



الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣١ من جدول الأعمال: السلامة الجوية والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

تدابير لتعزيز معايير/مواصفات

التدريب على طراز الطائرات

(ورقة مقدّمة من الصين)

الموجز التنفيذي

استناداً إلى ممارسات الدول الأعضاء في إدارة المؤهلات الخاصة بالطراز، تقترح هذه الورقة عمليةً لتعزيز المعايير/المواصفات لأغراض التدريب على طراز الطائرات (بما في ذلك تدريب الطيارين وعاملي الصيانة) مع مراعاة الأحكام ذات الصلة في الملحق الأول والسادس والثامن.

وهناك حاجة إلى توضيح دور حامل شهادة الطراز (TCH) بوصفه مصدر تحديد معايير/مواصفات التدريب على طراز الطائرة، وإلى إنشاء نُظم ملائمة للإدارة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) توجيه لجنة الملاحة الجوية بتعديل الملحق الأول بحيث تحدّد بوضوح المعايير/المواصفات الخاصة بالتدريب على طراز الطائرات وتعزّز المقترحات بشأن حامل شهادة الطراز كي تكون مصدراً لتلك المعايير؛
- ب) توجيه لجنة الملاحة الجوية بتعديل الملحق الثامن، من أجل توضيح مسؤوليات حامل شهادة الطراز في إعداد وتوفير مقترحات بشأن معايير/مواصفات التدريب على طراز الطائرات (بما في ذلك تدريب الطيارين وعاملي الصيانة).

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتعلق بالسلامة.
الآثار المالية:	يمكن الاضطلاع بأنشطة الإيكاو الواردة في هذه الورقة في إطار الموارد المتاحة في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥.
المراجع:	الملحق الثامن — "صلاحية الطائرات للطيران" الملحق السادس — "تشغيل الطائرات" الملحق الأول — "إجازة العاملين"

^١ قدمت الصين هذه الورقة باللغتين الإنجليزية والصينية.

١- المقدمة

١-١ جرت العادة في الممارسة الدولية أن تعتمد بعض الدول الأعضاء نهجاً يتمثل في قيامها بإعداد مقتضيات تدريبية لأهلية الطراز ومواصفات التدريب الخاصة بطرازات محددة من الطائرات، مع حامل شهادة الطراز، كما هو الشأن بالنسبة لعملية "مجلس التوحيد القياسي للرحلات" (FSB) التي اعتمدها إدارة الطيران الاتحادية (FAA) وإدارة الطيران المدني في الصين (CAAC)، وعملية "بيانات المواءمة التشغيلية - بيانات طواقم القيادة" (OSD-FSD) التي اعتمدها وكالة الاتحاد الأوروبي للسلامة الجوية (EASA) وعملية "مجلس تقييم العمليات" (OEB) المعتمدة من هيئة الطيران المدني التابعة لوزارة النقل الكندية (TCCA) والوكالة الوطنية للطيران المدني بالبرازيل (ANAC). بيد أن هذه العمليات لا ترد إشارة إليها في وثائق الإيكاو (وردت إشارة جزئية في الفقرات التي تتناول المؤهلات المشتركة بين الطواقم من الوثيقة (DOC 9379)).

٢-١ تتضمن الفقرة ٢-١ من الفصل الثاني من الملحق الأول أحكاماً تتعلق بإجازات وأهليات الطيارين، ولكنها لا تحدد مقتضيات بشأن معايير/مواصفات التدريب على طراز الطائرات وفحوص الكفاءة لدى طواقم قيادة الطائرات. ونتيجة لذلك، انعدم التناغم بين معايير/مواصفات التدريب على طراز الطائرات بالرغم من قيام الدول الأعضاء بإصدار أهليات الطراز من خلال إقرار الأهليات الخاص بالإجازات. وحتى العمليات التي أُشير إليها أعلاه (FSB) و(OSD) و(OEB) لا تتسق فيما بينها من حيث المخرجات.

