

# الجريدة الرسمية للجمهورية الإسلامية الموريتانية



نشرة نصف شهرية  
تصدر يومي 15 و 30  
من كل شهر

العدد 1236 مكرر	السنة 53	15 ابريل 2011
-----------------	----------	---------------

## المحتوى

1 - قوانين و أوامر قانونية

مراسيم - مقررات - قرارات - تعميمات

## وزارة التجهيز و النقل

	نصوص تنظيمية
مقرر رقم 595 يقضي باعتماد النظام الفني للطيران رقم 8 المتعلق بصلاحيات الطائرات المدنية للطيران..... 279 مكرر	07 ابريل 2011
مقرر رقم 596 يقضي باعتماد النظام الفني للطيران رقم 6 المتعلق باستغلال الطائرات..... 311 مكرر	07 ابريل 2011
مقرر رقم 597 يقضي بتاهيل مفتشي الطيران المدني..... 424 مكرر	07 ابريل 2011

14 إبريل 2011 مقرر رقم 644 يقضي بتحديد قواعد تصميم و نشر و استغلال الطيران بالمشاهدة و انطيران بالادوات ..... 427 مكرر

## 1 - قوانين و أوامر قانونية

### مراسيم - مقررات - قرارات - تعميمات

### وزارة التجهيز و النقل

#### نصوص تنظيمية

مقرر رقم 595 صادر بتاريخ 07 إبريل 2011 يقضي باعتماد النظام الفني للطيران رقم 8 المتعلق بصلاحيات انطارات المدنية للطيران

المادة الأولى: يعتمد هذا المقرر و يتيح تطبيق الترتيبات التنظيمية الواردة في النظام الفني للطيران رقم (8) و التي تتناول صلاحية الطائرات المدنية للطيران و لاسيما:

- القواعد و الإجراءات الفنية المتعلقة باستمرار صلاحية انطارات للطيران و قطع غيار الطائرات و ذلك تحسبا لقدرتها على الطيران؛
- التدابير التي يتعين اتخاذها للتأكد من مراعاة صلاحية الطائرات للطيران؛
- الشروط الواجب توافرها في الأشخاص أو الهيئات المشاركة في تسيير استمرارية صلاحية الطائرات للطيران.

المادة 2: ستحدد الإجراءات الفنية المتعلقة بتطبيق هذا النظام الفني للطيران بقرار من المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني.

المادة 3: يشكل ملحق هذا المقرر النظام الفني للطيران رقم 8.

المادة 4: يكلف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني بتطبيق هذا المقرر الذي ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الإسلامية الموريتانية.

## النظام التقني للطيران رقم 8

### 1.0 التقديم

1.1.0- تم إعداد هذا النظام التقني للطيران المسمى RTA طبقا للملحق 8 لاتفاقية شيكاغو إيكو المتعلقة بالطيران المدني الدولي باستثناء تلك التي تم الإشعار بشأنها طبقا للفقرة 38 من الاتفاقية المذكورة .

2.1.0 : يحدد هذا النظام التقني للطيران ما يلي:  
--القواعد والإجراءات التقنية المتعلقة باستمرار صلاحية الطائرات للطيران و قطع غيار الطائرات وذلك ، من أجل التأكد من قدرتها على الطيران ؛  
--التدابير التي يتعين اتخاذها لضمان ملاحظة المقدره على الطيران ؛

--الشروط الواجب توافرها من قبل الأشخاص أو المنظمات التي تشارك في تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران.

3.1.0 و مع ذلك يلتزم باحترام القوانين والاتفاقات الدولية التي وقعتها الجمهورية الإسلامية الموريتانية .

4.1.0. المستندات المرجعية

- القانون رقم 020-2011 الصادر بتاريخ 27 فبراير 2011 المتضمن مدونة الطيران المدني والنصوص المطبقة له
- الملحق 8 من وكالة الطيران المدني الدولي ، الطبعة العاشرة يوليو 2005

### الفصل 1 : عموميات

#### 1.1 مجال التطبيق

تتعلق هذا النظام التقني للطيران بصلاحيات الطيران الأولية و المتواصلة و الصيانة و حفظ المنتجات و القطع و معدات الطيران و كذلك العمال و الهيئات المشاركة في تصميم و إنتاج وصيانة تلك المنتجات و القطع و المعدات .

#### 1.2 مصطلحات

إن العبارة المستخدمة في هذا النظام التقني للطيران تحمل المعنى الوارد في الملحق 8 من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو بتاريخ 4 ديسمبر 1944 كما هي منشورة من طرف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني.

مع ذلك يراد بالعبارات التالية:

منتوج : مركب جوي أو حرك أو مروحة

قطع و معدات : الأدوات أو المعدات أو الأليات أو القطع أو الأجهزة أو الأجهزة أو البرامج المعلوماتية أو الملحقات بما في ذلك أنظمة الاتصالات المستخدمة أو مخصصة للاستخدام لغرض استغلال أو التحكم في مركب جوي أثناء الطيران و يشمل ذلك أجزاء خلية المحرك أو المراوح و المعدات المستخدمة لتحريك المركب الجوي من الأرض.

### الفصل 2

#### شهادة صلاحية الطراز

1.2. تعتبر شهادة صلاحية الطراز وثيقة يعترف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني بموجبها بأن الطائرات المطابقة لطراز معين يمكنها الحصول على شهادة صلاحية للطيران فردية و عادية.

في حالة الطيران من الصنع الخارجي فإن الشهادة تحمل الملاحظة "للاستيراد".

ويجب أن تكون المنتجات مزودة بشهادة طراز يتم إصدار شهادة الطراز وإثبات التعديلات على شهادة الطراز هذه، بما في ذلك شهادات الطراز الإضافية عندما يكون صاحب الطلب قد أثبت أن المنتج مطابق لقاعدة إثبات الطراز المحددة لضمان الامتثال للمتطلبات الأساسية في ميدان صلاحية الطيران كما هو محدد في الذيل 1 من الفصل الأول، وعندما لا يوجد في المنتج أية خصوصيات أو مميزات تلحق الضرر بسلامة الاستغلال. وتغطي شهادة الطراز المنتج بما في ذلك كل القطع والمعدات المثبتة على متن المنتج.

1.1.2. أي مصنع يرغب في عرض طراز جديد من الطرازات (أو عنصر منها) للفحص من أجل الحصول

- كل الوثائق الضرورية لاستخدام صيانة الطائرات، ويجب أن تحرر الوثائق الضرورية للاستخدام الجاري باللغة الفرنسية، إلا في حالة اتفاق خاص لحظة الطلب.

- التزام مكتوب من المصنع الأجنبي بالتوفير المنتظم لكل المعلومات الضرورية من أجل السماح بصيانة الطائرة في حالة مرضية من اتصالية.

وفضلا عن ذلك، يمكن للمدير العام للوكالة إذا ما رأى ضروريا ربط إصدار شهادة صلاحية الطراز باستيراد فحص المصالح المختصة في الوكالة بواسطة وسائل التجربة على الأرض وفي الجو لكل البيانات الضرورية.

- الامتثال للمتطلبات المماثلة لتلك الواردة في النظم الموريتانية في كل الحالات التي يكون فيها مقتضيات النظام الأجنبي ناقصة وبالتالي تنفيذ تعديلات الطائرة و/أو الوثائق الملحقة في شهادات الصلاحية.

4.2. بالنسبة للطائرات المصنوعة في الخارج والتي حصل طرازها على شهادة صلاحية طراز للاستيراد موريتانية، يمكنها أن تحصل على شهادات صلاحية شخصية موريتانية عادية، إذا كان مصنوعها يمثلون للشروط الموضوعية في الفقرة 1.1.2. أعلاه.

ويجب أن يكون الامتثال لكل هذه المقتضيات موضوعا للإفادة من هيئة السلطات المسنولة في بلد التصنيع.

وتخول المصالح المختصة في الوكالة إجراء أية تصديقات أو طلب أية تبريرات تراها ضرورية.

5.2. قبول تصديق الدول الغير خلاف لأحكام هذا النظام وإجراءات التطبيق، يمكن أن تصدر الوكالة شهادات على أساس الشهادات الصادرة عن السلطات الجوية في دولة الغير، كما هو وارد في اتفاقات الاعتراف المتبادل في موريتانيا والدولة الغير.

6.2. التعديلات

كل تعديل يتعلق بطائرة (أو عنصر منها) حصل في السابق على شهادة صلاحية، يجب أن يكون موضوعا لملف تعديل، يتم إعداده تبعا لنفس المساطر المتبعة في إعداد الملف التقني للطراز.

ويجب إحالة ملف التعديلات إلى المصالح المختصة في الوكالة، لغرض المصادقة عليه. ويصبح دور هذا الملف قاعدة لإكمال الملف التقني المذكور.

ينصح المستخدمون الراغبون في إحداث تعديل على طائرتهم بأن يدرسوا ويقدموا هذه التعديلات من طرف الصناعي المسنول عن تصميم الطائرة الأصلية.

7.2. تحدد الوكالة وتبلغ:

1. عن كل منتج يستدعي طلب شهادة طراز وتتشكل قاعدة تصديق الطراز من رمز الصلاحية المطبق، كما هو محدد في جدول الفقرة 4 من الذيل 1 من هذا الفصل، الترتيبات التي تم بموجبها قبول مستوى سلامة معادل، والخصوصيات التقنية المفصلة الضرورية عندما تعمل مميزات تصميم المنتج أو تجربة عمله على جعل أي وضع لرمز الصلاحية غير كافي أو غير مناسب لضمان الامتثال للمقتضيات الأساسية:

- لكل منتج تطلب له شهادة صلاحية الطيران المقيدة، وخصوصيات الصلاحية الخاصة.

- بكل مستند أو تجهيز تطلب له هادة وخصوصيات صلاحية مفصلة.

على شهادة صلاحية طراز ما يجب أن يقدم للمصالح المختصة في الوكالة الوطنية للطيران المدني ما يلي:

أ. ملفا فنيا شاملا يحتوي كل التبريرات الضرورية الصادرة عن المصالح الرسمية من أجل ضمان أن الشروط التقنية للإثبات الواردة في نظام النقل الجوي هذا قد تم توافرها. النتائج الشاملة للتجارب المقام بها، البيانات الضرورية لإدارة التجارب الرسمية و دليل الطيران كلها يجب أن ترد في الملف التقني.

ب. شهادة مطابقة تم إعدادها عنى مسؤولية المصنع، تشهد بأن الطائرة (أو عنصر الطائرة) المقدم للإثبات مطابق للوثائق المقدمة وعلى وجه الخصوص للملف التقني.

ج. التبريرات الضرورية لاستمرار صلاحية شهادة صلاحية الطراز، كما في حالة ما إذا رغب في إجراء تعديلات، أو في حالة ما إذا قادت التجربة المصالح المختصة في الوكالة إلى فرض التعديلات خاصة في شقان إرشادات صلاحية طيران.

2.1.2. المصنع الراغب في عرض طائرة (أو عنصر طائرة) سلسلة الفحص يجب عليه:

- أن يضع في متناول المصالح المختصة في الوكالة كل الوسائل الخاصة التي تسمح بإجراء عمليات ضبط لكي تخصص لفحص مطابقة الطائرة (أو عنصر طائرة) السلسلة مع الطائرة التي حصلت على شهادة صلاحية طراز.

- إعداد وتوفير بصفة منتظمة لكل الوثائق الضرورية للصيانة

- التزام غير مكتوب بالإبلاغ المنتظم لكل المستخدمين بالتعديلات أو التفتيشات الإلزامية.

2.2. مكن إصدار شهادة صلاحية طراز للاستيراد لنمط من الطائرات مقدم من قبل مصنع أجنبي.

إذا شهدت السلطات المسنولة في بلد انتصنيع بأن هذا النمط يلبي مقتضيات النظم الموريتانية سواء مقتضيات نظم الدولة المصنعة مضافا إليها كل المقتضيات الخاصة المبلغة من طرف المصالح المختصة في الوكالة لحظة تقديم طلب صلاحية الطراز للاستيراد، من أجل ضمان مستوى صلاحية معادل لمستوى الطائرات المصنعة والمثبتة في موريتانيا.

زيادة على ذلك، يلزم المصنع بأن يقدم للمصالح المختصة في الوكالة بواسطة السلطات المسنولة في بلده أو بموافقتها أن يقدم كل أو جزء الملفات التالية، وفقا لما قد جرى إبلاغه به عند تقديم شهادة صلاحية الطراز للاستيراد.

- القائمة الكاملة للنظم الوطنية المستخدمة كأساس لإصدار شهادة صلاحية أجنبية.

- القائمة الكاملة بمخالفات هذه النظم التي قد تمنح عند الاقتضاء من طرف السلطات الأجنبية لتصديق طراز طائرة مخالفة.

- كل الوثائق التبريرية وإجراءات تصديق طراز الطائرة، مصدقة ومحرورة بإحدى اللغات الرسمية لدى الوكالة إلا في حالة اتفاق خاص حصل لحظة الطلب.

أي تغيير لأداء المواد المرتبطة بالبيئة الإجرائية يجب تبريره.

(4) آثار الجهد الدوري، وتدني البيئة والأضرار العرضية أو الناجمة عن مصدر سري يجب أن لا تقود الكمال الهيكلي إلى الوصول إلى حد أدنى من المستوى المقبول من المقاومة المتبقية ويجب نشر أية تعليمات ضرورية لضمان استمرار الصلاحية في هذا الصدد.

(ب) الدفع: إن كمال نظام الدفع (أي المحرك وعند الاقتضاء المروحيات) يجب أن يتم إثباته في كامل الغلاف الإجرائي بل أبعد من ذلك لنظام الدفع ولكي يكون مستمرا طيلة فترة استخدام النظام الدفع.

(1) يجب أن يستخدم نظام الدفع، في الحدود المصرح بها، الدفع أو القوة المطلوبة في كل ظروف الطيران المطلوبة، بالنظر إلى الآثار والظروف البيئية.

(ب) يجب أن يترجم مسار التصنيع والمواد المستخدمة في إنشاء نظام الدفع عبر سلوك هيكلي معروف وانتاجي.

كل تغيير في أداء المواد المرتبطة بالبيئة الإجرائية يجب تبريرها.

(3) آثار الجهد الدوري وتردي البيئة وسير العمل والعجز الجزئي القادر على الإنتاج اللاحق ينبغي أن يقود إلى اكتمال نظام الدفع لأدنى ما المستوى المقبول. سهل التعليمات الضرورية لضمان استمرار الصلاحية لهذا الصدد يجب نشرها.

(4) كل التعليمات والمعلومات والمقتضيات الضرورية لضمان تداخل صحيح وأمن بين نظام الدفع والطائرة ينبغي أن تُنشر.

(ج) النظم والتمعدات

(1) الطائرة : ينبغي ألا تكون بها مميزات أو تفاصيل القصور التي أثبتت التجربة خطورة أن الطائرة، بما في ذلك الأنظمة، المعدات والأجهزة الضرورية لتصديق الطراز أو بمثابة مساطر استغلال، يجب أن تعمل كما هو وارد في كل ظروف الاستخدام المتوقعة في كل الغلاف الإجرائي للطائرة بل يتعداه الإجراء للنظام والمعدات مع الوضع في الحسبان البيئة العملية للنظام، وللمعدات والأجهزة غير المفروضة في تصديق الطراز أو في إطار مساطر الاستغلال، سواء اشتغلت على نحو كاف أم لا، فإنه ينبغي لها أن لا تنقص السلامة وأن لا تضر بحسن سير أي نظام آخر، معدات أو أجهزة العمل ويجب استخدام المعدات والأحكام.

(3) نظام المقصورة، التجهيزات والأجهزة المصاحبة مأخوذة بانفصال أو في الربط فيما بينها، يجب تصميمها على نحو تكون فيه عجز واحد ويؤدي إلى حالة عجز كارثي حيث لا يحتاج إلى إثبات جسامتها ويجب أن تؤكد علامة قلب في حالة عجز وجسامتها آثارها على الطائرة وركابها. فيما يتعلق بمعيير الفضل الوحيد أعلاه، فمن المتفق عليه أنه ينبغي الوضع في الحسبان لتقييم الهيئته الشاملة للطائرة والأي يمكن أن يجري إلا بعض القطع ويعطى أنظمة المروحة والطائرات قصيرة القامة التي لا تلبى هذا المعيار.

