



اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (٢٠٠٨)

مونتريال، من ١٣ إلى ١٨/١٠/٢٠٠٨

(مشروع) التقرير المقدم الى الجلسة العامة بشأن البند ١-١ من جدول الأعمال

البند ١ من جدول الأعمال: الملحق ١٣

١-١: الفصل الأول

عقد الاجتماع جلسة واحدة بشأن البند ١-١ من جدول الأعمال في ١٣/١٠/٢٠٠٨.

ن. ستوس
رئيس الاجتماع

البند ١ من جدول الأعمال: الملحق ١٣

١-١: الفصل الأول

١-١-١ المقدمة

١-١-١-١ نظر الاجتماع في اقتراحات لادخال تعديلات على التعاريف في الفصل الأول من الملحق ١٣.

٢-١-١ تعريف الحادث

١-٢-١-١ نظر الاجتماع في استخدام نظم الطائرات التي تطير بدون طيار والزيادة المتوقعة لاستخدامها في عمليات الطيران المدني. ووافق الاجتماع على أنه ينبغي التحقيق في الحوادث التي تشتمل على نظم الطائرات بدون طيار في إطار الملحق ١٣ وأنه ينبغي تعديل الأحكام ذات الصلة الواردة في الملحق ١٣ لتتضمن نظم الطائرات التي تطير بدون طيار. وبناء عليه، أدخل تعديل على صياغة تعريف "الحادث" وأضيفت الملاحظة ٣ إلى تعريف "الحادث". كما أضيفت الملاحظة ٣ إلى الفقرة ١-٥ من الملحق ١٣.

٢-٢-١-١ وأعرب عن قلق إزاء الحالة التي تنشأ عندما تُفقد طائرة ويتعذر العثور عليها. وأشار الاجتماع إلى أنه ينبغي التحقيق في هذه الحوادث على أساس نوعية المعلومات المتاحة وذكر بأن الفقرة ١٣-٥ تنص على إعادة فتح التحقيق عند وجود أدلة جديدة أو هامة، مثلاً في حال العثور على الطائرة في وقت لاحق. ووافق الاجتماع على أن يدرج في الملاحظة ٢ الواردة في تعريف الحادث إشارة إلى الفقرة ١٣-٥.

٣-٢-١-١ أوصى الاجتماع بما يلي:

التوصية ١-١/١ – إدراج نظم الطائرات التي تطير بدون طيار (UAS)

توصية بقواعد وتوصيات واجراءات

حادث — واقعة تتعلق بتشغيل طائرة بقصد الطيران تقع، في حالة الطائرة التي يقودها طيار، في أي وقت منذ صعود أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة ، ويحدث خلالها :

...

ملاحظة ٢ — تعتبر الطائرة مفقودة حين ينتهي البحث الرسمي عنها ولم يعثر على حطامها. وفي حالة العثور على الحطام في وقت لاحق، ينبغي ايلاء الاعتبار لاعادة فتح التحقيق وفقا للفقرة ١٣-٥.

ملاحظة ٣ — أي واقعة تتعلق بتشغيل نظام طائرة تطير بدون طيار بقصد الطيران تقع في أي وقت بين استعداد الطائرة للتحرك بقصد الطيران حتى وقت توقفها في نهاية الطيران واغلاق نظام الدفع الرئيسي. وتتناول الفقرة ١-٥ نوع نظام الطائرات التي تطير بدون طيار التي يتعين التحقيق فيه.

...

الفصل الخامس – التحقيق

مسؤولية فتح التحقيق وإجرائه

...

دولة وقوع الحادث

١-٥ يجب على دولة وقوع الحادث أن تفتح باب التحقيق في ظروف الحادث، و تتحمل مسؤولية اجراء التحقيق، ولكن يجوز لها أن تفوض اجراء التحقيق اما كلياً أو جزئياً الى دولة أخرى بالاتفاق والقبول المتبادلين. وعلى أي حال يجب على دولة وقوع الحادث أن تستخدم كل الوسائل اللازمة لتسهيل التحقيق.

...

ملاحظة ٣ – في حالة التحقيق في نظام طائرة تطير بدون طيار لا ينظر إلا في الطائرات التي تحمل موافقة على التصميم و/أو موافقة تشغيلية.

...

١-١-٢-٤ ونظر الاجتماع بعد ذلك في اقتراح يقضي بتنقيح معايير التصنيف بشأن الأضرار التي تلحق بالطائرة في تعريف الحادث، بهدف مساعدة الدول على تصنيف الحوادث على أنه حادث أو واقعة خطيرة. ووافق الاجتماع من حيث المبدأ على هذا الاقتراح. ووافق الاجتماع لدى نظره في وقت لاحق بشكل تفصيلي في المادة المقترحة على التغييرات الطارئة على "الأضرار التي تلحق بالطائرة أو الأعطال الهيكلية" في إطار تعريف الحادث، على النحو المبين في التوصية أدناه.

