



اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (٢٠٠٨)

مونتريال، من ١٣ إلى ١٨/١٠/٢٠٠٨

البند ١ من جدول الأعمال: الملحق ١٣

١-١: الفصل الأول من الملحق ١٣

صقل تعريف الملحق ١٣ للأضرار التي تلحق بالطائرات

(ورقة مقدمة من فرنسا، بالنيابة عن الجماعة الأوروبية والدول الأعضاء فيها^١،
ومن الدول الأعضاء الأخرى في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢)

الموجز

تستند هذه الورقة أساساً إلى مقترحات فريق الدراسة المعني بمؤشرات السلامة للمساعدة على صقل تعريف الملحق ١٣ للأضرار التي تلحق بالطائرات من أجل تصنيف الواقعة على أنها حادث طائرة. يرد الإجراء المطلوب من الاجتماع في الفقرة ٣.

١-١ المقدمة

١-١ يستخدم فريق الدراسة المعني بمؤشرات السلامة التابع لـإيكاو تعريف الملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات لحادث الطائرة من أجل تحديد الوقائع التي ينبغي إدراجها في مجموعته لبيانات الحوادث. ومع ذلك، فإن تعريف الملحق ١٣ قد وضع قبل سنوات عديدة وقد يصعب تطبيقه على الأضرار التي يمكن أن تلحق بالطائرات المشغلة بمحركات توربينية حديثة، مما يؤدي في بعض الأحيان إلى تطبيق غير متسق.

٢-٢ المناقشة

١-٢ إن الجزء المتصل بإصابة الأشخاص في تعريف حادث الطائرة محدد بصورة جيدة في الملحق ١٣ ولا يشكل صعوبة كبيرة في تطبيقه. ومع ذلك، كثيراً ما تواجه المشاكل عند تحديد ما إذا كانت الأضرار التي تلحق بالطائرات تكفي لجعل الواقعة حادث وفقاً لتعريف الملحق ١٣، أو ما إذا كانت الواقعة مجرد واقعة.

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وقبرص والجمهورية التشيكية والدانمرك واستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولاتвия ولبنان ولوكسمبرغ ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد والمملكة المتحدة. وجميع هذه الدول وعددها ٢٧ من أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني أيضاً.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وكرواتيا وجورجيا وإيسلندا ومولدوفا وموناكو والجبل الأسود والنرويج وسان مارينو وصربيا وسويسرا وجمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة وتركيا وأوكرانيا.

٢-٢ وفي وجود عدد قليل من الحوادث التي تتعرض لها الطائرات الكبيرة في كل سنة، يصبح من المهم أن يطبق تعريف الملحق باستمرار من أجل ضمان أن تمثل مجموعة بيانات الحادث بدقة الحوادث التي تتعرض لها هذه الطائرات. وليس من المحتمل استكمال تعريف الملحق ١٣ لعدة سنوات. ولذلك، هناك حاجة إلى إرشادات إضافية علاوة على الارشادات الواردة في الملحق بشأن تحديد الأضرار التي تشكل حادث طائرة من أجل ضمان الاتساق في تطبيق تعريف الملحق.

٣-٢ وبناء على ذلك، فقد وضعت المبادئ التوجيهية التالية لتضخيم الأضرار التي تعتبر كافية لواقعة ما حتى تصنف على أنها حادث. كما ترد بعض الأمثلة على حالات 'الحد الفاصل' للأضرار التي تلحق بالطائرات في الملاحظات العملية. وفي حين أنه من المستحيل التطرق إلى جميع سيناريوهات الأضرار التي تلحق بالطائرات، فإن الارشادات التالية ينبغي أن تساعد في الحالات التي يكون فيها شك في ما إذا كانت الأضرار التي تلحق بالطائرات ذات خطورة كافية لتعتبر حادث طائرة. وقد تحتاج هذه المبادئ التوجيهية إلى "ضبط دقيق" في ضوء تطبيقها في الممارسة العملية.

٣- الإجراء المقترح

١-٣ يرجى من الاجتماع القيام بما يلي:

(أ) النظر في التعديل المقترح في المرفق؛ وفي حالة رفض التعديل بسبب توحيد الاحصاءات:

(ب) النظر في اعداد اضافة استنادا إلى ما أُقترح من "ملاحظات للاستخدام" في المرفق.

المرفق

التعديل المقترح إدخاله على الملحق ١٣

فيما يلي من فقرات يرد الجزء المتصل بالأضرار التي تلحق بالطائرات في تعريف الملحق ١٣ لحادث الطائرة بالبنط الداكن. وترد المواد التوجيهية الإضافية بالبنط العادي.

.....

(ب) عندما تصاب الطائرة بتلف أو يعطل هيكلها من شأنه أن:

- يؤثر تأثيرا ضارا في قوة بنية الطائرة أو أدائها أو خصائص طيرانها (أي أن الطائرة قد أصبحت غير مأمونة للقيام برحلة أخرى^(١)).

- ويتطلب عادة اجراء اصلاحات رئيسية (بما يتطلب أكثر من ٤٨ ساعة من العمل^(٢)) أو استبدال الجزء التالف.