(4) يجب أن يوفر للطاقم والأشخاص الصيانة المعلومات الضرورية لحسن ضبط قيادة الطائرة والمعلومات

- ولكن منت تطلب له شهادة في مجال البيئة، متطلبات ملائمة، في ميدان البيئة.

8.2. تقوم الوكالة بالتحقيقات حول الامتثال المرتبط بتصديق المنتج، مستندات وتجهيزات.

9.2 تمنح الوكالة:

- شهادات الطراز الملائمة أو التعديلات المتعلقة بها

- شهادات للمستندات والتجهيزات

- شهادات ملائمة في مجال البيئة

10.2. تقوم الوكالة بتعديل وتعليق أو سحب أية شهادة عند عدم الامتثال للشروط والمعايير المطلوبة لإصدارها. أو في حالة ما إذا كان انشخص الطبيعي أو الاعتباري الحائز على الشهادة لم يعد يفي بالالتزامات المطلوبة منه من طرف هذا النظام أو قواعد الاستغلال.

11.2. تضمن الوكالة وظيفة متابعة صلاحية المنتج والمستندات والتجهيزات الواقعة تحت رعايتها وتتصرف في أجل معقول عند وجود مشكلة أمنية وتبث وترسل المعلومات المفروضة والمفيدة.

12.2. تعد الوكالة قواعد وإجراءات في مجال الصلاحية للمطارات والواجب حصولها على رخصة طيران.

13.2. تمنح الوكالة بهدف التصديق على مسؤوليتها رخص للطيران للطائرات طبقا للاتفاق المبرم مع البلد الذي يتم أو يتم ترقيم الطائرة فيه.

## الذيل 1 من الفصل 2

### المتطلبات الأساسية في مجال الصلاحية

#### 1. اكتمال المنتج

يجب أن يتم ضمان اكتمال المنتج في كل شروط الطيران المتوقعة لمدة استغلال الطائرة، يجب أن يتم إثبات الامتثال لكافة متطلبات من خلال تقييم وتحليل وعرض التجارب عند الاقتضاء.

ب. الهياكل والمواد: يجب ضمان اكتمال الهيكل لكامل الغلاف العملي للطائرة، بما في ذلك نظام الدفع، واستمراره خلال مدة استغلال الطائرة.

(1) كل قطع الطائرة التي يمكن أن يتسبب تعطلها في نقص اكتمال الهيكلي يجب أن تلبى الشروط أدناه بدون تشوه أو عيوب ضارة.

يشمل ذلك كل عناصر الكتلة الكبرى ووضع تركيبها.

أولا: كل تركيبات الأعباء القادرة على أن تأتي في حدود الزنة والسلسلة المركزية و الغلاف الإجرائي ومدة استغلال الطائرة: بل خارج هذه الحدود، كلها يجب تصورها. ويشمل هذا الأعباء الناتجة عن العواصف، القيادة تكيف الضغط، عن المساحات المنتقلة، عن أنظمة الضبط والدفع سواء في الجو أول الأرض.

ثانيا: يجب أن يضع في الحسبان نفقات وخسائر محتملة ناتجة عن الهبوط أو الطفو الاضطرابيين.

ثالثا: يجب أن تغطي الآثار الديناميكية في جواب الهياكل على هذه التكاليف.

(2) يجب أن تكون الطائرة خالية من أي اضطراب أجوائي وتذبذبات مفرطة

(3) يجب أن تترجم إجراءات التصنيع والمواد المستخدمة في صنع الطائرة من خلال ملكيات هيكليّة معروفة ومنتجة.

(6) يجب توقع حدوث الإندثار والإشارات الرادعة لمنع تجاوز غلاف الطيران العادي حسب الطراز.

(7) يجب أن تسمح مواصفات الطائرة ونظمها بإعداد الوضعية بكل أمان انطلاقاً من الشروط القصوى لغلاف الطيران التي يمكن مصادقتها.

(ب) يجب إبلاغ طاقم القيادة بحدود الاستغلال والمعلومات للأخرى بضمان سلامة التشغيل.

(ج) يجب حماية سير عمل المنتج ضد الأخطار الناجمة عن الشروط القصوى والداخلية بما فيها الظروف البيئية.

(1) يجب أن لا تحصل أية وضعية عدم سلامة من التعرض لنظواهر مثل (على سبيل المثال لا الحصر): سوء الأحوال الجوية، الصراع، آثار الطير، ميدان الإشعاع العلي التردد، أوزها، الخ التي يمكن أن تحدث.

(2) يسمح انفصال المقصورة عن الحجر الأخرى بضمان راحة الركاب ضد أي خطر كالحريق والدخان والغاز السام، ومخاطر الضغط السريع. ويجب وضع تدابير لمنع الركاب فرص الإجلاء من الطائرة وتجنب الإصابة في حالات الطوارئ، ويجب أن يتم إبلاغهم بإشارات وإعلانات واضحة حول إجراءات السلامة التي ينبغي اتخاذها واستخدام الأجهزة بكل أمن وسهولة.

(3) يجب تصميم غرف الطاقم بحيث تسهل عمليات الطيران والتصرف حسب الحالة ويجب أن لا تعيق بيئة غرف الطاقم قدرة هذا الأخير على أداء مهامه في تبادل للأدوار وتنظيم لمهام.

3. هيئة بما في الشخص العادي ملزمة بنشاط تصميم او صناعة أو صيانة:

أ. يجب إصدار اعتماد لهيئة عندما تتوافر الشروط:  
(1) يجب توفير الهيئة على وسائل ضرورية للعمل في ميدان الاعتماد وعلى سبيل المثال تشمل هذه الوسائل خصوصاً التركيبات، الأشخاص والإجراءات والنفاذ إلى البيانات المفيدة والأرشفة.

(2) يجب أن تنفذ الهيئة وتسير نظام تسير ما أصل ضمان الامتثال للمتطلبات في مجال الصلاحية

(3) جب أن تعد الهيئة عند الاقتضاء مع هيئات أخرى الاتفاقيات الضرورية لضمان استمرار الامتثال لهذه الصلاحية

(4) إعداد نظام تقارير حوادث و/أو معالجة الأحداث التي يجب معالجتها كما هو وارد في الفقرة 2.أ.3 أعه والاتفاقيات الواردة في الفقرة 3.أ.3 أعلاه من أجل الوصول إلى أهداف التحسين الدائم لسلامة المنتج.

(ب) الشروط الواردة في الفقرة 3.أ.3 و 4.أ.3 لا تطبق في حالة الهيئات المكلفة بالتكوين والصيانة.

4. النظم المطبقة على صلاحية فئات الطيران

المتعلقة بالظروف التي يمكن أن تضر بالسلامة، وبصفة واضحة منسجمة وغير غامضة. إن أنظمة المعدات وأجهزة الضبط بما في ذلك البيئات والإعلانات يجب أن تكون مصممة وموضوعة على نحو يقلل الأخطاء التي يمكن أن تساهم في حدث الخطر. (5) يجب اتخاذ تدابير الحيطة في التصميم من أجل التقليل من الأخطار الناتجة من التهديدات المعقولة على الطائرات والركاب سواء في خارج الطائرة أو بداخلها بما في ذلك الحماية ضد مخاطر العطل الجسم أو انقطاع أحد أهزة الطائرة.

(د) استمرار الصلاحية  
(1) يجب إعداد تعليمات متعلقة باستمرار الصلاحية من أجل ضمان سير قواعد صلاحية تصديق طراز الطائرة خلال كامل مدة استغلال الطائرة.

(2) يجب تصوير الوسائل التي تسمح بالتفتيش والضبط والصيانة والسحب والاستبدال لكل قطعة من الأقتضاء من أجل ضمان استمرار الصلاحية.

(3) هذه التعليمات يجب تقديمها في شكل دليل أو أكثر حسب الحاجة ووفق لحجم المعلومة المطلوب تقديمها، يجب أن تحتوي تعليمات الصيانة والتصليح وإجراءات التشخيص والتفتيش وتكون سهلة الاستخدام.

(4) يجب أن تحوي هذه التعليمات دود الصلاحية وتحديد تاريخ الاستبدال اللازم، فترات التفتيش وإجراءاته.

2. جوانب سير عمل المنتج المرتبطة بالصلاحية  
أ. إثبات أن العناصر أدناه تم أخذها في الاعتبار لضمان مستوى الأمن للأشخاص على متن الطائرة أو خلال تشغيلها على الأرض.

1- يجب تحديد طراز الاستغلال الذي اعتمدت به الطائرة وأنقود والمعلومات ذات الصلة لضمان أما الاستخدام بما في ذلك الحدود والأداء البيئي

2- يجب التمكن من مراقبة وتشغيل الطائرة بكل سلامة حسب شروط الاستغلال بما في ذلك بعد تعطل نظام واحد أو أنظمة الدفع. يجب وضع في الحسبان دور العناصر الانسانية لقوة الطيران وبيئة قمرة القيادة، وغيرها مثل مدة الرحلة.

(3) يجب أن يكون في مقدوره الانتقال من مرحلة طيران إلى أخرى ما دون أن يستوجب ذلك عناء كثيراً أو يقظة أكثر ضمن شروط التشغيل.

(4) يجب أن يوجد في الطائرة نظام ثابت أن يكون لمتطلبات المفروضة على الطيران تراعي مدة الرحلة وظور الطيران

(5) يجب إعداد إجراءات التشغيل العادية، ووضعيات الطوارئ.

نظام الصلاحية المطبق	فئة الطائرات
نظام صلاحية المرجع VAR VLA ETFAR جزء 103	1- طائرة ذات المحرك الأحادي من الفئة العادية أو المستخدمة لا يحتوي أكثر من مقعدين، بكتلة قصوى عند الإقلاع لا يتعدى 750 كغ وسرعة تراجع في هيئة الهبوط لا تتعدى 45 عقدة.
نظام صلاحية المرجع VAR ETFAR جزء 23	2- طائرات من الفئة العادية .. والمستعملة واليهلوانية كتلتها القصوى عند الإقلاع لا تتجاوز 5700 كغ وهيئتها ماصد الركاب، باستثناء مقاعد الطيارين، من 9 أو أقل (باستثناء الطائرات المذكورة أعلاه).

3- طائرات ثنائية المحرك مندفعة للأمام بمراوح كتلتها القصوى عن الإقلاع لا تتجاوز 8600 كلف وهينتها في مقاعد الركاب، باستثناء مقاعد الطيارين تصل 19 أو أقل	نظام صلاحية المرجع VAR VLA ETFAR جزء 25
4- طائرات كتلتها القصوى عند الإقلاع أعلى من 5700 مندفعة للأمام بقوة هوائية (توربيد) باستثناء الطائرات من الفئة أعلاه	نظام صلاحية المرجع VAR ETFAR جزء 27
5- طائرات عمودية بكتلة قصوى لا تتجاوز 2700 كلف	نظام صلاحية المرجع VAR ETFAR جزء 29
6- طائرات عمودية بكتلة قصوى تتجاوز 2700 كلف	نظام صلاحية المرجع VAR ETFAR جزء 23
7- طائرات شراعية و شراعية ميكانيكية من الفئة المستخدمة أو البهلوانية	نظام صلاحية المرجع VAR ETFAR جزء 31
8- المنطادات الحرة المؤهلة	

التي لديها اتفاقات حركة الجوية مع موريتانيا ، ولكن مع مراعاة القيود التي تفرضها الاتفاقية .

(ب) شهادة صلاحية الطيران الخاصة :  
تحت عنوان "شهادة صلاحية الطيران الخاصة" ، تمنح للطائرات التي وإن كانت غير مستجيبة كلياً لنواحي السارية فهي مع ذلك تلبى جميع الشروط المطلوبة والتي تعتبر كافية لتلبية ترتيبات الملحق 8 من اتفاقية شيكاغو ، مقابل قيود تشغيل خاصة للطائرة واردا في الوثائق المرتبطة بشهادة صلاحية للطيران الخاصة هذه .

(ج) شهادة صلاحية الطيران الضيقة للطائرة :  
تمنح للطائرات التي تلبى التعليمات النظامية المتعلقة بإصدار شهادات صلاحية الطيران الضيقة للطائرة . تسمح كذلك بالحركة الجوية فوق الأراضي الموريتانية ضمن الظروف التي يحددها نظام النقل الجوي الحالي .

(د) شهادة صلاحية الطيران للتصدير  
وهي وثيقة لا تسمح بالحركة الجوية ، تمنح لطائرة معدة للتصدير ، تفيد بأن الطائرة تلبى المعايير التقنية لإصدار شهادة صلاحية الطيران الموريتانية متناظرة و محررة على نحو متشابه .

(3) الوثيقة المرتبطة بشهادة صلاحية الطائرات للطيران  
لا تكون شهادة صلاحية الطائرات للطيران صالحة إلا بارتباطها بتوثيق بعده الصانع أو موافق عليه من طرف المصالح الرسمية .

وينبغي أن تحدد هذه الوثائق :  
-اسمات الرئيسية للطائرة  
-سمات وحدود التشغيل والاستخدام مع التسامح المقابل إن وجد ؛  
- أية معلومة أخرى مفيدة .

يحصل تشكل هذا التوثيق من النصوص المعول بها أو في غياب ذلك يتم تحديدها من قبل المصنعين . ويمكن أن تشمل ، عند الاقتضاء ، جذاذة صلاحية الطيران ،

### الفصل 3 : شهادة صلاحية الملاحة الفردية

1.3 الغرض  
يعد هذا الفصل إجراءات تسليم شهادات صلاحية الطيران .

2.3 الأهلية  
يسمح لأي شخص أو كيان مسجلة أو ستسجل باسمه طائرة في موريتانيا ، أو من يمثله بطلب شهادة صلاحية الطيران لهذه الطائرة طبقاً لهذا الفصل .

3.3 التصنيف  
يتم تعريف شهادات صلاحية الطائرات للطيران وتصنيفها على النحو التالي :

1- شهادة صلاحية الطراز  
وهي وثيقة يعترف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني بمقتضاها بأن الطائرة توافقت طرازاً معيناً ويمكنها الحصول على شهادة صلاحية طيران فردية عادية .

في حالة الطائرات المصنعة في الخارج ، يجب أن تحمل هذه الشهادة إشارة "للاستيراد" .

2- شهادة صلاحية للطيران فردية  
وهي وثيقة يعترف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني بمقتضاها بأن الطائرة قادرة على الحركة في الظروف المصاحبة لهذه الفئة وفي نطاق تشغيل الشهادة الممنوحة .

ويمكن أن تنتمي شهادة صلاحية الطيران الفردية إلى إحدى الفئات التالية :

شهادة صلاحية عادية تدعى شهادة "شهادة صلاحية الطائرات للطيران" ، و تمنح للطائرة طبقاً للنموذج الحاصل على شهادة صلاحية الطائرات للطيران من الطراز .

وهي تسمح ، وفقاً للنظم المعمول بها في أجواء التراب البلد ، فوق الأراضي الموريتانية ، و على أراضي البلدان الأجنبية الموقعة على اتفاقية شيكاغو أو تلك

7) كل معلومة أخرى اعتبرت ضرورية كقيود يفرضها التشغيل .

3.5 اللغة

يجب عرض الأدلة ، و اللافتات ، والقوائم ، والأدوات ، أو أية معلومة أخرى لازمة تتطلبها المواصفات أو الإثباتات المعمول بها باللغة الفرنسية و / أو الإنجليزية .

