منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

A41-WP/161[1]
TE/54
2/8/22

الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣١: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

المواءمة العالمية للسياسات المتعلقة بإعادة تدوير أجزاء الطائرات المفككة

(ورقة مقدمة من الصين)

الموجز التنفيذي

أعدت هذه الورقة استنادا إلى الاتجاه المتنامي لقطاع تفكيك الطائرات العالمية، وبما يتماشى مع الملحق الثامن ودليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760)، من أجل اقتراح تنسيق سياسات إدارة أنشطة تفكيك الطائرات، التي تنفذ لإعادة تدوير أجزاء الطائرات، وذلك بهدف تسهيل التداول العالمي الفعال للأجزاء المفككة من الطائرات مع ضمان سلامة الطيران.

وتشجَّع جميع الدول الأعضاء على مواءمة نهجها من خلال موافقة منظمات الصيانة على إدارة أنشطة تفكيك الطائرات لغرض إعادة تدوير قطع الغيار، والعمل مع الرابطات الصناعية لإنشاء قواعد بيانات موثوقة لضمان إمكانية التتبع.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى اتلقيام بما يلي:

أ) دعوة الدول الأعضاء إلى مواءمة السياسات المتعلقة بإدارة أنشطة تفكيك الطائرات لغرض إعادة تدوير قطع الغيار؛

ب) إصدار تعليمات إلى لجنة الملاحة الجوية بتعديل القواعد والتوصيات الدولية (SARPs) في الملحق الثامن لتوفير الأساس للإرشادات المحددة في الوثيقة رقم Doc 9760.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	ستنفَّذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة بقدر ما يتوافر من الموارد في ميزانية البرنامج العادي للفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٥ .
المراجع:	الملحق الثامن — صلاحية الطائرات للطيران دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760)

[1] أعدت الصين النسختين الصينية والانجليزي لهذه الورقة.

١- المقدمة

١-١ تشير التقديرات إلى أن ما معدله أكثر من ١٠٠٠ طائرة سيتم سحبها من الخدمة كل عام في جميع أنحاء العالم، مما يؤدي إلى نمو سريع في صناعة تفكيك الطائرات. ولقد أصبح من الممارسات العالمية الشائعة في مجتمع الطيران المدني إعادة تدوير الأجزاء التي يتم تفكيكها من الطائرات المتقاعدة، واستكمال السلسلة الصناعية لدورة حياة الطائرات من التصميم والتصنيع والتشغيل والصيانة وما إلى إعادة تدويرها.

١-٢ بالإضافة إلى حل قضايا التلوث البيئي التي تسببها الطائرات المتقاعدة، أصبح تفكيك الطائرات وسيلة مهمة لدعم تشغيل أنواع الطائرات القديمة وتقليل تكلفة قطع الغيار عن طريق إعادة تدوير الأجزاء المفككة القابلة للاستخدام. ولكن في الوقت نفسه، فإنه يشكل أيضا مخاطر معينة لإدارة السلامة.

١-٣ يشتمل الفصل التاسع من الجزء الثالث من دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760)، بالقسم ٩-١٠، " أصالة قطع الطائرة وصلاحيتها للاستخدام"، على إرشادات محددة بشأن "الأجزاء التي أزيلت من طائرة لم تعد في الخدمة"، مشيرا إلى أنه " من الأهمية بمكان تخطيط عملية انتزاع القطع ومراقبتها بطريقة تقترب أكثر ما يمكن من تلك المعتمدة بالنسبة لمهام الصيانة الروتينية على الطائرة أثناء الخدمة" (انظر ٩-١٠-٨-٣) وأنه "سيحتاج الأمر إلى قيام مؤسسة معتمدة حسب الأصول بإجراء تقييم لحالة كل قطعة منتزعة وإعادتها للاستخدام في نهاية المطاف" (انظر القفرة ٩-١٠-٨-٤). ويتضمن القسم ٩-١٠ أيضا إرشادات محددة بشأن "الأجزاء المستعادة من الطائرات بعد تعرضها لحوادث".

١-٤ وفي الوقت الحاضر، تختلف الإدارة المتعلقة بوكالات تفكيك الطائرات وإعادة تدوير الأجزاء فيما بين الدول الأعضاء. ولم تضع بعض الدول مثل هذه الأنظمة كما ولم تحدد "المنظمات المعتمدة حسب الأصول". وعلى الرغم من أن بعض البلدان تخضع للتنظيم الذاتي من جانب رابطاتها الصناعية، فإنه من الصعب دعم التداول العالمي الفعال للأجزاء المفككة بدون اتباع نهج إداري منسق فيما بين الدول الأعضاء.

