



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٤٦ من جدول الأعمال: مسائل أخرى مقدّمة للجنة الفنية لتنظر فيها

المبادئ الرئيسية لتفتيش الطائرات الروسية والأجنبية في الاتحاد الروسي

(ورقة مقدّمة من الاتحاد الروسي)

الموجز التنفيذي	
تحتوي هذه الوثيقة على معلومات عن شروط إقامة وممارسة تطبيق عمليّات التفتيش لأغراض السلامة الجوية بالنسبة إلى الطائرات التابعة للمشغلين الروسين والأجانب على حدّ سواء في الاتحاد الروسي. الجمعية العمومية مدعوة للإحاطة علماً بهذه المعلومات.	
الأهداف الاستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي A.
الأثار الماليّة:	لا تنطبق.
المراجع:	Doc 8335, Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance

١- المقدمة

١-١ باشرت اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، في عام ١٩٩٦، تطبيق برنامج "تقييم سلامة الطائرات الأجنبية" (SAFA) الذي يحكم التفتيش على ساحة وقوف الطائرات الذي تخضع له الطائرات الأجنبية التي تصل إلى المطارات الدوليّة للدول الأعضاء في اللجنة.

٢-١ على الرغم من وجود نقاط تشابه عديدة بين عمليّات التفتيش على ساحة وقوف الطائرات التي تجري في الدول الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني وتلك التي تحصل في الاتحاد الروسي، إلا أنه توجد اختلافات مهمّة بينها. وإزالة تلك الاختلافات، نشر الاتحاد الروسي في العام ٢٠٠٦ قواعد خاصّة تحدّد الطريقة التي سيجري وفقها تفتيش الطائرات المدنيّة في المطارات.

٣-١ على مدى ستة أشهر في العام ٢٠١٠، جرت في الاتحاد الروسي ١٧,١٧١ عمليّة تفتيش على ساحة وقوف الطائرات منها ١,٦٨٩ عمليّة تفتيش لطائرات أجنبيّة. وعلى أساس نتائج عمليّات التفتيش، بلغ عدد التعليقات بشأن وضع الطواقم والطائرات ٦٧٠٠ تعليق.

¹ قدم الاتحاد الروسي النسخة باللغة الروسية.

٤-١ في ١١ سبتمبر ٢٠٠٩، تمّ اعتماد مبادئ في الاتحاد الروسي بشأن تفتيش الطائرات التي تمتثل للمبادئ الواردة في دليل الإجراءات الخاصة بعمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة (الوثيقة 8335 Doc) (الطبعة الخامسة، ٢٠١٠).

٢- إجراءات تفتيش الطائرات

١-٢ وضعت الوكالة الفدرالية للنقل الجوي (Rosaviatsia) إجراءات بشأن طريقة تفتيش الطائرات وطريقة استخدام النتائج التي يتمّ التوصل إليها. وتحدّد تلك الإجراءات:

- أ) النموذج الخاصّ بمهمة تفتيش الطائرات التابعة لشركات الطيران الأجنبية والروسية.
- ب) النموذج الخاصّ بالتقرير المتعلّق بالتفتيش على ساحة وقوف الطائرات وطريقة استكمالها.
- ج) النموذج الخاصّ بالتقرير المتعلّق بتفتيش الحمولة التجارية.
- د) تصنيف الإجراءات اللاحقة على أساس فئات المخالفات التي تمّ تحديدها خلال عمليات تفتيش الطائرات.
- هـ) طريقة احتساب عامل الخطر على أساس المخالفات التي تمّ تحديدها خلال عمليات تفتيش الطائرات وعلى أساس الإجراءات المتخذة لتصحيحها.

٢-٢ في أيّ من مطارات الاتحاد الروسي، يمكن لأيّ طائرة مدنيّة أجنبيّة كانت أم روسيّة الخضوع للتفتيش على ساحة وقوف الطائرات، وهو الطريقة الرئيسيّة للتأكد من سلامة تشغيلها. وإنّنا نمتثل أثناء القيام بالتفتيش لمبدأ عدم التمييز: يطبّق التفتيش على ساحة وقوف الطائرات بالتساوي على الطائرات الروسية والأجنبيّة.

٣-٢ ويشمل التفتيش بشكل رئيسي وثائق أعضاء الطاقم ووضع الطائرة الحالي ووجود أجهزة المقصورة الإلزاميّة ووضعها والحمولة التجارية ووثائق الطائرة والرحلة. وترد المواد المرجعيّة الرئيسيّة لهذا النوع من عمليات التفتيش الخاصّة بالطائرات التابعة لشركات طيران أجنبيّة في الملحق ١ باتفاقية شيكاغو - إجازة العاملين، والملحق ٦ - تشغيل الطائرات والملحق ٨ - صلاحية الطائرات للطيران. أمّا في ما يخصّ الطائرات الروسية، فبالإضافة إلى الشروط الواردة في ملاحق اتفاقية شيكاغو، تُستخدم أيضاً الوثائق التنظيميّة والفنيّة التي تحكم نشاط الطيران المدني في الاتحاد الروسي.

