقيقة يحمل الكثير من الاختلافات.

٢-١ ترجع هذه الحالة الواردة أعلاه إلى تعقيد صيانة الطائرات الذي يكون على النحو التالي:

١-٢-١ يمكن أن تكون الصيانة موجهة لهياكل الطائرات أو المحركات، أو نظم ومعدات محددة. وقد تقتصر أيضاً على مجرد تفتيش أساسي واستكشاف أسباب الخلل، أو صيانة معقدة داخل ورشة الصيانة.

٢-٢-١ يمكن أن يقوم العاملون في الصيانة بالتفتيش الأساسي واستكشاف أسباب الخلل بصورة إفرادية، ويعتبر تصريح الصلاحية بعد الصيانة تصريحاً فنياً بالدرجة الأولى. ومع ذلك، يتعين أن تقوم مؤسسة الصيانة بتنظيم الصيانة المعقدة داخل ورشة الصيانة، التي تشمل التعاون بين عاملين في الصيانة متعددي المجالات ومتعددي الأدوار، علماً أن تصريح الصلاحية بعد الصيانة هو أشبه بالتدقيق في المسؤوليات عوضاً عن أن يكون تصريحاً فنياً بسيطاً ناجماً عن عبء العمل الثقيل وطول وقت التوقف وتعقيد العمليات.

٣-٢-١ يجب أن يكون لدى العاملين في الصيانة مستوى معيناً من المعرفة بشأن الطراز المحدد للطائرة أو المحرك أو النظام أو المعدات، وأن يستندوا إلى التعليمات المناسبة لاستمرار الصلاحية للطيران، وقبل ذلك المعارف والمهارات الأساسية لصيانة الطائرات.

٤-٢-١ وفيما يتعلق بصيانة طراز محدد من الطائرات أو المحركات أو النظم أو المعدات، لا يوجد تدريب يمكن أن يحل محل الممارسة الفعلية. وبالنسبة لأي شخص ليس لديه خبرة في الصيانة، حتى ولو كان حاصلاً على الرخصة المناسبة من خلال التدريب، ينبغي أن لا تأذن له مؤسسة الصيانة بمزاولة الرخصة مباشرة.

٥-٢-١ يمكن أن يميز عمل العاملين بخلاف العاملين في الصيانة ببعض الجوانب المذكورة أعلاه، ولكن العاملين في الصيانة هم الذين يتميزون بها جميعها. ونتيجة لذلك، من الصعب تشكيل فئات موحدة للعاملين في الصيانة مماثلة لتلك التي لغيرهم من العاملين.

٣-١ ومن دون فئات موحدة لرخص العاملين في الصيانة، يصبح من الصعب أكثر تسهيل تبادل موارد التدريب المتعلقة بمنح التراخيص والاعتراف المتبادل بالمؤهلات الشخصية للعاملين مثلما هو حاصل بالنسبة لطاقم القيادة. ومن المفهوم أنه لا يوجد تقريباً أي اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف بين الدول الأعضاء بشأن الاعتراف المتبادل برخص العاملين في الصيانة، الأمر الذي يعوق الاعتراف العالمي بالموافقات الصادرة عن مؤسسات الصيانة.

## ٢- المناقشة

١-٢ يكمن مفتاح حل المشكلات المذكورة أعلاه في تحسين نظام منح التراخيص الذي يتلاءم مع سمات صيانة الطائرات.

٢-٢ إن كلاً من إجراءات خدمات الملاحة الجوية - التدريب (Doc 9868) ودليل التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة للعاملين في صيانة الطائرات (Doc 10098)، الذي يستند إلى الرخصة الأساسية والمصادقة على طراز الطائرة (لمزيد من التفاصيل، انظر المرفق (أ) بورقة العمل هذه)، قد أوجز بالفعل الإطار الأساسي لفئات رخص العاملين في الصيانة. ومع ذلك، لم يتم تعديل الملحق ١ وفقاً لذلك.

٣-٢ بالإضافة إلى ذلك، ينص الملحق ١ على أنه اعتباراً من ٣ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٢٢، يجب أن يتلقى العاملون في صيانة الطائرات تدريباً قائماً على الكفاءة من مؤسسات تدريب مرخصة، ويشير إلى أن الوثيقة الإرشادية هي الوثيقة Doc 10098. ومع ذلك، فإن التدريب القائم على الكفاءة الوارد في الوثيقة Doc 10098 يشمل تدريب العاملين الحاصلين على رخصة أو الذين ليس لديهم رخصة، ويوضح أن مؤسسات التدريب هي التي ينبغي أن تقوم به (لمزيد من التفاصيل، انظر المرفق (ب) بورقة العمل هذه)، ومن الأنسب تحديده من خلال الملحقين ٦ و٨.