التوصية ١-٢/١ – إدخال تعديل على تعريف الحادث المرتبط بالأضرار التي تلحق بالطائرة

توصية بقواعد وتوصيات وإجراءات

حادث

...

ب) الطائرة التي تتكبد الأضراراً أو الأعطال الهيكلية التي:

- تؤثر سلباً على متانة هياكل الطائرة أو أدائها أو خصائصها في مجال الطيران؛
 - تتطلب في العادة إدخال تصليحات هامة أو استبدال العنصر المتضرر.
- باستثناء ما يتعلق بأعطال المحركات أو الأضرار التي تلحق بها، عندما يقتصر الضرر على محرك واحد، أو غطاءه أو اللوازم المتعلقة به، أو فيما يخص الضرر

الذي يقتصر على المراوح، أو أرياش الدوار الرئيسية، أو أرياش الدوار الخلفية، أو أطراف الأجنحة، أو الهوائيات، أو المسابر، أو دوارات الريح، أو الإطارات، أو المكابح، أو العجلات، أو الأضرار السطحية التي تلحق بعجلات الإقلاع، أو عمليات التسليب، أو الألواح، أو أبواب عجلات الإقلاع، أو الزجاج الأمامي، أو الخدوج الصغيرة أو الثقوب في السطح الخارجي للطائرة، أو البرد الخفيف أو أضرار اصطدام الطيور بالطائرة (بما في ذلك الثقوب الموجودة في الرادوم).

١-٢-١-٥ بالإضافة إلى ذلك، أقر الاجتماع بأنه يصعب أحياناً تصنيف حادث من الحوادث على أنه حادث أو واقعة خطيرة أو واقعة. وبناء عليه، وافق الاجتماع من حيث المبدأ على جزء الاقتراح الذي تضمن ملاحظات وأمثلة مفصلة بخصوص الاستخدام التي ترمي إلى مساعدة الدول على تحديد الأضرار التي تلحق بالطائرة في إطار تصنيف الحوادث، والوقائع الخطيرة والوقائع. ولاحظ الاجتماع أن النص المقترح قد يتطلب بعض التغييرات التحريرية لإدراجه في الملحق ١٣ كمادة إرشادية ترد في صفحة خضراء في الإضافة (خ). وأصدر الاجتماع التوصية التالية للإضافة (خ) الجديدة في الملحق ١٣:

التوصية ١-٣/١ - الإضافة (خ) الجديدة - إرشادات لتحديد الأضرار التي تلحق بالطائرة

يرجى إدراج الإضافة (خ) في الملحق ١٣، إلى جانب ما يلي:

توصية بقواعد وتوصيات واجراءات

إرشادات تحديد الأضرار التي تلحق بالطائرة

- ١- إذا انفصل المحرك عن الطائرة، فإن الحالة تصنف على أنها حادث حتى لو اقتصر الضرر على المحرك.
- ٢- إن فقدان غطاء المحرك (المروحة أو الجزء الأساسي)، أو عناصر العاكس، الذي لا يؤدي إلى إلحاق المزيد من الأضرار بالطائرة لا يعتبر حادثاً.
- ٣- الواقعة التي يقذف فيها الضاغط أو الريش التوربينية، أو غير ذلك من المكونات الداخلية للمحرك، عبر الأنبوب الخلفي للمحرك لا تعتبر حادثاً.
- ٤- قبة هوائي الرادار المدمرة أو المفقودة تصنف على أنها حادث، ما لم توجد أضرار ذات صلة في النظم أو الهياكل الأخرى.
- ٥- 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.
- ٦- انسحاب ساق من الهيكل السفلي للطائرة، أو عجلات الهبوط، مما يؤدي إلى حك السطح الخارجي فقط. وفي حال إقلاع الطائرة بأمان بعد إدخال تصلحات طفيفة أو عمليات

ترميم، وتخضع في وقت لاحق لأعمال مكثفة لإدخال تصليحات بشكل دائم، فإن ذلك لا يصنف على أنه حادث.

٧- إذا كان التلف يكمن في أن الطائرة تنخفض أو لا يمكن أن تضغط، فإن الواقعة تصنف على أنها حادث.

٨- سحب عناصر للتفتيش 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.

٩- 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.

