



الجمعية العمومية - الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣١: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

مسؤوليات دولة التصميم عن المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران

(مقدمة من البرازيل)

الموجز التنفيذي

تزداد تعقيدات صناعة الطيران بشكل خاص كل عام. وطالما كانت الشركات المتعددة الجنسيات تقوم بتصميم وصنع الطائرات عبر سلاسل إمداد تربط أصحاب المصلحة في العديد من الدول، يكون المنتج النهائي عادة خاضعاً بشكل غير مباشر لعدة نظم تشريعية ذات سيادة. وبالمثل، يمكن أن تخضع منتجات الطيران إلى حد ما للترتيبات السياسية والاقتصادية التي يمكن أن تؤثر على المخاوف المتعلقة بالسلامة. وإذا اعتبرنا أن النظم التشريعية المتعددة تؤثر على سوق المنشورات الفنية واستمرار الدعم الفني الذي يقدمه المصنعون في مجال صلاحية الطائرات للطيران، بالإضافة إلى حرية أصحاب المصلحة في تحديد علاقاتهم التجارية، فمن الضروري أن تعترف كل دولة متعاقدة (بشرط أن تكون دولة التصميم أو دولة السجل) بالمعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران في إطار مسؤولية دولة التصميم المعنية، على النحو المحدد في الملحق ٨ - صلاحية الطائرات للطيران.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) دعم الإيكاو في إعداد ونشر إرشادات للدول المتعاقدة تهدف على المدى القصير إلى زيادة تفصيل ووضوح الحدود بين المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران ومنشورات المصنعين الأخرى؛

(ب) ودعم الإيكاو في إعداد مزيد من المواد الإرشادية المفصلة عن الملحق ٨، بما في ذلك دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760) ومنشورات أخرى متعلقة بها، وذلك لتوضيح الحدود بين المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران ومنشورات المصنعين الأخرى.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية المتعلقة بالسلامة
الآثار المالية:	الوفورات في موارد الترخيص ووضع القواعد.
المراجع:	الملحق ٨ - صلاحية الطائرات للطيران دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760)

١- المقدمة

١-١ للحفاظ على صلاحية الطائرة للطيران، يعتمد المشغلون ومؤسسات الصيانة على المعلومات الفنية ذات الصلة التي وضعتها مؤسسة تصميم الطائرة في إطار النظام التنظيمي لدولة التصميم. وتعتمد دول السجل أيضاً على تلك المعلومات للإشراف بصورة فاعلة على حالة صلاحية الطائرة التي تعمل بموجب نظامها التنظيمي للطيران.

٢-١ ويحدد الفصل الرابع من الملحق ٨ - صلاحية الطائرات للطيران القواعد والتوصيات الدولية التي تعالج مسؤوليات دول التصميم فيما يتعلق بالمعلومات الضرورية لاستمرار صلاحية الطيران والتشغيل الآمن للطائرة. وللوفاء بالتزاماتها التنظيمية، يجب أن يكون الحصول على هذه المعلومات مؤمناً لدولة السجل.

٢- المناقشة

١-٢ تقدم المعلومات الضرورية للحفاظ على سلامة الطائرة إلى مالكيها مباشرة بواسطة مصنع الطائرة عند تسليم المنتج، حسبما تشترطه لوائح دولة التصميم. ومع ذلك، من المعروف أن الظروف غير الآمنة التي تواجهها الطائرة أثناء التشغيل قد تتطلب اتخاذ إجراءات إضافية ليست محددة مبدئياً في المنشورات الفنية الأولية للطائرة.