3.6 التعديل أو التغيير

تعديل شهادة صلاحية الطيران أو تغير من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني ،

3.7 شروط النقل وإعادة إصدار

(أ) في حال تغير ملكية طائرة :

(1) مع استمرارها في نفس السجل ، يكون من اللازم نقل شهادة الصلاحية أو شهادة الصلاحية الضيقة المطابقة لشهادة الطراز الضيقة ، مع الطائرات ؛

(2) إذا تم تسجيل الطائرة في دولة أخرى ، تمنح شهادة الصلاحية أو شهادة الصلاحية الضيقة المطابقة لشهادة الطراز الضيقة فقط ، مع الطائرة ؛

(ب) عندما يتغير مالك طائرة ، في الوقت الذي تتوفر فيه الطائرة على :

(1) شهادة صلاحية الطيران ضيقة لا تطابق شهادة الطراز الضيقة ، أو

(2) تصريح للرحلة ، يجب أن يتم نقل شهادات صلاحية الطائرات للطيران مع الطائرة بشرط بقاء الطائرة على السجل نفسه ، أو تصدر فقط مع رخصة الوكالة الوطنية للطيران المدني يتم نقلها بموجبها .

3.8 عمليات التفتيش

يوفر حامل شهادة صلاحية الطائرات للطيران نفاذاً إلى الطائرة التي أصدرت لها شهادة صلاحية الطائرات للطيران بناء على طلب من الوكالة الوطنية للطيران المدني .

3.9 إصدار شهادات صلاحية الطائرات للطيران

أ- يتم إصدار شهادات صلاحية الطائرات للطيران في موريتانيا من قبل المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني ، شريطة أن :

(1) أن يثبت الطلب المقدم للوكالة الوطنية للطيران المدني أن الطائرة تتوافق مع مواصفات وتصميم الطراز وتعليمات الصلاحية من خلال شهادة طراز تكملية من دولة التصميم ؛

(2) وأنه قد تم تفتيش الطائرة وفقاً لمقتضيات هذا النظام ووجدت صالحة للطيران من قبل أشخاص المخولين من الوكالة الوطني للطيران المدني ، و

(3) واعتبار الوكالة الوطنية للطيران المدني أن الطائرة متلائمة مع التصميم وأنها في حالة تسمح باستغلالها بأمان ؛

(4) بعد تقديم المستندات المطلوبة .

(ب) شهادة صلاحية الطائرات للطيران ، تتوافق مع النموذج المعد طبقاً للأنظمة الدولية المعمول بها ، تحتوي على ما يلي : العلامات التجارية ، الأوصاف ، وطراز الطائرة ، وتاريخ صلاحية الشهادة ، وعلاوة على ذلك ، التأشير الدورية أو أن الصيانة قد جرت من خلال مراجعة دائمة .

تقرير وزن ، دليل طيران ، قائمة بالتعديلات المنفذة ووثيقة تتضمن التجهيزات التي لم يتم تسجيلها بالفعل في الوثائق السابقة .

4.3 طلب

(أ) يجب تقديم طلب للحصول على شهادة صلاحية الطيران وفقاً للشكل والطريقة التي أعدتها الوكالة الوطنية للطيران المدني .

(ب) يجب أن يشمل طلب شهادة صلاحية الطيران ما يلي :

1- فئة شهادة صلاحية الطيران المطبقة ؛

1 - فيما يتعلق بالطائرة الجديدة :

أولاً- إفادة امتثال صادرة ومصدقة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني

-أو بالنسبة لطائرة مستوردة ، إفادة موقعة من طرف السلطة المصدرة تؤكد أن

الطائرة مطابقة لتعريف مقبول لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني

ثانياً- تقرير الوزن والتوازن مع تعليمات الحمل

ثالثاً - دليل الرحلة عندما تكون الوثيقة إلزامية في مدونة الصلاحية المطبقة على الطائرة الخاصة .

2) فيما يخص الطائرة المستخدمة :

أولاً) إثبات فحص صلاحية .

ثانياً) الانتماء لدولة أخرى غير موريتانيا :

- إفادة صادرة عن سلطة الدولة التي جرى فيها أو يجري تسجيل الطائرة ، تعكس حالة صلاحية الطيران للطائرات على سجلها وقت انتقالها ،

- تقرير الوزن والتوازن مع تعليمات الحمل

- دليل الرحلة عندما تكون الوثيقة إلزامية في مدونة الصلاحية المطبقة على الطائرة الخاصة .

--السجلات التي تسمح بإعداد إنتاج وتعديل و صيانة الطائرة ، بما في ذلك جميع القيود المرتبطة بشهادة صلاحية الطيران الضيقة ،

--توصية بمنح شهادة صلاحية الطيران أو شهادة صلاحية الطيران ضيقة وشهادة فحص بعد فحص الصلاحية

(ج) ما لم يتفق على خلاف ذلك ، يجب إصدار شهادات في غضون 60 يوماً التي تسبق تقديم الطائرة للسلطة .

(د) يجب أن يحتوي كل طلب حصول على تصريح للقيام برحلة أو إذن مرور على ما يلي :

(1) هدف الرحلة ؛

(2) الطريق و / أو المسلك المستخدم مجالا جويًا للرحلة ؛

(3) الطاقم الأدنى والمؤهلات المطلوبة لتشغيل الطائرة؛

(4) القيود المفروضة على نقل الأشخاص من غير أعضاء الطاقم ؛

(5) السبب في عدم استجابة الطائرة للمتطلبات الخاصة لصلاحية الطيران المطبقة ؛

(6) كل قيد اعتبر ضرورياً لتشغيل الطائرة بأمان ؛

من حيث استمرار صلاحية الطائرات للطيران والنوع والتصميم ؛

-- بقاء الطائرة على السجل نفسه ،

-- موافقة شهادة الطراز أو شهادة الطراز الضيقة مع ما سلمت لأجله وكونها لم تنته صلاحيتها ولم يتم إبطالها سابقا ؛

وتتميز وضعية صلاحية شهادة صلاحية الطائرات للطيران سارية المفعول برمز "7"

2- وتمتد صلاحية شهادات صلاحية الطائرات للطيران الفردية العادية والاستثنائية مدة ستة أشهر ويمكن زيادة بحد أقصى يصل سنة واحدة في الحالات التي تعتبر إجراءات صيانة الطائرات المطبقة ، مرضية من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني .

قد يتم تجديد مدة الصلاحية بشكل متتابع لفترات متساوية بعد متابعة الطائرة وفقا للوائح المعمول بها .

3,3 : تعليق الصلاحية

1- قد يقوم المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني بتعليق صلاحية شهادة الصلاحية أو تحديد محتواها بشروط معينة في الحالات التالية :

أ. اعتقاد المصالح المختصة في الوكالة الوطنية للطيران المدني بعدم استيفاء الطائرة للشروط والمتطلبات التقنية ،  
ب. استخدام الطائرة في ظروف غير تلك التي تحددها لها شهادة صلاحيتها وثائقها المرتبطة ؛  
ت. تعرض احد العناصر المؤثرة على سلامة الطائرة لتغييرات خطيرة

د. تعرض الطائرة لتعديل لم يجر اعتماده أو لم يجر عليها تعديل الزامي

هـ. لم يكن الحفاظ على الطائرات مطابقا للوائح المحددة التقنية للاستخدام

وتتميز وضعية شهادة صلاحية الطائرات للطيران في هذه الحالة بالرمز "R" ويعني رفض

2- يمكن استعادة صلاحية الطائرات للطيران حالما تتوقف وضعية المخالفة ، إلا إذا كان العيب قد يعرض وبشكل دائم سلامة الطائرة للخطر وعندها تكون مراجعة الطائرة مطلوبة.

3- ومع ذلك ، وأثناء تعليق الشهادة ، يجوز للمدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني ، وخضوع الطائرة لقيود مفررة ، وللأمن الوظيفي للطائرات أو للأشخاص الموجودين على متنها ، أن يأذن للطائرة برحلة إلى مكان تجديد صلاحية الطائرات للطيران.

ويرد نموذج شهادة الصلاحية في هذا الفصل .  
3,10 إصدار الشهادات الضيقة لصلاحية الطائرات للطيران

على الوكالة الوطنية للطيران المدني إصدار شهادة ضيقة لصلاحية الطيران لاصالح :

1- طائرة جديدة ، بعد تقديم الوثائق المطلوبة التي تثبت توافق الطائرة مع تصميم تقبته الوكالة الوطنية للطيران المدني من خلال شهادة تقييد طراز ضيقة أو وفقا لمواصفات إثبات معينة ، تؤكد عملها بانتظام وأمن ؛  
2- طائرات مستعملة :

أولا) عند تقديم الوثائق المطلوبة من قبل العارض بشكل يبين :

-- أن الطائرة توافق التصميم المتلائم مع تعريف تصادق عليه الوكالة الوطنية للطيران المدني في شهادة تقييد طراز ضيقة أو وفقا لمواصفات إثبات محددة .

■ إن توجيهات الخاصة بصلاحية الطائرة للطيران متبعية وأنه :

■ --تم تفتيش الطائرة وفقا للإجراءات الملزمة و ثانيا) عندما تفتتح الوكالة الوطنية للطيران المدني بأن الطائرة تتوافق مع التعريف المعتمد وأنها قادرة على العمل بأمان وهذا ما قد يدعو إلى القيام بعملية تفتيش تقوم بها الوكالة الوطنية للطيران المدني .

ب) بالنسبة للطائرة لا تتوفر على إمكانية التوافق مع المتطلبات الأساسية المشار إليها في اللانحة الأساسية وغير المؤهل للحصول على شهادة من نوع ضيق ، يكون على الوكالة الوطنية للطيران المدني عند الضرورة ، أن تأخذ في الاعتبار حقيقة كونها تبتعد عن متطلباتها الأساسية :

■ I- إصدار والتحقق من الامتثال لمواصفات الإثبات المحددة لضمان سلامة ملانمة انطلاقا من الاستعمال المستهدف ، و

■ 2- تحديد القيود الموضوعية على استخدام هذه الطائرة

وسوف تكون القيود ج) سوف يجري وضع قيود مرتبطة مع شهادات صلاحية الضيقة بما في ذلك القيود على استعمال الأجواء اللازمة .تسمح بالأخذ في الحسبان التحرفات مقارنة مع المتطلبات الأساسية لصلاحية الطيران المنصوص عليها في النظم الأساسية .

3,11- صلاحية وتجديد شهادات صلاحية الطائرات للطيران

1- لا يجب النظر إلى وضع صلاحية شهادة صلاحية الطيران العادية أو الخاصة إلا عندما يتعلق الأمر ب :

--كون الطائرة لم تتعرض لأي تعديل لم يلق القبول منذ صدور هذه الشهادة ،

--بقاء الطائرة في حدود الاستخدام المتعارف ، في حالة حفظ جيدة ، وفي امتثال وتوافق مع المتطلبات

### 3.14 المسؤولية عند وقوع حادث

1) بالنسبة لأي حادث يقع أثناء عمليات الضبط الواردة في نظام النقل الجوي هذا ، فتقع مسؤولية المخاطر فيه بجميع أنواعها على المالك ، بما في ذلك الأضرار التي تلحق بالغير ، ولكنها لا تشمل تلك التي تلحق بعمال الدولة المشاركين في الضبط.

ومع ذلك ، فإنه بالنسبة لرحلات الإثبات التي تضم قيادة الطائرة من طرف وكيل من مصالح الدولة ، فإن هذه الأخيرة تتحمل المخاطر على حسابها ، باستثناء تلك التي يتكبدها عمال المالك .

2) بالنسبة لأي حادث يقع خارج نطاق عمليات الضبط ، على وسائل مثبتة ، يحتفظ المالك بالمسؤولية الكاملة عن أي نوع من أنواع المخاطر الحاصلة .

### 3.15 : النظم السارية لصلاحيات الطائرات للطيران 1. الصيانة

يجب على أي شخص يزاول أشغال الصيانة على منتج متعلق بالطيران :

أ) استخدام المناهج والتقنيات والممارسات المذكورة في الوثائق التالية :

1) كتيبات المصنع الإرشادية المحدثة أو بيانات صلاحية الطيران الطائرة التي تم إعدادها من المصنع ، و

2) المناهج الإضافية والتقنيات والممارسات المطلوبة من المصنع أو المناهج والتقنيات والممارسات المبينة من الوكالة الوطنية للطيران المدني عندما لا تكون وثائق المصنع متاحة.

ب) استخدام الأدوات والتجهيزات وأجهزة الاختبار المطلوبة لأداء الأشغال طبقا للممارسات المقبولة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني. إذا كان المصنع يوصي بتجهيزات خاصة أو بجهاز للاختبار ، فإن على الشخص الذي يزاول تنفيذ الصيانة استخدام هذه التجهيزات أو الجهاز أو ما يعادلها المقبول لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني .

ج) استخدام وسائل ذات جودة بحيث أن حالة المنتج الذي تم تصليحه إما أن تكون أقل معادلة من حالة المنتج الأصلي أو في حالة مرضية فيما يتعلق بالوظائف الهوائية ، ويقوة الهيكل ، وبمقاومة الاهتزازات والتدهور ، وكذلك غيرها من الممتلكات التي تؤثر على صلاحية الطائرات للطيران .

د) تشكل المناهج والتقنيات والممارسات الواردة في دليل ضبط صيانة المستغل وبرنامج الصيانة المعتمد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني وسائل مقبولة لامتثال لهذه المتطلبات .

5- النظام المطبق لصلاحية الطيران على فئات الطائرات

واختبارات الطيران على التوالي ، دون أن تستطيع هذه الطائرة حمل ركاب .

### 3.13 تصريح مرور أو إذن بالطيران

وهي وثيقة تسمح فقط بالملاحة الجوية فوق أراضي موريتانيا وفي ظروف محددة ، تتحدد في كل حال من الحالات المذكورة تفصيلها تصريح المرور .

1- ويمكن الوكالة الوطنية للطيران المدني تسليم تصريح مرور أو رخصة رحلة طيران لطائرة قادرة على التحليق والطيران بأمان ، ولكنها لا تستجيب للمعايير المطبقة في صلاحية الطائرات للطيران وذلك في الأوضاع التالية :

أ. عوضا عن شهادة صلاحية الطائرات للطيران فردية تأخر تسليمها لأي سبب كان ، على الرغم من تلبية الطائرة لجميع المتطلبات الفنية اللازمة لإصدار هذه الشهادة

ب. يتمكن الطائرة من التحليق التجريبي لإعادة التهيئة إلى الوضع "7" من شهادة صلاحية طائرة وضعت في الحالة "R" للطيران لأي سبب من الأسباب ؛

ج. رغم كافة التحفظات والسماح للطائرات بالتحليق العابر بشهادة صلاحية منتهية المدة ولطائرة يتم استيرادها (تسليم طائرة) وطائرات متجهة إلى قاعدة صيانة لإجراء عمليات صيانة أو إجراء عملية تخزين لها .

د. إبعاد الطائرة عن مناطق الخطر ؛

ج. تشغيل طائرات ذات وزن يتجاوز وزن الإقلاع الأقصى المسموح به للقيام برحلة خارج حدود شعاع النشاط الاعتيادي ، أو فوق المياه أوفي مناطق الهبوط التي لا تتوفر على دعائم ملائمة أو وفود كاف وتقتصر الزيادة في النقل في الوقود الإضافي ، وتجهيزات النقل الجوي اللازمة للرحلة

2- في حال تصريح المرور ، تستلزم إدارة الطيران المدني موافقة للعودة إلى الخدمة المسجلة في ملف الطائرة ، صادرة عن شخص مخول أو منظمة للصيانة ، تشير إلى أن الطائرة المخصصة قد تم تفتيشها ووجدت صالحة للطيران المقصود .

3- على المشغل أن يحصل من الدول على جميع الموافقات اللازمة للتحليق في الرحلات خارج موريتانيا .

4- يتم عرض صلاحية رخصة المرور المحدودة دائما ، والقصيرة في الوقت المناسب ، في نص رخصة المرور .

ولا يمكن في أي حال من الأحوال أن تتجاوز مدة صلاحية الشهادات الفردية لصلاحية الطائرات للطيران

5- وفي جميع الحالات ، يتم ترك تقدير إمكانية تجديد وتعليق رخصة المرور للمصالح المختصة.