٤-٢ يطلب كل من الرخصة الأساسية والمصادقة على طراز، الطائرة المذكورتين أعلاه، بالدرجة الأولى لمتطلبات تأهيل العاملين في الصيانة المخولين بالتوقيع على تصريح صلاحية للطيران بعد الصيانة، ويمكن استخدامهما كنظام مشترك لمنح التراخيص في جميع الدول الأعضاء. وفيما يتعلق بصيانة المكونات بخلاف الطائرة ككل، يمكن للعاملين في الصيانة المخولين بالتوقيع على تصريح صلاحية بعد الصيانة أن يكونوا حاملين فقط لرخصة أساسية، أو حتى مدربين تدريباً قائماً على الكفاءة.

٥-٢ وقد حددت إدارة الطيران المدني في الصين نظام منح التراخيص المذكور أعلاه في الجزء ٦٦ من لوائح الطيران المدني في الصين (CCAR)، الذي يصنف الرخص الأساسية في أربع فئات: الطائرة بمحرك توربيني، والطائرة بمحرك مكبسي، والطائرة بمحرك توربيني وجناح دوار، والطائرة بمحرك مكبسي وجناح دوار، ويستوجب المصادقة على طراز الطائرة للعاملين الذي يوقعون تصريح صلاحية للطائرة المركبة. ويجوز للعاملين في الصيانة المخولين بالتوقيع على تصريح صلاحية المحرك وباقي المكونات بعد الصيانة أن يكونوا حاملين فقط لأي نوع من الرخص الأساسية. أما العاملون في الصيانة الذين يرغبون في أن يكونوا مؤهلين لحمل الرخص الأساسية والمصادقة على طراز الطائرة فيجب أن تتولى تدريبهم مؤسسات التدريب المعتمدة بموجب الجزء ١٤٧ من لوائح الطيران المدني في الصين.

٦-٢ واستناداً إلى نظام منح التراخيص المذكور أعلاه، يشترط الجزء ١٤٥ من لوائح الطيران المدني في الصين على مؤسسات الصيانة أن تقدم تدريباً قائماً على الكفاءة لجميع العاملين في الصيانة من أجل وظائفهم وتحديد نظام التصاريح.

### ٣- الاستنتاج

١-٣ إذا وضعت الدول الأعضاء نظاماً عالمياً لمنح شهادات، يمكن عندها فقط أن تنفذ بحق التدريب القائم على الكفاءة الذي تتطلبه الوثيقة Doc 10098، وتسهيل تقاسم موارد التدريب المتعلقة بمنح التراخيص والاعتراف بمؤهلات العاملين في الصيانة.