ملاحظة ١ - فيما يخص الأضرار التي تلحق بالطائرة التي تؤثر سلباً على متانة هيكل الطائرة أو أدائها أو خصائصها في مجال الطيران، يمكن أن تهبط الطائرة بأمان، غير أنه لا يسمح لها بالإقلاع على مستوى أبعد دون أن تخضع لتصليحات.

الملاحظة ٢ - في حال السماح للطائرة بالإقلاع بعد خضوعها لتصليحات طفيفة مثل ترميم إحدى الأجنحة الخلفية، ثم خضعت فيما بعد لمزيد من الأعمال المكثفة لتحقيق تصليح بشكل دائم، فإن ذلك لا يصنف على أنه حادث. كما أنه في حال السماح للطائرة بالإقلاع في إطار قائمة الحد الأدنى من المعدات أو قائمة الاختلافات في الشكل مع إزالة العنصر المتضرر من الطائرة، أو فقدانه أو تعطيله، فلا يمكن اعتبار عملية التصليح مهمة وبالتالي لا يمكن تصنيف الحادث على أنه حادث.

الملاحظة ٣ - تكاليف الإصلاحات أو الخسارة المقدرة، 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 تنكدها لكي تصنف على أنها حادث.

٣-١-١ تعريف جديد للحادث الخطيرة

١-٣-١-١ كان هناك اقتراح بإدخال تعريف خاص بالحادث الخطير. غير أن هذا الاقتراح لم يحظ بأي تأييد.

٤-١-١ تعريف الواقعة الخطيرة

١-٤-١-١ نظر الاجتماع في اقتراح يقضي بإدراج إطار زمني محدود في تعريف الواقعة الخطيرة يشبه الإطار الزمني المعمول به في تعريف الحادث. ووافق الاجتماع على إدخال مصطلحات مشابهة لتلك الواردة في تعريف الحادث، أي " تتعلق بتشغيل طائرة بقصد الطيران، في حال طائرة يقودها طيار، منذ صعود أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع الأشخاص من الطائرة".

١-٤-١-٢ ونظر الاجتماع أيضا في اقتراح يقضي بتغيير تعريف الواقعة الخطيرة لتصبح بالصيغة التالية: "تتشأ الواقعة عند وجود خطر كبير بوقوع حادث" بهدف مطابقة هذا التعريف مع مصطلحات إدارة المخاطر ومبادئ نظم إدارة السلامة الجوية. وحظي هذا الاقتراح بتأييد وكذلك الآراء التي طلبت الإبقاء على التعاريف الحالية. ورأى البعض أن هذا الاقتراح ينطوي في الأساس على تغييرات تحريرية وبالتالي ربما ينبغي عدم إدخال أي تغييرات. ووافق الاجتماع بعض مناقشة هذه المسألة على تعديل الجزء الأول من التعريف ليقرأ بالصيغة التالية: "واقعة تتطوي على ملابس تشير إلى وجود خطر كبير بوقوع حادث".

١-٤-٣ أصدر الاجتماع التوصية التالية:

التوصية ١-٤/١ - إدخال تعديل على تعريف الحادث	توصية بقواعد وتوصيات واجراءات
...	
واقعة خطيرة - واقعة تشير ملابسها الى أن حادثا كان على وشك الوقوع - ، والمتعلق بتشغيل طائرة بقصد الطيران وتقع، في حالة الطائرة التي يقودها طيار، منذ وقت صعود أي شخص الطائرة بقصد الطيران حتى نزول جميع هؤلاء الأشخاص من الطائرة.	
...	

١-٤-٥ الإضافة (ج) للملحق ١٣ - قائمة بأثلة عن الوقائع الخطيرة

١-٤-٥-١ ناقش الاجتماع اقتراحا يتعلق بالإضافة (ج) للملحق ١٣ - قائمة بأثلة عن الوقائع الخطيرة. واتفق على الاقتراح القاضي بإدراج اشارة محددة تتمثل في أعطال محركات التوربين التي لم يتم احواؤها.

١-٤-٥-٢ أصدر الاجتماع التوصية التالية:

التوصية ١-٤/٥ - إدخال تعديل على الإضافة (ج) في الملحق ١٣	توصية بقواعد وتوصيات واجراءات
الإضافة (ج) - قائمة بأثلة عن الوقائع الخطيرة	
...	
٢- الوقائع المدرجة أدناه هي أمثلة نموذجية للوقائع التي يحتمل أن تكون وقائع خطيرة . والقائمة ليست شاملة بل هي مجرد دليل لتعريف الواقعة الخطيرة.	
...	
أعطال هيكلية في الطائرة أو انهيارات المحرك، بما في ذلك أعطال محرك التوربين التي لم يتم احتواؤها، التي لم تصنف باعتبارها حادث .	
...	