فئة الطائرة	النظام المطبق لصلاحيات الطيران
1. الطائرات أحادية المحرك من الفئة العادية أو الشخصية ، لا تتوفر على أكثر من مقعدين اثنين ، بكتلة إقلاع قصوى لا تتجاوز 750 كلغ وبسرعة افتكاك شكل الهبوط لا تزيد عن 45 عقدة .	النظام المطبق لصلاحيات الطيران ، المرجع Jar VLA و Far جزء 103
2. طائرات من الفئة العادية الشخصية أو البهلوانية لا تتجاوز كثافة كتلتها عند الإقلاع 5700 كلغ و التي يبلغ عدد مقاعدها 9 على الأقل إضافة إلى مقاعد الطاقم (باستثناء الطائرات المشار إليها أعلاه) . 3. الطائرات ذات المحركين المدفوعين بمراوح من الفئة لا تتجاوز كتلتها عند الإقلاع 8600 كلغ والتي يبلغ عدد مقاعد الركاب فيها 19، باستثناء مقاعد القيادة .	نظم صلاحية الطيران ، المرجع Jar 23 و Far جزء 23
4. طائرات تتجاوز كتلتها القصوى عند إقلاعها 5700 كغم مدفوعة بمنصة ، باستثناء الطائرات من الفئة المذكورة أعلاه .	نظم صلاحية الطيران المرجع Jar 25 و Far جزء 25
5. الطائرات العمودية لا تتجاوز كتلتها القصوى 2700 كغم	نظم صلاحية الطيران المرجع Jar 27 و Far جزء 27
6. الطائرات العمودية تربو كتلتها القصوى 2700 كغم	نظم صلاحية الطيران المرجع Jar 29 و Far جزء 29
7. الطائرات الشراعية و شرايعات آلية من الرتبة الشخصية أو البهلوانية	نظم صلاحية الطيران المرجع Jar 22 و Far جزء 23
8. مطار حر	نظم صلاحية الطيران المرجع CTG 15 و Far جزء 31

## نموذج شهادة صلاحية الطائرات للطيران

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

وزارة التجهيز والنقل  
الوكالة الوطنية للطيران المدني

الشهادة

توقيعات الخبراء	نتائج الفحص و فترة الصلاحية	تاريخ و مكان الفحص

### الفصل 4

#### شهادة تحديد الضوضاء

1.4 : الغرض

يحدد هذا الفصل إجراءات إصدار شهادة مستوى الضوضاء .

2.4 الأهلية

يمكن لأي شخص أو كيان معنوي سجلت أو ستسجل باسمه طائرة في موريتانيا أو من ينوب عنه طلب شهادة مستوى الضوضاء لهذه الطائرة .

3.12 الطلب

أ) يجب تقديم طلب الحصول على شهادة مستوى الضوضاء بالشكل والطريقة المعدة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني .

ب) يجب أن يشتمل كل طلب على :

1 . بخصوص الطائرات الجديدة :

أولاً: إفادة مطابقة مصدقة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني

ثانياً: أو بالنسبة لطائرة المستوردة ، إفادة موقعة من طرف سلطة التصدير بموجبها تكون الطائرة منقذة مع أحد التعاريف الموافق عليها من الوكالة الوطنية للطيران المدني ، و

ثالثاً: معلومات تتعلق بالضوضاء المحددة وفقاً لمتطلبات الضوضاء المطبقة .

ويجب تضمين هذه المعلومات في دليل الرحلة ، عندما يكون الدليل لازماً طبقاً لمدونة صلاحية الطيران للطائرات المطبقة على الطائرة المعنية .

2. بخصوص الطائرات المستخدمة :

أولاً : المعلومات المتعلقة بالضجيج المحدد طبقاً لمتطلبات مستوى الضوضاء المطبق

يجب تضمين هذه المعلومات في دليل الرحلة ، عندما يكون دليل الرحلة ملزماً طبقاً لمدونة صلاحية الطيران للطائرة المعنية ، و

ثانياً الوثائق التي تسمح بإعداد وضعية إنتاج وتعديل و صيانة كل طائرة .

ج) ما لم يتم الاتفاق خلاف ذلك ، يجب إصدار الإفادات في غضون (6) يوماً السابقة على عرض الطائرة أمام الوكالة الوطنية للطيران المدني.

4.4 إصدار شهادة مستوى الضوضاء

على الوكالة الوطنية للطيران المدني إصدار شهادة مستوى الضوضاء بمجرد تقديم الوثائق المطلوبة .

5.4 التصحيحات أو التعديلات

يمكن إجراء تعديلات أو تصحيحات في شهادة مستوى الضوضاء حصرياً من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني .

4.6 عمليات التفتيش

يجب أن يوفر حامل شهادة مستوى الضوضاء نفاذاً إلى الطائرات التي أصدرت لها شهادة مستوى الضوضاء بطلب من الوكالة الوطنية للطيران للتفتيش.

4.7 مدة واستمرار صلاحية

- أ) يجب إصدار شهادة مستوى الضوضاء لفترة غير محدودة، وتظل الشهادة صالحة مع مراعاة :
- 1- الامتثال للمتطلبات المعمول بها من حيث استمرار صلاحية أنظارات للطيران ، والتعريف بالطراز وحماية البيئة ، و
  - 2- بقاء الطائفة بنفس السجل ، و
  - 3- كون الشهادة الطراز أو شهادة الطراز المحدودة التي أصدرت بموجبها لم يجر إبطالها مسبقاً.
  - 4- كون الشهادة لم يتم تعليقها أو سحبها .
- ب) في حالة تعليق أو السحب يجب أن تعاد الشهادة إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني .
- ج-) يتحدد نموذج شهادة مستوى الضوضاء في هذا الفصل .
- \*\*\*\*\*

الجمهورية الإسلامية الموريتانية

وزارة التجهيز والنقل

الوكالة الوطنية للطيران المدني

نسخة رقم 1

عدد 2

شهادة مستوى الضوضاء		
عدد الطائفة في السلسلة	الصانع و تسمية الطائفة من طرف الصانع	علامات الجنسية و التسجيل
		5T
	الضوضاء من نوع	4. مرجع شهادة مستوى

5. الصلاحية : تستمر صلاحية هذه الشهادة بقدر خضوع الطائفة المعنية للصيانة طبقاً للوائح السارية وكل تعديلات في الطائفة يجب تبريرها من المصالح المختصة
6. لا تعتبر هذه الشهادة صالحة إلا بتوفر الوثائق التالية :

--شهادة صلاحية الطائرات للطيران رقم 1 /

--دليل الرحلة

7. تم في نواكشوط يوم

8. ختم وتوقيع

المدير العام

معلومات إضافية في المقلوب

معلومات إضافية ل CLN

--طراز ونوع المحركات :

--طراز ونوع المراوح :

--مستويات الضوضاء المتوسطة عند النقاط المرجعية :

--مزيد من المعلومات عن الضوضاء :

: التوقيع والختم

تاريخ التفتيش

## الفصل 5 :

### استمرار صلاحية الطائرات للطيران

#### 5.1 المسئوليات

أ- المالك مسنون عن استمرار صلاحية الطائرات للطيران بالنسبة للطائرة ويكفل في كل رحلة:

1. أن الطائرة لا زالت في حالة جيدة من الصلاحية للطيران، و

2. أن جميع القطع المشغلة و لوازم الطوارئ مثبتة بشكل صحيح وتعمل بالفعل أو يحدد بكل بوضوح على أنها غير قابلة للاستخدام

3. أن شهادة صلاحية الطائرات للطيران سارية المفعول، و

4. أن صيانة الطائرات تمت طبقا لبرنامج صيانة معتمد على النحو المحدد في الفصل 3 .

ب) عندما تكون الطائرة مستأجرة ، فإنه يتم نقل مسؤوليات المالك إلى المستأجر إذا :

1. كان المستأجر منصوصا عليه في وثيقة التسجيل، أو؛

2. كان محددًا في عقد الإيجار .

عندما تتم الإشارة إلى "المالك" في هذا النظام فإن المصطلح يغطي

المالك أو المستأجر، حسب الاقتضاء .

ج) يكون مسنولا عن المهام التي يؤديها أي شخص أو هيئة تتولى إجراء الصيانة .

د) يصبح قائد الطائرة أو المشغل في حالة النقل الجوي التجاري ، مسنولا عن حسن سير الصيانة ما قبل الرحلة . يجب أن تجري هذه الصيانة من طرف الطيار أو أي شخص آخر مؤهل ولكن ليس من الضروري أن تقوم بها هيئة الصيانة المعتمدة أو أشخاص الإثبات .

هـ) لتلبية المسؤوليات الواردة في الفقرة (أ) ، يجوز لمالك طائرة التعامل من الباطن في المهام المرتبطة باستمرار صلاحية الطائرات للطيران مع هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران . في هذه الحالة ، فإن هيئة تسيير صلاحية الطائرات للطيران هي المسنولة عن السهر على إنجاز هذه المهام بشكل صحيح .

و) في حالة الطائرات الكبيرة ، و تمشيا مع المسؤوليات الواردة في الفقرة (أ) ، يجب على مالك الطائرة ضمان أن يتم تنفيذ المهام المرتبطة باستمرار صلاحية الطائرات للطيران من قبل هيئة تسيير استمرار صلاحية الطيران معتمدة . يتم إعداد عقد مكتوب في هذه الحالة ، تكلف هيئة تسيير صلاحية الطائرات للطيران بالسهر على إنجاز هذه المهام بشكل صحيح .

ز) صيانة الطائرات الكبيرة والطائرات المستخدمة في النقل الجوي التجاري والعناصر التي يمكن تركيبها على هذه الطائرات ، يجب أن تقوم بها هيئة صيانة معتمدة من طرف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني .

ح) في حالة النقل الجوي التجاري ، يكلف المستغل باستمرار صلاحية الطيران للطائرة التي يستغل و يجب عليه :

1. التوفر على رخصة استغلال جوية صادرة عن الوكالة الوطنية للطيران المدني، تغطي طراز الطائرات و

2. أن يكون معتمدا في صيانة الطائرات أو التعاقد من الباطن مع هيئة معتمدة، و

3. التأكد من احترام الفقرة (أ) .

ط) على المالك / المشغل أن يأذن للوكالة الوطنية للطيران المدني في أن تتمكن من الوصول إلى الهيئة / الطائرة لتحديد استمرار الامتثال لهذا الفصل .

5.5 تقرير عن الأحداث

أ) يجب على الشخص أو الهيئة المسنولة تقديم تقرير للسلطات عن تسجيل ، الهيئة المسنولة عن تصميم الطراز أو تصور الطراز الإضافي ، وعند الاقتضاء ، وضعية المستغل ، لأية حادثة طيران أو عنصر أو طائرة تمثل خطرا جديا على الطائرات المدرجة في الملحق 1 من نظام النقل الجوي هذا .

ب) يجب أن يكون إعداد التقارير على النحو المنصوص عليه من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني وأن تحتوي على جميع المعلومات ذات الصلة بشأن الحالة المعروفة لدى الشخص أو الهيئة .

ج) إذا كان الشخص أو الهيئة المكلف بصيانة الطائرة خاضع لعقد مع مالك أو مستغل بهدف ضمان الصيانة فإن على الشخص أو الهيئة المزاول لصيانة الطائرة تقديم تقرير إلى المالك أو المستغل ، أو هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران بخصوص أية وضعية تؤثر على طائرة المالك أو المستغل أو على جزء منها .

د) يجب إعداد التقارير في أقرب وقت ممكن وعلى أية حال في غضون ثلاثة أيام بعد تعرف الشخص أو الهيئة على الحالة التي يغطيها التقرير .

3.5 مهمة استمرار صلاحية الطائرات للطيران يجب أن يتم ضمان استمرار صلاحية الطائرات للطيران والأداء السليم للمعدات العاملة ومعدات الطوارئ بواسطة :

1. تنفيذ الزيارات ما قبل الرحلات ؛

2. الإصلاح وفق لتعايير المعترف بها رسميا لكل خلل أو أضرار تؤثر على التشغيل الآمن مع الأخذ في الاعتبار ، بالنسبة لجميع الطائرات الكبيرة أو الطائرات المستخدمة في النقل الجوي التجاري ، والقائمة الدنيا للمعدات وقائمة الإعفاءات التشكيل المظهري في حدود التوفر لطراز الطائرات ؛

3. تنفيذ الصيانة طبقا لبرنامج صيانة الطائرات المعتمدة ؛

4. تحليل فعالية برنامج الصيانة المعتمد لجميع الطائرات الكبيرة أو الطائرات المستخدمة في النقل الجوي التجاري ؛

5. الأداء ل:

أ) إرشادات صلاحية الطائرات للطيران المطبقة الصادرة عن دولة التصميم، أو السلطات الموريتانية؛

ب) الإرشادات التشغيلية التي لها الأثر على استمرار صلاحية الطائرات للطيران ؛

ج) المتطلبات المطبقة على استمرار صلاحية الطائرات للطيران التي وضعها المصنع؛

د) التدابير التي أوصت بها سلطة دولة التصميم ، أو السلطات الموريتانية كاستجابة فورية لمسألة سلامة ؛

ب) يجب أن تشمل عمليات تسجيل استمرار صلاحية الطائرات للطيران ، عند الاقتضاء ، دفاتر متحركة أو جذاذات صيانة وحدات التشغيل الآلي، دفاتر أو جذاذات صيانة مراوح ، كل طائرة ذات عمر محدود و التقرير النامي عن المستقل .

ج) يجب أن يسجل في دفاتر قيادة الطائرة طراز ترقيم الطائرة و التاريخ و ، ومجموع زمن الرحلة و / أو دورات الرحلة و / أو الهبوط ، حسب المقتضى .

د) ينبغي أن تشمل سجلات استمرار صلاحية الطائرات للطيران ما يلي :

1. الوضعية الحالية لتعليمات صلاحية الطائرات للطيران والتدابير المنصوص عليها من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني كاستجابة فورية لمشكل السلامة ؛

2. الحالة الراهنة للتعديلات والإصلاحات ؛

3. الحالة الراهنة للامتثال للبرنامج الصيانة ؛

4. الوضع الراهن لمكونات الطائرات ذات العمر المحدود ؛

5. مقياس الكتلة ؛

6. قائمة أعمال الصيانة الموجلة .

هـ) بالإضافة إلى وثيقة الترخيص في التجربة ، يجب تضمين المعلومات التالية المتعلقة بعنصر الطيران المثبت في دفتر المحرك أو المروحة ، في جذاذات صيانة وحدة المحرك أو عنصر الطائرة ذي العمر المحدود المخصص لـ :

1. تحديد عنصر الطائرة . و

2. طراز رقم السلسلة ورسم الطائرة التي تم تثبيت هذا العنصر عليها ، مع الإشارة إلى تركيب و فك العنصر ، و

3. التراكم الكلي لزمن الرحلة و / أو دورات الرحلة و / أو الهبوط و/أو اليوم التقويمي حسب الحالة لهذه الطائرة ، و

4. المعلومات الحالية عن الفقرة (د) القابلة للتطبيق على عنصر الطائرة .

و) ينبغي للشخص المسنول عن تسيير مهام استمرار صلاحية الطائرات للطيران ضبط التسجيلات المحددة في هذه الفقرة وتقديمها إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني عند الطلب .

ز) ينبغي أن تكون جميع التسجيلات الواردة في سجلات استمرار صلاحية الطائرات للطيران واضحة ودقيقة. وعند الحاجة لتصحيح قيد ما، يجب إجراء هذا التصحيح بحيث يظهر الإدخال الأصلي بكل وضوح .