٤-٢ يقوم بعمليات التفتيش مفتشون خضعوا لتدريب خاصّ تابعين للمكاتب الإقليمية للوكالة الفدرالية للنقل الجوي. وإدارة تفتيش السلامة الجوية التابعة للوكالة الفدرالية للنقل الجوي هي فرع التنسيق الرئيسي لتنظيم عمليات التفتيش على ساحة وقوف الطائرات وتلخيص النتائج وتحليلها واستخدامها.

٥-٢ يتجاوز عدد الرحلات عبر المطارات الروسية بشكل كبير قدرة التفتيش. ممّا يعني أنّ عمليات التفتيش على ساحة وقوف الطائرات تجري إمّا بالاختيار العشوائي وإمّا وفق بعض التوجيهات. ولدى اختيار الطائرة موضوع التفتيش، تُطبّق التوجيهات التالية الخاصّة بالأولويّة:

- أ) دولة معيّنة حيث يُسجل المشغل.
- ب) نوع معيّن من الطائرات.
- ج) نوع معيّن من النقل (منتظم، عارض، ركّاب، شحن، إلخ...).
- د) مشغل معيّن.
- هـ) طائرة معيّنة تتمتع بمميّزات تسجيل أو تصميم فرديّة.
- و) الطائرات ذات الحمولة التجارية.

٦-٢ إجراء عملية تفتيش على ساحة وقوف الطائرات للطائرات الروسية والأجنبية الواقعة في المناطق المراقبة في المطارات الدولية للاتحاد الروسي، تم وضع إجراءات خاصة بشأن التفاعل بين الوكالة الفدرالية للنقل الجوي والجمارك وخدمات الحدود. وتسهل تلك الإجراءات الوصول غير المقيد للمفتشين التابعين للوكالة إلى متن تلك الطائرات.

٧-٢ لا يمكن للمفتشين التابعين للوكالة الفدرالية للنقل الجوي الصعود إلى متن طائرة أو إجراء تفتيش بدون تقديم أوراق اعتمادهم مسبقاً إلى قائد الطائرة و/أو إلى ممثل عن المشغل. في حال عدم وجود ممثل عن المشغل أو أعضاء طاقم القيادة أو طاقم مقصورة الركاب أو موظفي الخدمة أو الموظفين الفنيين التابعين للمشغل على متن الطائرة أو بالقرب منها، لا تجري عملية التفتيش على ساحة وقوف الطائرات.

٨-٢ إجراء عملية تفتيش طائرات أجنبية على ساحة وقوف الطائرات، يُسمح للمفتشين التابعين للوكالة الفدرالية للنقل الجوي باستخدام خبراء من منظمات وشركات طيران تابعة للاتحاد الروسي يتقنون اللغة الإنكليزية. في حال انتهاك قواعد التحميل، يوصى باستخدام المفتشين لأجهزة التصوير الفوتوغرافي والفيديو.

٣- استخدام نتائج عمليات التفتيش على ساحة وقوف الطائرات

- ١-٣ لكل بندٍ من بنود التفتيش تمّ تحديد ثلاث فئات من التباينات وفق أثرها على السلامة الجوية:
- (أ) الفئة الأولى من التباينات: تضمّ هذه الفئة التباينات غير المهمة التي ليس لها أثر كبير على سلامة إتمام الرحلة.
- (ب) الفئة الثانية من التباينات: تضمّ هذه الفئة التباينات ذات الأثر الكبير على السلامة الجوية.
- (ج) الفئة الثالثة من التباينات: تضمّ هذه الفئة التباينات ذات الأثر الأكبر على السلامة الجوية أو على سلامة نقل الركاب والشحن.

٢-٣ على أساس فئات التباينات، يتم تحديد الإجراءات التي ينبغي اتخاذها لاحقاً.

١-٢-٣ بما أنّ التباينات من الفئة الأولى ليس لها أثر كبير على سلامة تشغيل الطائرة، يكفي المفتش التابع للوكالة الفدرالية للنقل الجوي بإعلام قائد الطائرة شفهيّاً أو بإعطائه نسخة عن تقرير التفتيش على ساحة وقوف الطائرات.

٢-٢-٣ تشمل الإجراءات المتخذة إثر التعرّف على تباين من الفئة الثانية العديد من العناصر:

(أ) إجراءات الدرجة الأولى: إعلام قائد الطائرة.

(ب) إجراءات الدرجة الثانية: إرسال تقرير بشأن التفتيش على ساحة وقوف الطائرات إلى المكاتب الإقليمية للوكالة الفدرالية للنقل الجوي التي أجرى المفتش التابع لها التفتيش، ويكون ذلك التقرير موجّهاً إلى الهيئة المختصة في دولة المشغل وإلى هيئة التفتيش الخاصة بالسلامة الجوية.