٣-١ أما من حيث الأثر على سلامة الرحلات، فإن فئات وأهليات إجازات الطيارين توفر الأساس للتأكد من أهلية الطيار لقيادة الطائرة بأمان، وإن كانت أهلية الطراز تحديداً هي التي تعكس كفاءة الطيار بشكل مباشر أكثر. وفي حالة الطائرات ذات التركيبة المعقدة يجب أن يكون التدريب القائم على الكفاءة خاصاً بطراز الطائرة، وهذا ما يثير بعض الشواغل إزاء الفوارق بين الدول الأعضاء من حيث مقتضيات ومعايير التدريب على الطراز.

٤-١ وتُطرح نفس المشاكل بالنسبة لإجازة عاملي الصيانة، بالنظر إلى قلة عدد الدول الأعضاء التي قامت، بمعية حامل شهادة الطراز، بوضع مقتضيات لإقرار أهليات ومواصفات التدريب على الطراز، من قبيل بيانات المواءمة التشغيلية - بيانات طواقم الصيانة (OSD-MCD) ومجلس استعراض الصيانة (MRB) بإدارة الطيران المدني في الصين (CAAC).

٢- المناقشة

١-٢ إن المفتاح لحل المسائل أعلاه يكمن في تعزيز المقتضيات الخاصة بحامل شهادة الطراز (TCH) بحيث يكون مصدر المعايير المتعلقة بالتدريب على طراز الطائرات (بما في ذلك تدريب الطيارين وعاملي الصيانة). والسبب في ذلك هو أن حامل شهادة الطراز هو الجهة الأقدر والتي من واجبها إعداد مقترحات بشأن معايير التدريب على طراز الطائرات التي تصنعها، كما هو الشأن بالنسبة للتعليمات الخاصة باستمرار صلاحية الطيران (ICASS) المنصوص عليها في الملحق الثامن وفي "دليل صلاحية الطائرات للطيران" (Doc 9760).

٢-٢ ومن شأن الاقتراحات التي يقدّمها حامل شهادة الطراز أن توفر الحل لانعدام الاتساق في مخرجات الإجراءات التي تعتمد عليها سلطات الطيران المدني في مختلف الدول، بمجرد إقرارها من جانب السلطات الوطنية للطيران المدني وفقاً لعمليات الاستعراض التي تتبعها أعلاه (FSB) أو(OSD) أو(OEB) بوصفها معايير ومواصفات التدريب على طراز الطائرات موجهة لمشغلي الطائرات.

٣-٢ ويقتضي تعزيز المقترضات الخاصة بحامل شهادة الطراز كي يكون مصدراً لمعايير التدريب على طراز الطائرة، قيامه بإنشاء فريق من المتخصصين وتحديد مسؤولياتهم وإعداد إجراء للتعاون مع القائمين على البحث والتطوير. ويشكل هذا الجانب حلقة ضعيفة بالنسبة لحاملي شهادة الطراز/الصانعين، وذلك في سياق التغييرات المتواترة في الطرازات وأثارها التراكمية لا سيما إن لم ينتج عن ذلك تحويل جديد في الطراز، وهو ما أدى إلى مخاطر كبيرة في مجال سلامة العمليات بسبب عدم كفاية التدريب، وهو مشكل لا يمكن إغفاله.

٤-٢ لقد نصت وثائق إدارة الطيران المدني في الصين على المقترضات ذات الصلة وجرى تنفيذها من جانب حاملي شهادة الطراز/الصانعين المحليين. وسيتم اتباع نفس النهج بالنسبة للطائرات المستوردة حيث سيتعين على حاملي شهادة الطراز/الصانعين استحداث نظم إدارة مناسبة.

٣- الاقتراح

١-٣ لن يتم عرض مواصفات التدريب المتبادل والموحد على الطراز إلا إذا قامت جميع الدول الأعضاء بتعزيز مسؤولية حامل شهادة الطراز كي يكون مصدر المعايير الخاصة بالتدريب على طراز الطائرة.

— انتهى —