ح) يجب على المالك أو المستغل التأكد من وضع نظام لصون التسجيلات أدناه خلال الفترات المحددة:

1. كل تسجيل لأعمال الصيانة المفصلة ذي صلة بالطائرة وأي عنصر من الطائرة يتم تثبيته بعد مرور ما لا يقل عن 24 شهرا من سحب الطائرة أو عنصرها من الخدمة بشكل نهائي و

2. الزمن الكلي للرحلة والدورات المنصرمة، حسب الحالة، وكافة عناصر الطائرة ذات العمر المحدود، بعد مرور ما لا يقل عن 12 شهرا من سحب الطائرة أو عنصرها من الخدمة بشكل نهائي و

6. إنجاز التعديلات والإصلاحات على متن الطائرات

7. وضع سياسة لتنفيذ الزيارات و / أو التعديلات غير الإلزامية على جميع الطائرات الكبيرة أو المستخدمة في النقل الجوي التجاري .

8. رحلات ضبط صيانة إذا لزم الأمر .

4.5- برنامج الصيانة

أ) يجب المحافظة على جميع الطائرات وفقا لبرنامج الصيانة المعتمد من طرف امدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني، وهو البرنامج الذي تجب مراجعته وتعديله بانتظام وفقا لذلك .

ب) يجب أن يخضع برنامج الصيانة و التعديلات اللاحقة عليه لموافقة المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني .

ج) يجب أن يتطابق برنامج الصيانة مع :

1. تعليمات استمرار صلاحية الطائرات للطيران الصادر عن حانزين على شهادة طراز أو تكمينية شهادة طراز وأية هيئة أخرى تنشر هذه البيانات وفقا لمعايير الإثبات ، أو

2. التعليمات الصادرة عن السلطات الموريتانية للطيران المدني ، إذا كانت تختلف عن الفقرة 1 أو في حالة غياب توصيات خاصة ، أو

3. التعليمات المحددة من قبل المالك أو المستغل والتي تمت الموافقة عليها من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني .

د) يجب أن يفصل برنامج الصيانة كافة عمليات الصيانة المطلوبة ، بما في ذلك التواتر والمهام الخاصة ذات الصلة بعمليات محددة. كما يجب أن يشمل البرنامج برنامجا يتسم بالوثوقية .

هـ) يجب أن يكون برنامج الصيانة خاضعا لفحص دوري وللتعديل عند الاقتضاء. وسيمن هذه الفحص من ضمان استمرار صلاحية البرنامج في ضوء الخبرة التشغيلية في حين يأخذ في الاعتبار تعليمات الصيانة الجديدة و / أو تعديل المصادق عليها من طرف الحانز على شهادة الطراز .

و) يجب أن يعكس برنامج الصيانة المتطلبات النظامية المطبقة إلزاما و المشار إليها في الوثائق الصادرة عن الحانز على شهادة الطراز استجابة لمعايير الإثبات .

5.5 تعليمات صلاحية الطائرات للطيران

ما لم ينص على خلاف ذلك من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني ، يجب أن يتم تنفيذ أية تعليمات بخصوص صلاحية الطائرات للطيران معمول بها طبقا لمتطلبات تلك التعليمات .

6.5 البيانات و التعديلات و الإصلاحات

يجب تقييم الأضرار و التعديلات و الإصلاحات المنفذة باستخدام بيانات موافق عليها من سلطة دونة التصميم ، أو السلطات الموريتانية أو عند الاقتضاء من برنامج تصميم معتمد من طرف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني

7.5 نظام تسجيل استمرار صلاحية الطائرات للطائرات أ) يجب أن تدرج شهادة تجديد الخدمة ضمن سجلات استمرار صلاحية الطائرات للطيران ، عقب أية عملية صيانة .

## الفصل 6

### معايير الصيانة

#### 1.6 بيانات الصيانة

(أ) يجب أن يتمكن الشخص أو الهيئة التي تزاول صيانة طائرة من الوصول إلى بيانات الصيانة الجارية القابلة للتطبيق واستخدامها فقط في تنفيذ الصيانة بما في ذلك التعديلات والإصلاحات.

(ب) لأغراض هذا الملحق ، فإن بيانات الصيانة القابلة للتطبيق هي :

1. أية متطلبات ، إجراءات ، معيار ، أو معلومات قابلة للتطبيق صادرة عن الوكالة الوطنية للطيران المدني ،  
2. كل إرشاد قابل للتطبيق حول صلاحية الطائرات للطيران ؛

3. التعليمات القابلة للتطبيق لاستمرار صلاحية الطائرات للطيران الصادرة عن حاملي شهادة الطراز أو مكمل شهادة الطراز و أية هيئة أخرى تصدر مثل هذه البيانات طبقاً لمطبات نظم سلطة إتيات الطراز ؛

4. أية تعليمات صيانة معدلة من طرف هيئة صيانة معتمدة طبقاً للإجراء المحدد في مواصفات هيئة الصيانة. فيما يتعلق بهذه التغييرات ، يجب على الهيئة أن تثبت أنه تتم ترجمتها في معايير صيانة متكافئة أو محسنة و عليها إبلاغ ذلك للجانز على شهادة الطراز. لأغراض هذه الفقرة ، تعني "تعليمات الصيانة" التعليمات حول كيفية تنفيذ مهمة صيانة معينة ؛ فهي تستبعد التصميم الهندسي من الإصلاحات والتعديلات.

(ج) يجب أن يتأكد أي شخص أو هيئة تزاول صيانة طائرة من أن جميع بيانات الصيانة القابلة للتطبيق محدثة و أنها قابلة للاستخدام فوراً عند الحاجة. ويجب أن يعد الشخص أو الهيئة نظاماً لبطاقات العمل أو جذاذات العمل لاستخدامها وعليه إما نسخ بيانات الصيانة بدقة على هذه البطاقات و على جذاذات العمل أو إعداد على هذه أو أوراق عمل أو إشارة دقيقة إلى و شملت مهام محددة أو في بيانات هذه الصيانة.

#### 6.2 تنفيذ الصيانة

(أ) ينبغي تنفيذ كافة أعمال الصيانة من قبل أشخاص مؤهلين ، وفقاً للأساليب والتقنيات والمعايير والتعليمات المحددة في بيانات الصيانة المنصوص عليها في الفقرة 6.1. بالإضافة إلى ذلك ، لا يجوز إجراء تفتيش أي بعد المهمة الحاسمة لسلامة الطيران. (ب) يجب أن يتم تنفيذ جميع أعمال الصيانة باستخدام الأدوات والمعدات والمواد المحددة في الفقرة 6.1 حسب الحاجة . و من الضروري التحقق من الأدوات والمعدات ومعايرتها في مستوى معترف به رسمياً. (ج) يجب أن تكون المنطقة التي تجري فيها عمليات الصيانة منظمة تنظيمياً جيداً ونظيفة من الغبار والتلوث.

(د) يجب أن تخضع جميع عمليات الصيانة للقيود البيئية المحددة في بيانات الصيانة في الفقرة 6.1.

(هـ) يجب أن تستخدم مرافق ملائمة في حال سوء الأحوال الجوية أوفي الصيانة طويلة المدة ،

3. زمن الرحلة و الدورات المنصرمة. حسب الحالة. منذ آخر صيانة مبرمجة لعنصر الطائرة ذي العمر المحدود وحتى على أقل تقدير استبدال آخر صيانة مبرمجة لعنصر الطائرة بصيانة أخرى مبرمجة أو عمل من نفس الطبيعة في الأهمية و التفاصيل، و

4. الوضع الحالي للامتثال لبرنامج الصيانة المعتمد للطائرات، بحيث يتسنى إعداد هذا الامتثال، حتى يتم على الأقل استبدال الصيانة المبرمجة بعمل من نفس الطبيعة في الأهمية و التفاصيل، و

5. الوضع الحالي لتعليمات صلاحية الطائرات للطيران المطبق على الطائرة و عناصرها لمدة لا تقل عن 12 شهراً بعد السحب النهائي للطائرة من الخدمة و

6. تفاصيل التعديلات والإصلاحات المنفذة في الطائرة ، انمرك أو المحركات ، المروحة أو المراوح وأي عنصر حيوي لسلامة الطيران ، لمدة لا تقل عن 12 شهراً بعد السحب النهائي للطائرة من الخدمة .

#### 8.5 - نظام التقرير المادي المستقل

(أ) في حالة النقل الجوي التجاري ؛ إضافة إلى متطلبات 7.5 (MA.3050) ، يجب على المستغل استخدام نظام التقرير المادي للطائرة يحتوي المعلومات التالية عن كل طائرة :

1. معلومات عن كل رحلة بهدف ضمان استمرار سلامة الرحلات ، و

2. شهادة تجديد خدمة الطائرة صالحة و

3. إفادة صيانة ، تشير إلى وضعية صيانة الطائرة فيما يخص النشاطات المبرمجة و الأشغال المؤجلة ، ما لم تمنح الوكالة الوطنية للطيران المدني موافقتها على حفظ إفادة الصيانة في مكان آخر .

4. قائمة بجميع تعديلات العيوب المطلوب إصلاحها و المؤجلة و التي تؤثر في عملية استغلال الطائرة؛

5. خافة التوصيات اللازمة المتعلقة باتفاقات الدعم و الصيانة.

(ب) ويجب أن توافق الوكالة الوطنية للطيران المدني على C.R.M أو أي تعديلات لاحقة.

(ج) يجب على المستغل التأكد من كون C.R.M. الطائرة تم الاحتفاظ بها مدة 36 شهراً من تاريخ آخر تسجيل .

9.5 نقل تسجيلات استمرار صلاحية الطائرات للطائرات (أ) يجب على المالك أو المستغل التأكد من كون الطائرة قد تم نقل ملكيتها من شخص لآخر أو من مستغل لآخر ، وكون تسجيل استمرار صلاحية الطائرات للطيران الواردة في الفقرة 7.5 وعند الاقتضاء ، كون التقرير المادي للمستغل الوارد في الفقرة 8.5 .

(ب) يجب على المالك التأكد في حال حصول تعاقب من الباطن مع هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران حول المهام المرتبطة باستمرار صلاحية انطارات للطيران التأكد من كون تسجيلات الصيانة الوارد في الفقرة 7.5 قد تم نقلها إلى الهيئة.

(ج) تظل الفترة التي يجب أن تحفظ خلالها السجلات سارية المفعول على المشغل الجديد ، أو هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران .

- (أ) رقد الطائرة ، أو تلبس عوامة طيران ، إذا ما كان العمل يتطلب استخدام دعامة مبنية أو مقولبة ؛
- (ب) رقد الطائرة خاضع لمتطلبات تكيف الضغط ، إذا كان قياس ضرر الرقد أكثر من 15 سم في أي اتجاه الإتجاهات ؛
- (ج) قطعة تحمل نظام تحكم ، بما في ذلك عصا القيادة ، دواسة ، محور ، ربعية ، إحالة ، أنبوب نقل ، قرن تحكم للسيطرة ونعال مصنعة أو محكمة الصنع ، مع استثناء ؛
- 1 ( تطريق وصلة توصيل أو مسيكة كابل ، و
2. استبدال وصلة أنبوب تماثلي محدد بواسطة البرشمة ، و
- (د) أية بنية أخرى ، ليست مدرجة في (1) ، قد تعرف عليها مصنع بمثابة هيكل أولي في دليل الصيانة ، أو دليل إصلاح الهياكل أو تعليمات استمرار صلاحية الطائرات لطيران .

## ذيل 2 الفصل 6 : الصيانة المحدودة للقبطان - المالك

- تشكل المهام التالية الصيانة المحدودة للملاح شريطة أن لا تنطوي على مهام صيانة معقدة :
- (1) فك ، وتركيب العجلات .
- (2) استبدال الحبال المطاطية لمخمد الصدمات على عجلات الهبوط .
- (3) صيانة مخمد الصدمات على عجلات الهبوط عن طريق إضافة الزيت والهواء أو كليهما .
- (4) صيانة وسيدات دولاب عجلات الهبوط عن طريق التنظيف والتزييت .
- (5) استبدال كابلات السلامة أو السك المعيب .
- (6) لا التشحيم الذي لا يستدعي عملية فك أخرى بل إزالة انقطع غير الهيكلية مثل الأغشية والواقيات و الترميم .
- (7) صناعة قطع النسيج البسيطة التي لا تستدعي إضافة شذور أو فك قطع هيكلية أو مساحة تحكم . في حالة الكرات لا يستدعي إجراء التصليحات الصغيرة من النسيج (كما هو مبين في إرشادات مصنع الكرة وطبقا لها) القيام بتصليحات أو استبدال حزام الحمولة .
- (8) تعديل مستوى السوائل الهيدرولوجية في الخزان الهيدرولوجي .
- (9) تعديل حالة الرقد (التلبس) ألزخرفي لهيكل الطائرة ، لحجرة الكرات ، للسطوح و للجنبيات (باستثناء أجهزة الإدارة المتوازنة) وللأغطية ، للواقيات ، لعجلات الهبوط . أو للمقصورة أو بداخل قمرة القيادة عندما لا يكون ضروريا إزالة أو فتت أي هيكل أولي أو نظام للاستغلال .
- (10) تطبيق منتج للوقاية و الحماية على قطع الطائرة عندما يكون ذلك لا يستدعي أي فك لأي هيكل أولي أو نظام للاستغلال . وعندما لا يكون هذا التطبيق ممنوعا أو لا يتعارض مع الممارسات الجيدة .
- (11) تصليح التشجيد و الأثاث المزخرف للمقصورة ، لقمرة القيادة ، أو بداخل حجرة الكرات عندما لا تتطلب

(و) وعند الانتهاء من جميع أعمال الصيانة ، يجب إجراء تحقق عام لضمان عدم نسيان أدوات أو معدات أو أجزاء أخرى دخيلة على الطائرة أو مكوناتها ، والتأكد كذلك من أن جميع لوحات الوصول قد تمت إزالتها.

## 6.3 عيوب الطائرات

- (أ) تجب معالجة أي عيب خطير من شأنه الإضرار بسلامة الرحلات قبل تنفيذ أي رحلة أخرى .
- (ب) يمكن فقط لأشخاص الإتيان الحائزين على الرخصة و الأهلية وفقا للنظم المعمول بها ومواصفات هيئة الصيانة أن يقرروا ، باستخدام بيانات الصيانة الواردة في الفقرة 1.6 ، ما إذا كان عيب الطائرة يؤثر بشدة على سلامة الرحلة وأن يقرروا توقيت وكيفية اتخاذ الإجراءات التصحيحية قبل أية الرحلة وأي من الإجراءات التصحيحية يمكن تأجيلها. لا ينطبق هذا الأمر عندما يستخدم الطيار قائد الطائرة القائمة الدنيا للمعدات المعتمدة حسب الأصول.
- (ج) يجب تصحيح أي خلل في الطائرة لا يؤثر تأثيرا خطيرا على سلامة الرحلة و في أقرب وقت ممكن بعد تحديد تاريخ هذا الخلل وضمن الحدود المبينة في بيانات الصيانة.
- (د) يجب تسجيل أي خلل لم يتم تصحيحه قبل الرحلة ضمن نظام تسجيل أشغال صيانة الطائرات الوارد في الفقرة 7.5 أو في نظام التقرير ، الوارد في الفقرة 8.5 ، حسب الحالة .
- ## ذيل 1 الفصل 6 : مهام الصيانة المعقدة
- تشكل المهام التالية مهام الصيانة المعقدة :
1. التعديل ، التصليح أو الاستبدال بواسطة البرشمة ، اللصق ، الخشب المعاكس ، أو اللحام لإحدى قطع هيكل الطائرة التالية :
- (أ) دعامة التجويف ؛
- (ب) حاجز أو صفحة الجناح ؛
- (ج) عارضة ؛
- (د) نعل العارضة ؛
- (هـ) قطعة من دعامة مشبكة ؛
- (و) هيكل دعامة ؛
- (ز) عارضة أو عارضة زاوية من هيكل طائرة مانية أو من عوامة ؛
- (ح) قطعة ضغط من المطيلة المموجة في جناح أو ذيل؛
- (ط) دعامة مائلة رئيسية لمساحة جناح أو جناح ؛
- (ي) عارضة أو إطار الهيكل ؛
- (ك) قطعة من هيكل جانبي ، الهيكل الأفقي أو الحجاب ؛
- (ل) دعامة مائلة أو أنعال دعامة كرسي
- (م) استبدال لسكة تثبيت الكرسي ؛
- (ن) دعامة مائلة ثانوية أو أساسية لعجلات الهبوط ؛
- (س) محور ؛
- (ع) عجلة ؛
- (ف) زلاجة أو داعمة زلاجة باستثناء استبدال تلبس بمعامل ذي احتكاك يسير ؛
- 2 . تغيير أو إصلاح أي من الوثائق التالية :

عليها بحيث يمكن إزالتها واستبدالها دائما وبسهولة ، ولا تتطلب معدات خاصة للتجريب وينبغي أن يتم توفير الإرشادات المناسبة في هذا الشأن . قبل الاستخدام المطلوب للألة لا بد من إجراء فحص عملي لها .