٣-٢-٣ الإجراءات المتخذة إثر التعرّف على تباينات من الفئة الثالثة ليست محدّدة بصرامة وقد تكون، بحسب درجة الأثر على السلامة الجوية، كما يلي:

- (أ) فرض قيود على مشغل الطائرة.
- (ب) تنفيذ إجراءات تصحيحية (إزالة الأعطال التي تمّ تحديدها). إذا ما أمكن التصليح فقط في قاعدة الصيانة الفنية، يُفرض على الطائرة العودة إلى المطار الذي قدمت منه بدون حمولة تجارية.

(ج) إيقاف الطائرة في المطار الذي جرى فيه التفتيش.

(د) تعليق أو سحب الإذن بالقيام برحلات إلى الاتحاد الروسي.

٤-٢-٣ تُمنع طائرة من الطيران في حال لم يوافق قائدها على وجود تباينات من الفئة الثالثة ولم يتخذ إجراءات لإصلاحها.

٣-٣ إذا تمّ تحديد انحرافات كبيرة خلال إخضاع الطائرة للتفتيش، ينبغي إرسال هذه المعلومات في أسرع وقتٍ ممكن إلى هيئة التفتيش الخاصة بالسلامة الجوية لاتخاذ الإجراءات التصحيحية ليس فقط بشأن الطائرة التي خضعت للتفتيش ولكن أيضاً بشأن الطائرات الأخرى التي قد تكون فيها الانحرافات عيناها عن المقاييس المقبولة.

٤-٣ يجري احتساب عامل الخطر المتوسط شهرياً بالنسبة إلى مشغلي النقل الجوي الروسيين مع الأخذ في الحسبان نتائج خضوع طائراتهم للتفتيش في المطارات الأجنبية. وحين يبلغ عامل الخطر ٢,٠ وما فوق تكون هناك حاجة إلى تشديد مراقبة الطائرات التابعة للمشغل. وحين يصل عامل الخطر إلى ٢,٥ وما فوق، يُنظر في اتخاذ تدابير وقائية بشأن مشغل الطائرة تشمل: فرض قيود تتعلق بمناطق الطيران ورحلات لأنواع (عينات) من الطائرات و/أو تفتيش مخصص للمرافق التابعة للمطار الذي تنطلق منه طائراته في مجال ضمان السلامة الجوية.

٥-٣ فيما يتعلّق بشركات الطيران الأجنبية، لم تستخدم الوكالة الفدرالية للنقل الجوي الممارسة التي تقضي بحظر الرحلات ضمن الاتحاد الروسي في حال انخفاض أهلية شركة الطيران إلى ما دون المعدل المحدد. وتعتقد الوكالة أنّ هذا الإجراء متطوّر وأنّ أيّ انخفاض في التصنيف يجب أن يخضع أولاً لتحليل دقيق تفادياً لارتكاب أخطاء فادحة بما أنّ المعيار الذي يستخدمه المفتشون خلال عمليات التفتيش قد يكون شخصياً.

٦-٣ في الوقت عينه، إن لم تلق تعليقات المفتشين المعقولة من جواب أو إذا ما انتهكت القواعد الخاصة بالسلامة الجوية في الاتحاد الروسي بشكل متكرّر، تحتفظ الوكالة الفدرالية للنقل الجوي بحق اتخاذ إجراءات للحدّ من رحلات شركات الطيران تلك إلى الاتحاد الروسي بدون انتظار انخفاض الأهلية إلى مستوى معين. وسيُتخذ الاتحاد الروسي هذا النوع من القرارات بالتنسيق مع الدول المعنية وضمن إطار الامتثال الكامل لاتفاقية شيكاغو.

٧-٣ منذ ١ يونيو ٢٠١٠، تجري عملية اختبارية في هيئة التفتيش الخاصة بالسلامة الجوية على نظام يسمح بإجراء تحليل شامل لنتائج عمليات تفتيش الطائرات الروسية والأجنبية. وهذا النظام مصمّم ليُسمح بالحصول سريعاً على معلومات كاملة وموثوقة وبالاحتفاظ بقاعدة بيانات وحيدة محدّثة تتضمن نتائج عمليات التفتيش التي يخضع لها المشغلون الروسيون والأجانب. والنظام منتشر في جميع المكاتب الإقليمية للوكالة الفدرالية للنقل الجوي.

٤- الاستنتاجات

١-٤ إنّ النظام الروسي (الممثل لأحكام الوثيقة 8335 Doc) لإجراء عمليات تفتيش الطائرات لتقييم السلامة والقيام بتحليل متكامل لنتائج عمليات التفتيش مستخدم عملياً باستمرار. ويمكن استخدام تجربة تطبيقه للأغراض الوطنية أو الإقليمية أو العالمية للطيران المدني الدولي.