ملاحظات: (١) قد تكون الطائرة قد هبطت بأمان، ولكن لا يمكن ترحيلها بأمان نحو قطاع آخر بدون اصلاح.

(٢) وإذا أمكن ترحيل الطائرة بأمان بعد إجراء اصلاحات طفيفة، (أي أقل من ٤٨ ساعة من العمل) على سبيل المثال ترميم عطب في الذيل، وبعد ذلك تخضع لمزيد من العمل المكثف لإجراء اصلاح دائم، عندئذ لا يمكن تصنيف الواقعة على أنها حادث. وبالمثل، إذا أمكن ترحيل الطائرة في إطار قائمة الحد الأدنى من المعدات أو قائمة الاختلافات في الشكل مع إزالة العنصر التالف أو فقده، فإن الإصلاح لا يعتبر اصلاحا كبيرا وبالتالي لا يمكن اعتبار الواقعة كحادث.

ويقدم الملحق الاستثناءات التالية:

باستثناء:

- حالات فشل المحرك أو تلفه، عندما يقتصر التلف على محرك واحد أو غطاءاته أو ملحقاته. ورغم ما ذكر سابقا، فإن فشل محرك لم تتم السيطرة عليه حيث تقذف العناصر عالية الطاقة، على سبيل المثال ريش المروحة أو الأجزاء التوربينية، عبر غطاء المحرك، يعتبر حادثا.

- التلف الذي يقتصر على المراوح، أو الريش الدوارة الخلفية أو الرئيسية، أو أطراف الأجنحة، أو الهوائيات، أو المسابر أو المراوح.

- الإطارات والفرامل والعجلات والأضرار السطحية التي لحقت بالهيكل السفلي للطائرة.

- الأسطح الانسيابية، أو اللوحات، أو أبواب الهيكل السفلي للطائرة، أو الزجاج الأمامي التالف، أو انبعاجات السطح الخارجي الصغيرة أو الثقوب الصغيرة في السطح أو النسيج الخارجي للطائرة.

- الأضرار الطفيفة التي تحدثها ضربات البرد أو اصطدام الطيور (بما فيها الثقوب في قبة هوائي الرادار) غير مشمولة في الفقرة (ب) أعلاه.

ملاحظات للاستخدام

- إذا انفصل المحرك عن الطائرة، فإن الحالة تصنف على أنها حادث حتى لو اقتصر التلف على المحرك.
 - إن فقدان غطاء المحرك (المروحة أو الجزء الأساسي)، أو عناصر العاكس، الذي لا يؤدي إلى إلحاق المزيد من الأضرار بالطائرة لا يعتبر حادثاً.
 - الواقعة التي يقذف فيها الضاغط أو الريش التوربينية، أو غير ذلك من المكونات الداخلية للمحرك، عبر الأنبوب الخلفي للمحرك لا تعتبر حادثاً.
 - قبة هوائي الرادار المدمرة أو المفقودة تصنف على أنها حادث.
 - فقدان القلاب أو القلابات الأمامية وغيرها من وسائل زيادة الرفع، وأطراف الأجنحة، وما إلى ذلك، التي يسمح بترحيلها في إطار قائمة الحد الأدنى من المعدات وقائمة الاختلافات في الشكل لا يعتبر بأنه حادث.
 - انسحاب ساق من الهيكل السفلي للطائرة، أو عجلات الهبوط، مما يؤدي إلى حك السطح الخارجي فقط. نفس الاعتبارات بالنسبة لعطب في الذيل، (أنظر الملاحظة ٢ أعلاه).
 - إذا كان التلف يكمن في أن الطائرة تتخفف أو لا يمكن أن تضغط، فإن الواقعة تصنف على أنها حادث.
 - سحب عناصر للفتيش إثر واقعة، مثل السحب الوقائي لساق من الهيكل السفلي للطائرة بعد جولة منخفضة السرعة على المدرج، عندما ينطوي ذلك على قدر كبير من العمل، لا يعتبر حادثاً ما لم يتبين وقوع أي أضرار كبيرة.
 - الواقعة التي تنطوي على عمليات الإخلاء في حالات الطوارئ لا يتم اعتبارها حادثاً ما لم يصاب شخص بجروح خطيرة، أو أن الطائرة قد تسببت فيما يكفي من الضرر خلاف ذلك.
 - الواقعة التي تنطوي على أضرار لحقت بالريش الدوارة الخلفية أو الرئيسية عندما تكون الطائرة ذات الجناح الدوار على الأرض لا تصنف على أنها حادث.
- ملاحظة: تكاليف الإصلاحات أو الخسارة المقدرة، حسب تقديرات شركة Airclaims، يمكن أن توفر مؤشراً لمدى الأضرار التي وقعت، ولكن لا ينبغي أن تستخدم كدليل وحيد على ما إذا كان الضرر يكفي لاعتبار الواقعة على أنها حادث. وبالمثل، يمكن اعتبار الطائرة 'خسارة' لأن إصلاحها غير اقتصادي، ولم يلحق بها ما يكفي من الأضرار التي تتكبدتها لكي تصنف على أنها حادث.

- انتهى -