(31) تحديث قواعد بيانات برامج ملاحاة المراقبة والحركة الجوية المثبتة من قبل على لوحة القيادة (باستثناء تلك الموجودة بنظم التحكم في الطيران الآلي ، الناقلين ومعدات قياس المسافة و التردد العاليي ) شريطة أن لا يتطلب ذلك فكا للخلية . وينبغي أن يتم توفير الإرشادات المناسبة في هذا الشأن . قبل الاستخدام المطلوب للألة لا بد من إجراء فحص عملي لها .

(32) استبدال سطوح الطائرة و الجنيحات (الذيول) الأفقية وأجهزة الإدارة و التحكم التي تم تصميمها على نحو يسمح بتركيبها الفوري قبل كل رحلة و فكها بعد كل رحلة .

(33) استبدال شفرات المحور الرئيسي المصممة للإزالة من دون أدوات خاصة .

## الفصل 7

### عناصر الطائرة

#### 1.7 - تركيب

(أ) لا يمكن تثبيت أي عنصر طائرة ما لم يكن في حالة مرضية وحاصلا على ترخيص بالاستخدام عبر وثيقة تحريرية مخصصة.

(ب) قبل تثبيت أي عنصر على متن طائرة ، يتأكد الشخص أو الهيئة المعتمدة من استيفاء هذا العنصر للشروط المطلوبة للتثبيت على الطائرة ، حينما يكون في المقدر تطبيق معايير مختلفة لتعديل أو إرشادات صلاحية الطائرات للطيران .

(ج) لن يجري تثبيت القطع القياسية على الطائرة أو على عنصر الطائرات إلا عندما ترشد بيانات الصيانة إلى القطعة القياسية المختصة. ولا تثبت هذه القطع إلا إذا كانت مصحوبة بإفادة تثبت تطابقها مع المعيار المعمول به.

(د) و المواد بما هي مواد أولية أو مواد مستهلكة سيتم استخدامها في الطائرة أو عنصرها فقط عندما يحدد ذلك مصنع الطائرة أو عنصرها في بيانات الصيانة ذات الصلة . لا تستخدم هذه المواد إلا إذا استوفت المواصفات المطلوبة ، وكان لها التشكل المختص . يجب أن تكون جميع المواد مصحوبة بوثائق مخصصة لهذه المواد، متطابقة مع مواصفات الصانع والمورد.

#### 2.7 صيانة عناصر الطائرة

(أ) يجب أن يتم القيام بصيانة عناصر الطائرة من طرف هيئة صيانة معتمدة من طرف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني . بيد ، أنه يمكن إنجاز صيانة عناصر الطائرة من قبل هيئة صيانة مقبولة لدى المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني لكنها غير معتمدة على هذه الهيئات المقبولة أن تحصل على اعتماد من طرف سلطات بلد الإثبات لعنصر الصيانة المراد .

الإصلاحات أي تفكيك للبنية الأولية أو نظام التشغيل أو لا تتداخل مع نظام التشغيل أو تؤثر على الهيكل الرئيسي للطائرة .

(12) إنجاز الإصلاحات الصغيرة البسيطة على الترميم ، والأغطية غير الهيكلية ، الواقيات ، والقطع الصغيرة والتعزيزات التي لا تغير الحدود حتى لا تتداخل مع وفوق الدوران الجيد للهواء .

(13) استبدال نوافذ جانبية حينما يكون هذا العمل لا يتداخل مع بنية أي نظام استغلال مثل أجهزة القيادة ، والمعدات الكهربائية الخ .

(14) استبدال أحزمة الأمان .

(15) استبدال الكراسي أو أجزاء الكراسي مع استبدال قطع معتمدة للطائرة ، لا تشمل فكا للهيكل أساسي أو لنظام التشغيل .

(16) البحث عن الأعطال و الخيوط المقطوعة في كابلات إشارات الهبوط .

(17) استبدال المصابيح الكهربائية ، والعاكسات الضوئية و علامات ضوء الوضعية وإشارات الهبوط .

(18) استبدال العجلات والزلاجات عندما لا يكون ضروريا حساب الوزن والتوازن .

(19) استبدال الغطاء الذي لا يتطلب فك المروحة أو انفصال أجهزة الإدارة

(20) استبدال أو تنظيف شمعات الإشعال وضبط فجوات المنافذ الكهربائية .

(21) ملى جميع أنابيب التوصيل باستثناء التوصيلات الهيدرولوجية .

(22) استبدال أنابيب الوقود الجاهزة .

(23) تنظيف أو استبدال مرشحات الوقود و الزيت أو عناصر المرشحات .

(24) استبدال وصيانة البطاريات .

(25) تنظيف فوهة الاحتراق للكرة و الفتحات الرئيسية طبقا لإرشادات مصنع الكرة .

(26) استبدال أو تعديل الروابط القياسية غير الهيكلية المتعلقة بالعمليات .

(27) تبادل السلالات (الحجرات) ومحارق الكرة عندما توصف السللة أو المحرق بأنها قابلة للتبادل في بيانات شهادة طراز الكرة وحينما تكون السلالات و المحارق مصممة خصيصا للإزالة و التركيب السريع .

(28) تركيب الأنظمة التي تمكن من مكافحة استخدام الوقود غير الصالح للحد من قطر فتحات تعبئة الخزان شريطة أن النظام الخاص قد أدرج في بيانات شهادة طراز الطائرة ، و أن يكون المصنع قد وفر إرشادات لتثبيت نظام مختص وأن لا يكون التثبيت يتطلب تفكيك فتحة التعبئة الموجودة في الخزان

(29) الإزالة ، والتحقق و استبدال مكتشف الجزيئات المغناطيسي .

(30) إزالة واستبدال أنظمة الملاحة والاتصالات أحادية الكتلة المركبة من قبل على لوحة القيادة والتي تستخدم موصلات مركبة على دعائم تتواصل مع الآلة عند تثبيت الآلة في لوحة القيادة (باستثناء نظم التحكم الآلي في الطيران ، الناقلين ومعدات قياس المسافة التردد العاليي ) ويجب أن يتم تصميم الآلة الموافق

يجب تقديم طلب لإصدار أو تعديل اعتماد هيئة الصيانة وفقا للشكل و الإجراءات المحددين من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني .

6.8 المجال الذي يغطيه الاعتماد

(أ) يتمثل الاعتماد في إصدار شهادة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني. وعلى دليل هيئة الصيانة أن يحدد نطاق الأشغال التي طلب الاعتماد فيها.

(ب) يمكن لهيئة صيانة معتمدة أن تصنع طبقا لبيانات الصيانة سلسلة محدودة من القطع المستخدمة في برنامج العمل المتابع داخل منشأتها الخاصة ، على النحو المحدد في دليل هيئة الصيانة.

4.8 دليل هيئة الصيانة

(أ) يجب على هيئة الصيانة أن توفر دليلا يحتوي على الأقل المعلومات التالية :

1. إفادة موقعة من قبل المدير المسنول للتأكيد على أن الهيئة تعمل بشكل مستمر طبقا للنظم المعمول بها و للدليل في أي لحظة و

2. ميدان عمل الهيئة ، و

3. وظائف وأسماء الأشخاص المعينين طبقا للفقرة

6.8 (ب) و

4. هيكله تعرض سلم المسؤولية المشتركة بين الأشخاص المذكورين في الفقرة 6.8(ب) و

5. لائحة بأسماء العاملين في الإثبات ، و

6. وصف عام وموقع المنشآت ، و

7. إجراءات تحدد كيفية ضمان هيئة الصيانة للتطابق مع نظام النقل الجوي ، و

8. إجراءات تعديل دليل هيئة الصيانة .

(ب) يجب أن تصادق الوكالة الوطنية للطيران المدني على دليل هيئة الصيانة وتعديلاته .

(ج) يمكن على الرغم من الفقرة (ب) اعتماد تعديلات طفيفة على الدليل من خلال إجراء.

8.5 الأمكنة

يجب أن تتأكد الهيئة من أن :

(أ) المكان مناسب لجميع الأشغال المراد القيام بها وأن الورشات و القاعات المخصصة مفصولة كما ينبغي من أجل ضمان الحماية ضد التلوث والبيئة.

(ب) المكاتب جاهزة لتسيير العمل المبرمج بما في ذلك على وجه الخصوص القيام بتسجيلات أشغال الصيانة.

(ج) أماكن التخزين آمنة ، لغرض تخصيصها للقطع والمعدات والأدوات و المواد. ويجب أن تضمن ظروف

التخزين عزل العناصر عن مواد الطائرة في حالة التشغيل ، وعن المواد والمعدات والأدوات غير

المستخدمة . و ينبغي أن تكون ظروف التخزين مطابقة لتعليمات المصنع ، وأن يكون الوصول لها

يقتصر على الأشخاص المؤهلين.

6.8 الاحتياجات من الأشخاص

(أ) يجب أن تعين الهيئة مديرا مسنولا يتمتع بالحقوق النظامية من أجل ضمان كون كافة أشغال الصيانة المطلوبة من قبل العملاء تم تنفيذها طبقا للمعايير المطلوبة من هذا الطرف .

(ب) يمكن إجراء الصيانة لأي عنصر من طرف عمال التأهيل حينما يتم تثبيت هذه العناصر في الطائرة .

ومع ذلك ، يمكن نقل هذا العنصر مؤقتا للصيانة عندما يسمح بالنقل صراحة من طرف دليل صيانة الطائرة بهدف تحسين طريقة الوصول إليه.

6.7 عناصر الطائرة ذات العمر المحدود

يجب أن لا تتجاوز عناصر الطائرة ذات العمر المحدود المثبتة مدة الخدمة المعتمدة في برنامج الصيانة المعتمد وإرشادات صلاحية الطائرات للطيران.

4.7 ضبط العناصر المعطلة في الطائرة

(أ) يعتبر العنصر معطلا في أي من الحالات التالية :

1. انقضاء الحد العمري كما هو محدد في برنامج الصيانة ؛

2. عدم المطابقة مع إرشادات صلاحية الطائرات للطيران المطبقة و أية متطلبات أخرى لاستمرار صلاحية الطائرات للطيران المفروضة من طرف سلطات إشارات الطراز ؛

3. غياب المعلومات اللازمة لتحديد حالة صلاحية الطائرات للطيران أو القابلية للتثبيت ؛

4. دليل الخلل و التلف ؛

5. التورط في إشكال أو حادث من شأنه التأثير في كفاءة الخدمة .

(ب) سيتم تحديد العناصر المعطلة في الطائرة و تخزينها في مكان آمن تحت إشراف هيئة الصيانة المعتمدة لحين اتخاذ قرار بشأن الوضع المستقبلي لهذا العنصر.

(ج) بالنسبة لعناصر الطائرة التي وصلت إلى حدودها العمرية المصدقة أو التي تحتوي خلا غير قابل للإصلاح ، سيتم تصنيفها بأنها غير قابلة للاسترجاع و لن يسمح بإعادة دمجها في نظام الإمداد لمكونات الطائرة إلا إذا تم تمديد الحد العمري أو الحصول على طريقة للإصلاح بموجب الفقرة 6.2

(د) يجب على أي شخص أو هيئة مسنولة بموجب نظام النقل الجوي الحالي في حال عنصر طيران معطل وارد في الفقرة ج ؛

1. حفظ هذا العنصر في موقع كما هو موضح في الفقرة (ب) ، أو

2. العمل على تحطيم هذا العنصر بشكل كاف حتى لا يكون لاسترداده أو إصلاحه مرد ودية قبل التخلي عن المسؤولية تجاه هذا العنصر.

(هـ) بالرغم من الفقرة (د) يمكن لأي شخص أو هيئة مسنولة بموجب هذا النظام نقل مسؤوليتها في عناصر طيران مصنفة باعتبارها غير قابلة للاسترداد لهيئة بهدف التكوين أو البحث من دون تشويه.

## الفصل 8 : هيئة الصيانة

### 1.8 مجال التطبيق

يحدد هذا الفصل الشروط الواجب توفيرها من طرف هيئة إصدار أو استمرار اعتمادات الطائرات و/أو عناصرها غير المدرجة في الفقرة 1.2 (و) و (ز).

2.8 الطلب

ويجب أن تعيد هيئة الصيانة المعتمدة التي أصدرت ترخيص الإثبات الوحيد التحقق من القيام بالصيانة التي يمكن أن تؤثر على سلامة الرحلة .

ب) يجب هيئة الصيانة المعتمدة تسجيل جميع التفاصيل المتعلقة بالموظفين والحفاظ على التصديق على قائمة بجميع الموظفين المعتمدة .

8.8 عناصر الطائرة ،  
المعدات والأدوات

أ) يجب على الهيئة أن :

1. تمتلك المعدات والأدوات المخصصة في بيانات الصيانة الواردة في الفقرة 9.8 أو معادلاتها المراجعة والمبوبة في دليل هيئة الصيانة ، عند الاقتضاء ، من أجل إجراء صيانة يوما بعد يوم في حدود مجال الاعتماد و

2. تثبت ان لديها إمكانية الوصول إلى جميع الآلات والأدوات الأخرى المستخدمة فقط بالاتفاق .

ب) يجب فحص الأدوات والآلات ومعايرتها وفقا للمعيار المعترف به رسميا . ويجب أن يتم حفظ الهيئة لتسجيل هذه المعايرة وللمعيار المستخدم .

ج) يجب أن تدقق الهيئة و تصنف وترتب بطريقة مناسبة جميع العناصر الموردة للطائرة

9.8 بيانات الصيانة

ويجب أن تملك هيئة الصيانة المعتمدة البيانات و تستخدمها في الأوقات المناسبة المحددة في الفقرة 6.1 ضمن تنفيذ الصيانة بما في ذلك التعديلات والإصلاحات. في حالة بيانات الصيانة المقدمة من العميل ، فإنه من الضروري الحصول على مثل هذه البيانات فقط عندما يكون العمل جاريا .

10.8 أوامر أشغال الصيانة

قبل الشروع في الصيانة يجب توفيق نظام العمل المحرر بين الهيئة والعميل من أجل الإعداد بوضوح لأشغال الصيانة التي يتعين القيام بها .

11.8 معايير الصيانة

يجب أن تتم جميع أشغال الصيانة طبقا لمتطلبات نظام النقل الجوي هذا .

12.8 شهادة تجديد خدمة الطائرات

بعد نهاية كل أشغال الصيانة المطلوبة ، يجب إصدار شهادة تجديد الخدمة للطائرة طبقا لنظام النقل الجوي هذا .

13.8 شهادة تجديد خدمة عناصر الطائرات

أ) بعد نهاية أية صيانة لعناصر الطائرات المطلوبة، يتم إصدار شهادة تجديد خدمة عناصر الطائرات طبقا لنظام النقل الجوي هذا .

14.8 تسجيل أشغال الصيانة

أ) يجب على هيئة الصيانة المعتمدة تسجيل كل تفاصيل العمل المنجز . ويجب حفظ التسجيلات اللازمة لإثبات أنه قد تم استيفاء جميع الشروط اللازمة لإصدار شهادة تجديد الخدمة ، بما في ذلك وثائق المقاول من الباطن .

ب) يجب أن تسلم هيئة الصيانة المعتمدة نسخة من كل شهادة تجديد الخدمة إلى مالك الطائرة وكذا نسخة من أي بيانات إصلاح / تعديل خاصة مصدق عليها و

ب) يجب تعيين شخص أو مجموعة من الأشخاص ، يقع عليهم مسؤولية التأكد من أن الهيئة متطابقة دائما مع هذا الجزء الفرعي .