٢-٢ تتخذ دولة تصميم الطائرة عادة هذه الإجراءات بشكل تعليمات صلاحية الطائرة للطيران باعتبارها إجراءات تهدف إلى الحفاظ على حالة صلاحية الطائرة للطيران. ويتناول الملحق ٨ هذا الموضوع في الفصل الرابع، البند ٤-٢، "مسؤوليات الدول المتعاقدة فيما يتعلق باستمرار صلاحية الطيران"، ويصف "المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران" في البند ٤-٢-١-١-٢-١ (أ)

" أن تقدم أي معلومات منطبقة بصورة عامة ورأت أنها ضرورية لاستمرار صلاحية الطائرة للطيران وسلامة تشغيلها، ويشمل ذلك أي محركات ومراوح...."

٣-٢ وإلى جانب المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران، يستفيد المشغلون ودول السجل من المنشورات الفنية الأخرى التي تصدرها مؤسسات تصميم الطائرات، كالأدلة ونشرة الخدمات وغيرها، دعماً للأنشطة التي يتم الاضطلاع بها لصيانة الطائرة. وبالرغم من أن جزءاً من هذه المنشورات لا يحدد خصائص المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران، تختار دول السجل، في معظم النماذج التنظيمية، أن تعالج هذه المنشورات باعتبارها إلزامية في لوائحها، وتحدد متطلبات تتجاوز الحدود الواردة في الفصل الرابع من الملحق ٨، ولذلك قد لا تكون بالضرورة مدعومة بالالتزامات المفروضة على دولة التصميم.

٤-٢ لا بدّ من الاعتراف بأنه يجب على دولة التصميم، وفقاً للملحق ٨، أن توفر جميع المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران إلى دول سجل الطائرة. ومع ذلك، من المهم أيضاً الاعتراف بأن هناك معلومات فنية أخرى نشرها المصنّع غير مشمولة بالالتزامات المفروضة على دولة التصميم بموجب الفصل الرابع من الملحق ٨ واتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو، Doc 7300).

٥-٢ وبالنظر إلى الاعتماد الدولي المتبادل على سلسلة تصميم/إنتاج صناعة الطائرات، فإن هذه المنشورات تخضع عادة إلى النظم التشريعية المتعددة للدول، وبالتالي إلى عدة سيناريوهات سياسية واقتصادية للدول لا تعتمد على تعريف دولة التصميم. ونتيجة لذلك، تكون هذه المنشورات متاحة للمشغلين والأشخاص المهتمين الآخرين بموجب شروط تجارية وتعاقدية فقط، وليس بالضرورة في إطار مسؤوليات دول التصميم.

٦-٢ في هذا الصدد، من الضروري أن يكون لدى كل دولة متعاقدة في اتفاقية شيكاغو فهم مشترك وتوقعات مشتركة بشأن المعلومات التي تتشكل منها المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران بموجب الملحق ٨ وإدراك واضح لفصل مجموعات المعلومات إلى منشورات المصنعين الأخرى.

٣- الاستنتاج

١-٣ يعتمد مشغلو الطائرات ومؤسسات الصيانة على عدة منشورات فنية لتلبية احتياجات التشغيل والصيانة طيلة دورة العمر التشغيلي للطائرة. وليست جميع المعلومات الفنية المستخدمة إلزامية للمنشورات التي تصدرها دولة التصميم ولكن قد يكون لها قيمة للعمليات ويمكن حتى أن تتناولها لوائح دول السجل.

٢-٣ وبالنظر إلى وجود منشورات صادرة عن المصنّع ولا تنتمي إلى المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران، فإن الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- (أ) دعم الإيكاو في إعداد ونشر إرشادات للدول المتعاقدة تهدف على المدى القصير إلى زيادة تفصيل ووضوح الحدود بين المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران ومنشورات المصنعين الأخرى؛
- (ب) ودعم الإيكاو في إعداد مزيد من المواد الإرشادية المفصلة عن الملحق ٨، بما في ذلك دليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760) ومنشورات أخرى متعلقة بها، وذلك لتوضيح الحدود بين المعلومات الإلزامية عن استمرار صلاحية الطيران ومنشورات المصنعين الأخرى.

- انتهى -