١-٥ ومن الصعب تتبع مصدر الأجزاء، مما يشكل أكبر عقبة أمام التداول العالمي للأجزاء المفككة، بما في ذلك إمكانية تتبع الطائرات المفككة والسلسلة ذات الصلة أثناء التداول. وإذا لم تف حكومة دولة عضو بالتزاماتها في الرقابة، فمن الصعب إجراء التحقيقات المناسبة من خلال التنسيق، حتى إذا وردت تقارير عن قطع الطائرات المشتبه فيها، فضلا عن أنه ما من أساس لاتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة. لذلك، تخشى بعض الدول استخدام الأجزاء المفككة من الطائرات.

١-٦ أصدرت إدارة الطيران المدني الصينية (CAAC) اخطار AC-145-FS-017 بشأن "تفكيك الطائرات" في عام ٢٠١٩، والذي ينظم أنشطة تفكيك الطائرات المحلية لغرض إعادة تدوير تلك الأجزاء عن طريق موافقة منظمة الصيانة، كما أنشأت قاعدة بيانات موثوقا بها للاستعلامات بالاشتراك مع جمعية صيانة الطيران المدني الصينية (CAMAC)، والتي تظهر بشكل كبير أن المشغلين الجويين الصينيين يستخدمون أجزاء مفككة من الطائرات المعاد تدويرها في أنشطة الصيانة. والآن، تناقش الادارة مع جمعية إعادة تدوير أسطول الطائرات (AFRA) سبل التعاون لحل القضايا المتعلقة بمتطلبات الموافقة على منظمات تفكيك الطائرات وإمكانية تتبعها في الخارج، وذلك لرفع القيود المفروضة على المشغلين الجويين الصينيين عند استخدام الأجزاء المفككة من الطائرات من الخارج.

٢- المناقشة

٢-١ وتقدم الفقرة ٩-١٠، من الفصل التاسع، بالجزء الثالث من الوثيقة رقم Doc 9760 إرشادات بشأن أنشطة تفكيك الطائرات لغرض إعادة تدوير الأجزاء، ولكنها ليست التزاما على جميع الدول الأعضاء نظرا لعدم وجود قواعد قياسية ودولية ترعى المسألة في الملحق الثامن. وبالإضافة إلى ذلك، وعلى الرغم من أن الفقرة ٩-١٠ تنص على أنه "من الأهمية بمكان تخطيط

عملية انتزاع القطع ومراقبتها بطريقة تقترب أكثر ما يمكن من تلك المعتمدة بالنسبة لمهام الصيانة الروتينية على الطائرة أثناء الخدمة"، إلا أنها لا تشير إلى نوع المنظمة التي ينبغي أن تكون "منظمة معتمدة حسب الأصول" لإجراء التقييم.

٢-٢ ويمكن أن يتبين من الإرشادات الواردة في الوثيقة رقم Doc 9760 أنه يمكن اعتبار منظمة الصيانة المعتمدة "منظمة معتمدة حسب الأصول" لأنشطة تفكيك الطائرات لغرض إعادة تدوير الأجزاء، وينبغي أن تكون منظمة الصيانة مسؤولة عن التحقيق في سجلات الطائرات المفككة وأجزائها، بما في ذلك الأجزاء المعاد تدويرها من الطائرات التي تعرضت للحوادث.

٢-٣ وبالإضافة إلى ذلك، لا توجد متطلبات واضحة لإمكانية التتبع للأجزاء المفككة في عمليات الاستلام المدرجة في الوثيقة رقم Doc 9760 ، بالفصل العاشر، القسم ١٠-١٣ "تفتيش وقبول مكونات الطائرات والمواد الواردة من موردين ومتعاقدين خارجيين". ونتيجة لذلك، لا يمكن بسهولة قبول أي أجزاء قابلة لإعادة التدوير من تفكيك الطائرات بعد الصيانة البسيطة والإقرار بالإتمام، ويمكن تداولها عادة على الصعيد العالمي، مما يشكل خطرا مستترا على السلامة. ويتمثل أحد الحلول المجدية في إنشاء قاعدة بيانات يمكن تتبعها لتفكيك أجزاء الطائرات من قبل الرابطات الصناعية ذات الصلة.

الخلاصة

٣-١ إذا تمكنت جميع الدول الأعضاء من اعتماد نهج منسق عن طريق إدماج أنشطة تفكيك الطائرات لغرض إعادة تدوير الأجزاء في إطار موافقة منظمات الصيانة، والتنسيق مع الرابطات الصناعية لإنشاء قواعد بيانات موثوقة وقابلة للتتبع، فإن ذلك سيساعد في تسهيل النقل العالمي للأجزاء المفككة وخفض تكلفة التشغيل لقطاع النقل الجوي العالمي مع ضمان سلامة الطيران.

— انتهى —