ويجب على هذا الشخص أو هذه المجموعة أن يقدم في نهاية المطاف تقريرا إلى المدير المسنول .

ج) على جميع الأشخاص المشار إليهم في الفقرة ب) أن يكونوا قادرين على إثبات أن لديهم معرفة مخصصة وماضيا وتجربة كافية في مجال صيانة الطائرة / أو عناصر الطائرة .

د) يجب أن توظف الهيئة أشخاصا مؤهلين للعمل عادة بموجب عقد. يسمح بالتشغيل الموقت للأشخاص المقاولين من الباطن في حالة وجود عمل أكثر أهمية من المعتاد و فقط للعاملين للأشخاص الذين لا يصدر عن شهادة تجديد خدمة .

هـ) يجب إظهار وتسجيل مؤهلات كل الأشخاص العاملين في الصيانة .

و) يجب أن يكون الأشخاص الذين يقومون بمهام متخصصة كاللحام، التجريب / الضبط غير المتلفة و غيرها من مهام أخرى كتابين الألوان ، أن يكونوا مؤهلين وفقا لمعايير معترف بها رسميا .

ز) يجب أن توظف هيئة الصيانة ما يكفي من عمال التأهيل لإصدار شهادات ترخيص تجديد خدمة الطائرة و عناصرها . وعلى هؤلاء أن يحترموا متطلبات نظام النقل الجوي هذا .

8.7 عمال التأهيل

أ) بالإضافة إلى الفقرة 8.6 (ز) ، لا يمكن لعمال التأهيل ممارسة امتيازاتهم ، إلا إذا تكفلت الهيئة بأن :

1. عمال التأهيل أمكنهم التبرير إما ستة أشهر من الخبرة الفعلية في مجال الصيانة على مدى العامين الماضيين أو باستيفاء شروط إصدار الامتيازات المعنية . و

2. عمال التأهيل هؤلاء على معرفة جيدة بالطائرات و / أو عناصر الطائرات المطلوب صيانتها بالإضافة إلى إجراءات الهيئات المرتبطة بها .

ب) في الحالات أدناه غير الواردة، حينما تثبت طائرة بارضية مكان آخر غير القاعدة الرئيسية حيث لا يوجد أي من عمال التأهيل ، يمكن للهيئة المتعاقدة للصيانة أن تصدر تأهيل إثبات وحيد :

1. لأحد من موظفيها الحاصلين على مؤهلات طراز في الطائرات ذات التقنية ، التشييد والأنظمة المماثلة ، أو

2. لأي شخص يتمتع على الأقل بخبرة 8 سنوات في مجال الصيانة و حاز على رخصة صيانة طيران من منظمة الطيران المدني الدولي صالحة و موافقة لطراز الطائرة التي تتطلب الإثبات شريطة ألا تكون هناك هيئة معتمدة بما فيه الكفاية طبقا لنظام النقل الجوي في هذا المكان و أن تكون الهيئة المتولية للعقد يمتلك و تتوفر على وثائق تثبت تجربة و رخصة هذا الشخص .

تحال جميع هذه الحالات إلى الوكالة الوطنية لنظيران المدني ، في غضون سبعة أيام من تاريخ صدور ترخيص الإثبات هذا .

2. أن تكون للسلطة المختصة إمكانية الوصول إلى الهيئة لتحديد ما إذا كان نظام النقل الجوي تم امتثاله على الدوام ، و

3. أن لا يكون الاعتماد موضوعا لتنازل أو انسحاب (ب) بعد التنازل أو الانسحاب ، تعاد شهادة الاعتماد إلى الوكالة للنقل الجوي.

8.19 المعايينات لمستوى السلامة الدلالي للمتطلبات التي تخفض من مستوى السلامة بل ربما تلحق أذى جسيما بأمن الرحلة.

(ب) تقابل المعايينة من المستوى الثاني عدم احترام المتطلبات التي يمكن أن تخفض مستوى السلامة بل ربما تلحق أذى بسلامة الرحلة.

(ج) بعد استلام إشعار المعايينات، يجب على الحائز على اعتماد الهيئة أن يحدد خطة عمل تصحيحية وأن يقع الوكالة الوطنية للطيران المدني بأن هذه الإجراءات التصحيحية مرضية في أجل المحددة وبالاتفاق مع الوكالة الوطنية للطيران المدني.

## ذيل 1 الفصل 8 شروط وطرق اعتماد هيئة صيانة طائرات

### 1 مجال التطبيق

يحدد هذا الفصل شروط إصدار و استمرار اعتماد هيئات الصيانة للطائرات وعناصر الطيران .

### 2 انطباق

يجب تقديم طلب لإصدار أو تعديل الاعتماد إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني.

### 3 بنود الاعتماد

يجب على الهيئة أن تبين في مواصفاتها مجال التطبيق المطلوب الاعتماد فيه .

### 4 المتطلبات في مجال الأمكنة

يجب أن تتأكد الهيئة من :

(أ) كون الأماكن مناسبة لجميع الأشغال المرسومة ، وتضمن حماية خاصة ضد التقلبات الجوية . ويتم عزل الورشات و القاعات بالشكل المناسب، لمنع تلوث البيئة ومنطقة العمل .

(ب) من أجل الصيانة القاعدية للطائرات ، تم تخصيص مرانيب كبيرة بما فيه الكفاية للطائرات من أجل استيعاب الطائرات في وضع الصيانة على أساس منتظم ؛

(2) من أجل صيانة عناصر الطائرات، تخصص ورشات كبيرة بما فيه الكفاية لعناصر الطائرات لاستيعاب هذه العناصر في وضع الصيانة المبرمجة .

(ب) المكاتب جاهزة لتسيير العمل المبرمج الوارد في الفقرة (أ) ولكي يتمكن عمال المؤهلين من أداء مهامهم المحددة بطريقة تساهم في جودة معايير صيانة الطائرات .

(ج) تتناسب ظروف العمل ، بما في ذلك مرانيب الطائرات ، ورشات عناصر الطائرات وإنشاء المكاتب ، مع المهمة المنجزة ولاسيما احترام المتطلبات الخاصة . فيما عدا الظروف التي تفرضها البيئة الخاصة بمهمة ما ، فإن ظروف العمل لا ينبغي أن تضر بإداء العمال :

مستخدمة لإجراء الإصلاحات / التعديلات. (ج) يجب أن تحتفظ هيئة الصيانة المعتمدة بنسخة من جميع تسجيلات أشغال الصيانة وكافة بيانات الصيانة المرتبطة في غضون سنتين من تاريخ التصليح من قبل هيئة الصيانة المعتمدة للطائرة أو عنصرها المعني بالأشغال.

1. يجب أن يتم تخزين التسجيلات في مكان آمن لحمايتها من الحرائق والسيول والسرقة.

2. يجب تخزين جميع الأقراص والأشرطة وغيرها من أدوات التخزين المعلوماتية في مكان مختلف عن ذلك الذي يحتوي على بيانات العمل في وسط يضمن بقاءها في حالة جيدة.

3. عندما توقف هيئة صيانة معتمدة نشاطها ، فإن جميع تسجيلات الصيانة المحفوظة التي تغطي فترة العامين الماضيين يجب تسليمها إلى آخر مالك أو عميل لطائرة أو عنصر منها على التوالي أو مخزنة كما تشير له الوكالة الوطنية للطيران المدني .

### 8.15 امتيازات الهيئة

ويجوز للهيئة :

1. القيام بأشغال الصيانة على أي طائرة و / أو أي عنصر طائرة معتمدة فيه في الأماكن المحددة في شهادة الاعتماد وفي الدليل.

2. القيام بأشغال الصيانة على أي طائرة و / أو أي عنصر طائرة معتمدة فيه

في مكان ما شريطة أن تكون أشغال الصيانة ضرورية لتصحيح العيوب الطائرة ؛

3. تسليم شهادات ترخيص تجديد خدمة ، عند انتهاء أشغال الصيانة طبقا للفقرة 8.12 أو 6.13.

### 8.16 الكشف التنظيمي

لضمان التأكد من استمرار هيئة الصيانة في استجابة متطلبات نظام النقل الجوي هذا ، فإنه يجب تنظيم الكشف التنظيمي بانتظام.

### 8.17 تعديلات على هيئة الصيانة المعتمدة

لتمكن الوكالة الوطنية للطيران المدني من تحديد ما إذا كان نظام النقل الجوي يجري احترامه دائما فإنه يجب على هيئة الصيانة المعتمدة إبلاغ عن أي اقتراح بشأن التعديلات التالية قبل أوان اتخاذها :

1. اسم الهيئة ؛

2. موقع الهيئة ؛

3. مواقع أخرى توجد بها الهيئة ؛

4. المدير المسؤول ؛

5. أحد الأشخاص المحددين في الفقرة 6.8 (ب) ؛

6. المنشآت، الآلات ، الأدوات الوسائل، الإجراءات مجال الأشغال ، وعمال التأهيل الذين يمكنهم تغيير الاعتماد.

في حالة اقتراح التغييرات في العمال الذين لم يتم إشعار إدارتهم مسبقا ، يجب أن يتم إخطار بهذه التغييرات في أقرب وقت ممكن.

### 8.18 استمرار صلاحية الاعتماد :

(أ) يمنح الاعتماد لمدة سنتين قابلة للتجديد . ويجب أن يظل صالح المفعول شريطة :

1. أن تظل الهيئة ممتثلة لنظام النقل الجوي هذا و

4. يجب أن يكون بمقدور الشخص أو الأشخاص المعينين حيثما كانوا إثبات توفرهم على معارف ملائمة ، و على تجربة كافية في مجال صيانة الطائرات و عناصرها الطائرات طائرة وإثبات وجود معرفة عملية بهذا الفصل .

5. يجب ان ننص الإجراءات بوضوح عن من يخلف أي شخص في حالة الغياب الطويل لذلك الشخص .

6. (ج) يجب أن يعين المدير المسنول المنصوص عليه بموجب الفقرة (ا) شخصا يعهد إليه بضبط نظام الجودة ، بما في ذلك نظام عودة المعلومة المرتبطة و على الشخص المعين أن يتمكن من الوصول مباشرة إلى المدير المسنول لتأكيد من كون هذا الأخير على اطلاع بشكل صحيح على قضايا الجودة والامتثال .

(د) و على هيئة الصيانة المعتمدة توظيف عدد كاف من العمال لتخطيط وتنفيذ ورصد وضبط العمل طبقا للاعتماد .

وبالإضافة إلى ذلك ، يجب أن تتوفر الهيئة على إجراء لإعادة تقييم العمل الذي ينبغي القيام به عندما تكون الجاهزية الفعلية أقل من المستوى المطلوب من عدد العمال بالنسبة لأية فترة عمل محددة .

(هـ) يجب على الهيئة ضبط كفاءة العاملين المشاركين في أية عملية صيانة و تدقيق الجودة وفقا لإجراءات ومعايير مصادق عليها من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني. بالإضافة إلى الخبرة اللازمة لأداء الوظيفة ، ويجب أن تشمل الكفاءات الفهم العملي لقضايا العوامل البشرية والأداء الإنساني المناسب لوظائف الأشخاص داخل الهيئة ف" العوامل البشرية" تعني المبادئ المطبقة على التصميم الطيران ، والإثبات و التكوين والعديدات والصيانة والتي تسعى إلى إنشاء واجهة آمنة بين المكونات البشرية و وتلك الموجودة في أنظمة الأخرى من خلال الأخذ في الاعتبار تحسين الخبرات البشرية الملائمة ف " تحسين الخبرات البشرية " يعني القدرات و الحدود البشرية التي لها تأثير على سلامة وكفاءة عمليات الطيران .

(و) و على الهيئة التأكد من أن الأفراد الذين ينفذون و / أو يضبطون اختبارا غير مخرب لاستمرار صلاحية الهياكل للطيران و / أو عناصر الطائرات ، التأكد من أن هؤلاء مؤهلون تأهيلا مناسبيا للاختبار غير المدمر الخاص .

يجب أن يكون العمال الذين يؤدون مهمة أخرى متخصصة مؤهلين تأهيلا مناسبيا وفقا للمعايير المعترف بها رسميا .

استثناء من هذه الفقرة يمكن للعمال المنصوص عليهم في الفقرات (ز) و (ح) (1) و (ح) (2) ، المؤهلين في الفئة ب1 أن يقوموا بتنفيذ و / أو ضبط اختبار عن طريق الرشح لتباين الألوان .

(ز) على أي هيئة تراول صيانة الطائرات ، ما لم ينص على خلاف ذلك في الفقرة الفرعية (د) أن تمتلك ، في حالة الصيانة التجارية الطائرات ، عاملين ذوي كفاءة

(1) يجب الإبقاء على درجات الحرارة عند مستوى معين يمكن العمال من القيام بمهامهم من دون مشقة كبيرة ؛

(2) يجب الإبقاء على القبار وأية تلوينات أخرى في أدنى حد ممكن ويمنع أن يصل هذا المستوى في بيئة العمل إلى درجة يصبح تلووث سطح الطائرة أو عناصرها واضحا. فعندما يصل القبار أو أي تلووث هوائي إلى درجة معينة تجب حماية النظم الحساسة بشكل محكم حتى تعود الظروف لوضعها الطبيعي ؛

(3) يجب ضمان توفير الإضاءة بما يسمح بإنجاز مهام التفتيش و الصيانة بشكل صحيح ؛

(4) لا ينبغي أن يزجج الضجيج العمال عن القيام بمهام التفتيش في الأماكن التي تصعب فيها السيطرة على مصدر الضوضاء ، ويجب أن يوفر لهؤلاء الأفراد التجهيزات الفردية الضرورية لمنع أي إزعاج ناتج عن ضوضاء مفرطة خلال مهام التفتيش ؛

6. وتتبع نسق ظروف العمل في الصيانة مسار تفتيش و صيانة خاصين يمكنان من حسن أدائها في ظروف خالية من الإزعاج مفرط. ويترتب على ذلك أنه إذا ما تدهورت ظروف العمل إلى مستوى غير مقبول من درجة الحرارة والرطوبة والبرد والصبر و الثلج والرياح ، والضوء والغبار أو أي تلووث آخر للهواء ، فإنه يجب تعليق مهام التفتيش أو الصيانة المحددة حتى تتم استعادة الظروف بشكل مرضي .

(د) توفير مرافق آمنة لتخزين ، القطع و الأدوات والمعدات والمواد ويجب أن توفر ظروف التخزين ضمان فصل المواد ومعدات الطائرات التي هي في حالة التشغيل ، والمواد والمعدات والأدوات غير المستخدمة في الوقت الحالي ويجب أن تتلاءم ظروف التخزين مع تعليمات الصانع لمنع التدهور والضرر في العناصر المخزنة أن يقتصر الوصول إلى المخازن على الأفراد المخولين بذلك .

5 المتطلبات في مجال الموظفين

(أ) يجب أن تختار الهيئة قائدا مسنولا له سلطات نظامية تمكنه من التأكد من أن الصيانة المطلوبة من الزبون يمكن أن تمويلها وإنجازها وفقا للمعايير المنصوص عليها في هذا الفصل وعلى هذا الشخص المسنول :

1- التأكد من أن جميع الموارد الضرورية متوفرة للقيام بعمليات الصيانة ؛

2- إعداد و إنعاش سياسة سلامة نوعية ؛

3- التأكد من توفره على نظرة شمولية ؛

(ب) و يجب على الهيئة تعيين شخص أو مجموعة من الأشخاص يتكفلون من بين أمور أخرى باستجابة الهيئة لمتطلبات هذا الفصل . وينبغي على هذا الشخص أو المجموعة أن يقدموا تقارير في نهاية المطاف إلى المدير المسنول

1. و على الشخص أو الأشخاص المعينين أن يمثوا بنية تسيير الصيانة داخل الهيئة وأن يكونوا مسؤولين عن جميع الوظائف المحددة لهم في هذا الفصل .