### ٤- الإجراء

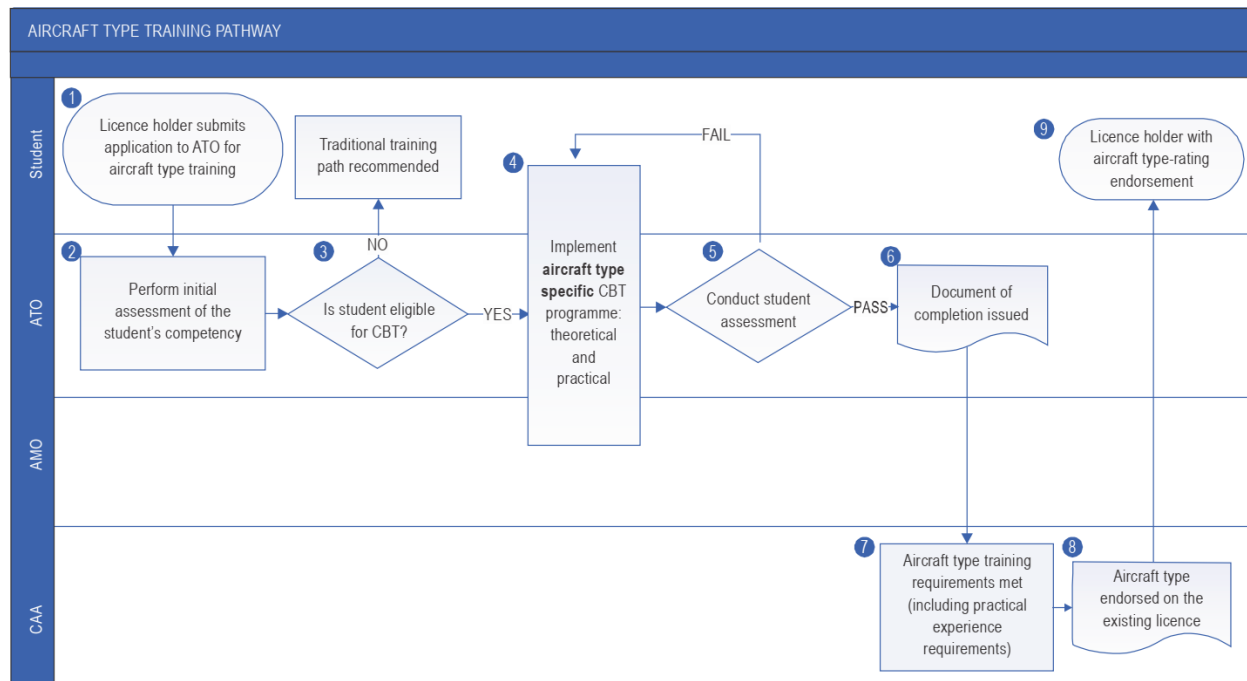
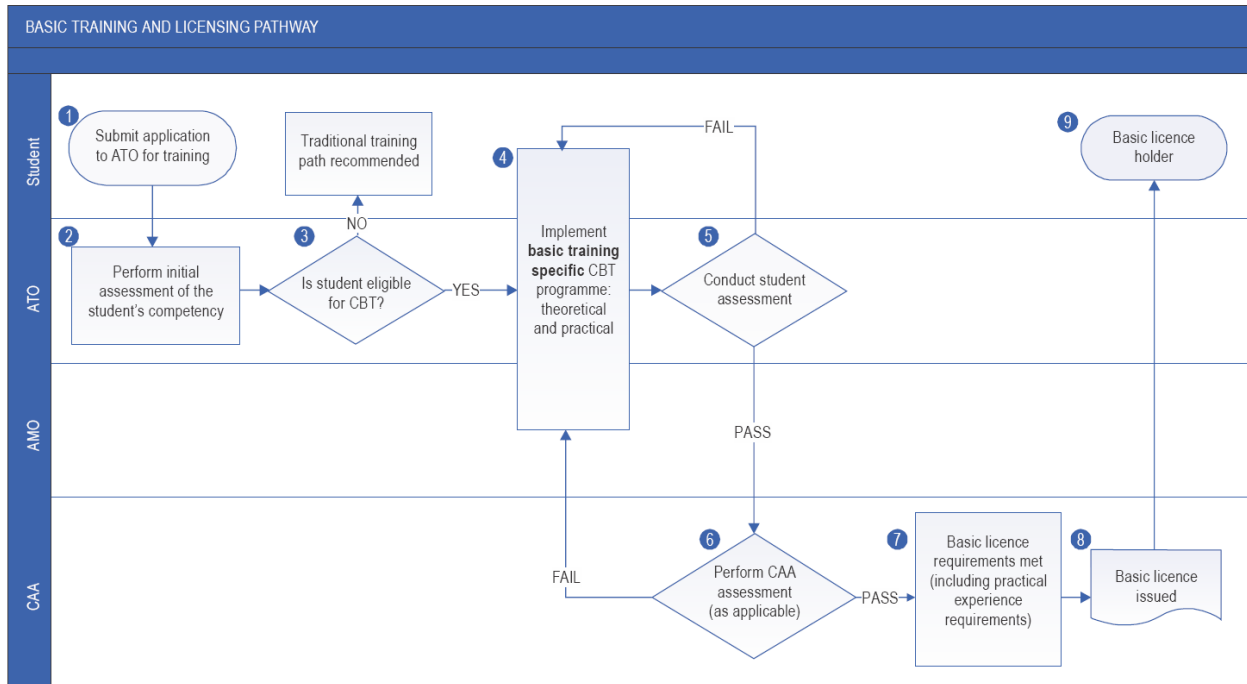
١-٤ الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الطلب إلى لجنة الملاحة الجوية إجراء مراجعة للقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ١ من أجل تحسين نظام منح التراخيص بحيث يتلاءم مع صيانة الطائرات؛

ب) والطلب إلى لجنة الملاحة الجوية تكليف فريق خبراء صلاحية الطائرات للطيران بمناقشة الأقسام المتعلقة بإجازة وتدريب العاملين في الصيانة الواردة في الملحق ١ والوثيقة ١٠٠٩٨، وجعل نظام إجازة وتدريب العاملين في الصيانة أكثر واقعية.

-----

المرفق (أ)





المرفق (ب)