١-١-٦ تعريف مسجل الطيران

١-٦-١-١ وافق الاجتماع على إرجاء مناقشة إدخال تعديل على تعريف مسجل الطيران إلى حين مناقشة البند ٧-١ من جدول الأعمال.

٧-١-١ تعريف التوصية بشأن السلامة

١-٧-١-١ ناقش الاجتماع بعد ذلك تعريف التوصية بشأن السلامة. وتمت الموافقة على اقتراح يقضي بإيجاد مواعمة بين هذا التعريف والهدف من التحقيق (وليس الهدف من ذلك توزيع اللوم أو المسؤولية) وأضاف هذا الاقتراح أن التوصية بشأن السلامة لا تنشئ بأي حال من الأحوال افتراضا بتوزيع اللوم أو المسؤولية لحادث أو واقعة.

١-٧-١-٢ وكان هناك اقتراحان وعدة مقترحات بتعديل هذا التعريف بغرض توضيح أن التوصية بشأن السلامة قد تتمخض عن عدة مصادر أخرى مثل الدراسات بشأن السلامة. وناقش الاجتماع أيضا ما إذا كان بالإمكان إصدار توصية بشأن السلامة من جانب كيانات أو هيئات أخرى غير السلطة المعنية بإجراء التحقيق في الحوادث والوقائع في إطار الملحق ١٣. ولاحظ الاجتماع أنه يجب اعتبار تعريف التوصية بشأن السلامة والنظر إليه في سياق الملحق ١٣. ولا يمكن التوقع منطقيا أن يعالج الملحق ١٣ الإجراءات المتعلقة بالسلامة المقترحة من سلطات أخرى والناشئة عن أنشطة أخرى تتعلق بالسلامة غير التحقيقات التي تجري في إطار الملحق ١٣. ووافق الاجتماع بعد مناقشة هذه المسألة على أن يدرج في التعريف مصطلحات الواردة حاليا في الفقرة ٨-٨ من الملحق ١٣ "بالإضافة إلى التوصيات بشأن السلامة الجوية والناشئة عن التحقيق في الحوادث والوقائع، يمكن الحصول على توصيات بشأن السلامة الجوية من مصادر متنوعة، ومن ضمنها دراسات السلامة"، على أساس أن هذه الدراسات استندت إلى عمليات تحقيق وقامت بها السلطة المسؤولة عن التحقيق في إطار الملحق ١٣.

١-٧-١-٣ أصدر الاجتماع التوصية التالية:

التوصية ١-٦/١ - إدخال تعديل على تعريف التوصية بشأن السلامة

توصية بقواعد وتوصيات
وأجراءات

...

توصية بشأن السلامة - اقتراح مقدم من سلطة التحقيق في الحادث في الدولة القائمة بالتحقيق، حادث ما على أساس المعلومات المستقاة من التحقيق تحقيق ما، ويقدم بقصد منع وقوع الحوادث أو الوقائع والذي لا ينشئ في أي حالة افتراض لقاء اللوم أو المسؤولية الناتجة عن الحادث أو الواقعة. وبالإضافة إلى التوصيات بشأن السلامة الناشئة عن التحقيق في الحوادث والوقائع، يمكن أن تنشأ عن مصادر مختلفة، بما فيها الدراسات بشأن السلامة.

...

٨-١-١ تعريف الممثل المعتمد

١-٨-١-١ نظر الاجتماع بعد ذلك في اقتراح يقضي بتعديل تعريف الممثل المعتمد من خلال إدخال مصطلحات توضح أنه ينبغي أن تقوم في العادة السلطة المعنية بالتحقيق في الحوادث بتعيين الممثل المعتمد. وناقش هذا الاجتماع أيضا عددا من التغييرات التي أدخلت على هذا الاقتراح. كما أعربت عن آراء لدعم الإبقاء على التعريف الموجود. ووافق

الاجتماع على إدخال جملة ثانية على التعريف الموجود إلى جانب ما يلي: "عندما تنشئ الدول سلطة معنية بالتحقيق في الحوادث، تقوم في العادة بتعيين الممثل المعتمد".

١-٨-٢ أصدر الاجتماع التوصية التالية:

التوصية ١-١/٧ - إدخال تعديل على تعريف الممثل المعتمد

توصية بقواعد وتوصيات
واجراءات

...

الممثل المعتمد. شخص تقوم الدولة بتعيينه، على أساس مؤهلاته، بغرض المشاركة في تحقيق تجريبه دولة أخرى. عندما تنشئ الدولة سلطة معنية بالتحقيق في الحوادث، تقوم في العادة بتعيين الممثل المعتمد".

...

- انتهى -