(2) و يجب التعريف بهويات الشخص أو الأشخاص المعينين وبسيرهم وتقديمها وفقا للشكل و الإجراء المطلوب من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني .

أن يكونوا مؤهلين طبقا لانظمة الطيران الوطنية في الدولة التي حصل فيها التوقف.

(3) من أجل إيداع صلاحية الطيران ما قبل الرحلة المتكررة التي تفيد على وجه التحديد أن الطاقم يمكن أن يؤدي إيداع صلاحية للطيران ، يمكن للهيئة إصدار منح أهلية إثبات محدودة لقائد الطائرة و / أو ميكانيكي الملاحة على أساس الرخصة التي يتوفر عليها الطاقم. غير أنه ، يجب على الهيئة أن تتحقق من أن تكوينها عمليا كافيا قد أعطي و ذلك بهدف التأكد من أن القبطان وميكانيكي الملاحة في هذه الطائرة يمكنه إيداع صلاحية الطيران طبقا للمعايير المطلوبة .

(4) في حالة الطائرة التي تعمل خارج مكان متصل ، يمكن للهيئة إصدار منح أهلية إثبات محدودة للقبطان و / أو ميكانيكي ملاحه مع مراعاة كون الطاقم يتوفر على رخصة ، وأنه حاصل على تكوين عملي كافي بهدف التأكد من أن القبطان وميكانيكي الملاحة يمكنه إيداع صلاحية الطيران طبقا للمعايير المطلوبة .

ويجب تفصيل ترتيبات هذه الفقرة مواصفات إجرائية .

5- في الحالات غير المتوقعة التالية ، حينما ترسو طائرة على مدرج يمكن آخر غير القاعدة الرئيسية حيث لا يوجد عامل إثبات مختص ، فإنه يمكن للهيئة المسنولة بموجب العقد عن التكفل بالصيانة إصدار منح أهلية إثبات وحيدة :

أولاً- إلى أحد الموظفين الحائز على ترخيص طراز معادل على الطائرات من نفس التقنية ، التشييد، والانظمة ، أو

ثانياً ( إلى أي شخص لديه خبرة 5 سنوات على الأقل في مجال الصيانة وحائز على رخصة صيانة طائرات من المنظمة العالمية للطيران المدني صالحة و مطابقة لطراز الطائرة . تتطلب إثباتا مع مراعاة عدم وجود أية هيئة معتمدة بما فيه الكفاية طبقا لهذا الفصل في هذا المكان ، وأن الهيئة المتعاقدة تحصل و تمتلك وثائق تثبت الخبرة والرخصة لذلك الشخص .

و ينبغي إرسال كل هذه الحالات المحددة في هذه الفقرة الفرعية إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني ، في غضون سبعة أيام اعتبارا من تاريخ صدور الإثبات . و على الهيئة التي تتكفل بإصدار منح الأهلية الوحيدة أن تتحقق من أن هكذا صيانة يمكنها أن تؤثر على سلامة الرحلة قد تم فحصها من طرف هيئة معتمدة بما فيه الكفاية .

6. عمال التأهيل و عمال دعم الفنيين B1 و B2 (أ) بالإضافة إلى الشروط المحددة في الفقرتين (ز) و (ح) ، يجب أن تتكفل الهيئة بأن عمال التأهيل و عمال الدعم من الفنيين B1 و B2 لديهم معرفة كافية بالطائرات و / أو عناصرها المطابقة التي تتطلب صيانتها . وكذلك إجراءات الهيئات المرتبطة و بالنسبة لعمال التأهيل فهذا يجب أن يسبق منح أو إعادة منح أهلية الإثبات .

من الطراز المخصوص والمنتمية إلى الفئات B1 و B2.

وبالإضافة إلى ذلك ، يمكن للهيئة أيضا استخدام عمال إثبات مكونين على أداء المهام بصفة مخصصة من أصحاب الفئة " أ " لإجراء صيانة جارية دئيفة مقررة وتصحيح بسيطة للخلل.وينبغي أن لا تعوض جاهزية العمال أصحاب الفئة حاجة عمال التأهيل من أصحاب الفنيين B1 و B2 من أجل عمال التأهيل من أصحاب الفئة أ .

ومع ذلك ، فإن العمال أصحاب الفنيين B1 و B2 لا يلزم أن يكونوا دائما حاضرين في المحطة خلال صيانة الخط الطيفية و المقررة أو التصحيح البسيط للخلل . (ح) يجب على أية هيئة تزاوّل صيانة الطائرات ، ما لم يرد خلاف ذلك كما في الفقرة (د) :

1- في حالة الصيانة القاعدية للطائرات الكبيرة توفير عمال إثبات يمتلكون كفاءة في الطراز المخصوص من أصحاب الفئة ج . بالإضافة إلى ذلك ، يجب أن تتمتع الهيئة بأفراد يمتلكون على قدر كاف كفاءات من الطراز المخصوص من أصحاب الفنيين B1 و B2 من أجل دعم عمال التأهيل من الفئة ج

أولاً) ويجب على عمال الدعم من أصحاب الفنيين B1 و B2 التأكد من أن جميع المهام أو عمليات التفيتش ذات الصلة قد تم إجراؤها وفق المعيار المطلوب قبل أن يصدر عمال التأهيل من الفئة ج شهادة تجديد الخدمة

ثانياً) تقوم الهيئة بمسك سجل لجميع عمال الدعم من الفنيين B1 و B2

الثالث) يجب على عمال التأهيل من الفئة ج التأكد من مطابقة الفقرة الأولى ، وأن العمل المطلوب من قبل العميل تم إنجازه أثناء إثبات الصيانة على الأساس المخصوص أو في جميع المهام كما يجب عليه أيضا تقييم أثر العمل غير المنجز من أجل فرض إنجازه ، أو الاتفاق مع المستغل لتأجيل هذا العمل خلال إثبات آخر خاص أو المهلة التقويمية .

2- امتلاك في حالة الصيانة القاعدية لطائرة أخرى من غير الطائرات الكبيرة

أولاً) عمال إثبات يتمتعون بكفاءة في الطراز المخصوص من أصحاب الفنيين B1 و B2

ثانياً) عمال إثبات يتمتعون بكفاءات في الطراز المخصوص من أصحاب الفئة ج يسانداهم عمال من أصحاب الفنيين B1 و B2 طبقا للفقرة 1 .

أولاً) يجب أن يمثل عمال إثبات عناصر الطائرة للنظم .

ي) خروجاً على الفقرتين (ز) و (ح) ، يمكن أن تستخدم الهيئة عمال لإثبات مؤهلين طبقا للترتيبات التالية :

(1) بالنسبة لمنشآت هيئة تقع خارج التراب الموريتاني، يمكن أن يكون عمال التأهيل مؤهلين طبقا لانظمة الطيران الوطنية في الدولة التي يتم فيها تسجيل منشأة الهيئة.

(2) بالنسبة لصيانة الخط التي جرت في محطة هيئة تقع خارج الأراضي الموريتانية، فإن عمال التأهيل يمكن

شهادة أهلية الإثبات بأسلوب يوضح نطاق عملها لعمال التأهيل وقد يتطلب أي شخص مخول مراجعة الأهلية التمكين. وحين يتم استخدام رموز لتحديد نطاق الأهلية، يصبح على الهيئة إعطاء ترجمة سريعة لتلك الرموز المستعملة ويعني " الشخص المخول" المعين من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني المسنول عن السيطرة على الطائرات أو عنصرها المصان .

ط) ويظل الشخص المسنول عن نظام الجودة مسنولا أيضا باسم الهيئة ، عن إصدار أهلية إثبات لعمال التأهيل كما يمكن لهذا الشخص تعيين أشخاص آخرين لإصدار أو إلغاء أهليات إثبات طبقا لإجراء تتحدد في المواصفات .

ي) يجب على الوكالة الاحتفاظ بسجل لجميع عمال أهلية الإثبات وعمال الدعم من الفئتين B1 و B2. ويجب أن تحتوي سجلات العمال على :

- 1- تفاصيل عن أي رخصة صياحه اسرار مسموحة ني إطار RTAIPEL ؛
- 2- جميع التدريبات المنفذة؛
- 3- نطاق تطبيق أهلية الإثبات الممنوحة، وعند الاقتضاء ، و
- 4- معلومات عن العمال الحاصلين على أهلية الإثبات المحدودة أو الوحيدة .

ويجب على الوكالة الاحتفاظ بالسجلات لمدة سنتين على الأقل بعد إقلاع عمال التأهيل وعمال الإسناد من الفئتين B1 و B2 عن العمل مع الهيئة أو مباشرة بعد سحب أهلية. وبالإضافة إلى ذلك ، وبناء على طلب ، يتعين على هيئة الصيانة توفير نسخة من السجلات الخاصة بالعمال عند مغادرتهم لها .

بناء على طلب يجب توفير نفاذ لعمال التأهيل إلى ملفاتهم الشخصية كما هو مبين أعلاه .

ك) وعلى الهيئة أن توفر للعمال نسخا من شهاداتهم إما على شكل ورقة أو مساعد إلكتروني .

ل) وعلى العمال إحضار إثبات هوياتهم ل أي شخص مخول يطلبها في غضون 24 ساعة .

م) والحد الأدنى لسن عمال التأهيل وعمال الدعم من وفئتي B1 و B2 هو 21 عاما .

7 المعدات والأدوات والمواد

أ) يجب على الهيئة أن تتوفر على الأدوات والمواد اللازمة واستخدامها لتنفيذ الأعمال في نطاق الاعتماد.

1- حينما يحدد الصانع أداة معينة أو تجهيزا خاصة ، فإن على الهيئة استخدام تلك الأداة أو التجهيز ، ما لم تكن الإجراءات المصادق عليها من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني محددة للمواصفات التي تسمح باستخدام الأدوات أو التجهيزات البديلة .

2- يجب أن تتوفر التجهيزات و الأدوات بشكل دائم فيما عدا تلك التي يندر استخدامها و التي يتم استخدامها بشكل محدود و لا يعتبر توفرها الدائم ضروريا. هذه الحالات يجب تفصيلها في إجراء خصوصي .

و بالنسبة لعمال الدعم من الفئتين B1 و B2 المحددين للفئتين B1 و B2 في البيئة الصيانة القاعدية و الذين لا يتوفرون بالضرورة على امتيازات إثبات "طائرات و / أو عناصر مطابقة " تحدد الطائرات أو عناصر طيران مخصوصة في أهلية الإثبات الخاصة "أهلية الإثبات " وتعني الأهلية الممنوحة لعمال التأهيل من طرف الهيئة والتي تؤكد أنه بإمكانهم توقيع شهادات ترخيص تجديد خدمة في الحدود المبينة من خلال هذه الأهلية باسم الهيئة المعتمدة .

ب) باستثناء الحالات المذكورة في الفقرة (ي) ، يمكن للهيئة وحدها إصدار أهلية إثبات لعمال التأهيل المنتسبين للفئات و الفئات الفرعية القاعدية الحاصلين على أي من مؤهلات المدرجة على رخصة صيانة الطائرات مع مراعاة أن تظل الرخصة سارية المفعول طوال مدة سريان صلاحية الأهلية .

ج) يجب على الهيئة أن تتأكد من أن جميع عمال التأهيل وعمال الدعم من الفئتين B1 و B2 قد مارسوا فعلا الصيانة المناسبة للطائرات أو عناصرها و خلال تجربة لا تقل عن ستة أشهر طوال فترة سنتين متتاليتين. لأغراض هذه الفقرة ، فإن عبارة "مارسوا بشكل فعلي الصيانة المناسبة للطائرات أو عناصر الطائرات" تعني أن الشخص قد عمل في بيئة صيانة طائرات أو عناصر طائرات و أنه جدير بممارسة امتيازات أهلية الإثبات و / أو قام بصيانة على الأقل عدد من الأنظمة من طراز الطائرات المحددة في أهلية إثبات مختصة .

د) يجب على الهيئة أن تكفل منح جميع موظفي التصديق وموظفي الدعم من الفئة B1 و B2 التدريب الكافي خلال كل فترة سنتين للتأكد من أن هؤلاء الأفراد لديهم المعرفة الكافية بشأن القضايا ذات الصلة بالتكنولوجيا وإجراءات الهيئة والعوامل البشرية .

هـ) على الهيئة وضع برنامج مستمر للتكوين لعمال التأهيل وعمال الدعم من الفئتين B1 و B2 ، بما في ذلك وضع إجراء لضمان الاستجابة لأحكام نظام إصدار أهلية الإثبات لعمال التأهيل طبقا لهذا الفصل .

و) باستثناء الحالات التي لم تكن متوقعة في (ي) تنطبق (5) وعلى الهيئة تقييم جميع عمال التأهيل الأكفاء وذوي المهارات والقدرات على القيام بالمهام الموكلة لهم بالخصوص طبقا لإجراء كما قد سبق في المواصفات السابقة على إصدار أهلية الإثبات .

ز) وعند توفر متطلبات الفقرات (أ) ، (ب) ، (د) ، و) ، وعند الاقتضاء ، الفقرة (ج) في عمال التأهيل يحق للهيئة عند ذلك إصدار رخص إثبات تحدد بوضوح نطاق وحدود هذه الأهلية ويتوقف استمرار صلاحية أهلية الإثبات على استمرار الامتثال للفقرات (أ) ، (ب) ، (د) ، وعند الاقتضاء ، الفقرتين (ج) و ( ز ) ويجب تحرير

(ب) لأغراض هذا الفصل ، تعني بيانات الصيانة القابلة للتطبيق :

(1) أي مطلب ، إجراء ، إرشاد عملي أو معلومات قابلة للتطبيق تصدرها السلطة المسؤولة عن ضبط الطائرة أو عنصر الطائرة ؛

(2) كل إرشاد صلاحية الطيران المطبقة الصادرة عن سلطة مسؤولة عن ضبط الطائرة أو عناصر الطائرة؛

(3) آلات استمرار صلاحية الطائرات للطيران الصادر عن حائزي شهادة الطراز ، والحائزين على شهادة الطراز الإضافية ، و أية هيئة أخرى ورد نشرها لهذه البيانات و في حالة الطائرات أو عناصر طائرات بلدان الغير ، بيانات صلاحية الطيران المقررة من قبل سلطة مسؤولة عن ضبط عناصر الطائرات؛

(4) كل معيار من المعايير السارية، على سبيل المثال لا الحصر ، المعايير الحالية في الصيانة المعتمدة لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني على أنها معايير جيدة للصيانة.

(5) كل البيانات القابلة للتطبيق وفقا للفقرة د يتعين على الهيئة وضع إجراءات لضمان كون أي إجراء أو ممارسة أو معلومات أو تعليمات صيانة واردة في البيانات المستخدمة من قبل عمال الصيانة تبين أنها غير دقيقة أو ناقصة أو غامضة ، تم تسجيلها والإبلاغ عنها لمصدر بيانات الصيانة .

(د) يمكن للهيئة فقط تعديل إرشادات الصيانة وفقا للإجراء المحدد في مواصفات هيئة الصيانة . فيما يتعلق بهذه التغييرات ، يجب على الهيئة أن تثبت أنها تترجم ذلك في معايير صيانة معادلة ، أو محسنة ، و عليها إبلاغ حامل شهادة الطراز عن هذه التغييرات. لأغراض هذه الفقرة يقصد بـ، "تعليمات الصيانة" التعليمات حول كيفية تنفيذ مهمة صيانة معينة : فهي تستبعد التصميم التقني من الإصلاحات والتعديلات .

(هـ) يجب على الهيئة أن توفر نظام البطاقة أو استمارة عمل مشتركة يمكن استخدامها في كافة الأقسام المختصة للهيئة .

وبالإضافة إلى ذلك ، يجب على الهيئة إما أن تنسخ بيانات الصيانة بدقة و الواردة في الفقرتين (ب) و (د) و المتعلقة بهذه البطاقات أو استمارات العمل أو بالرجوع إلى مهمة أو مهام الصيانة الخاصة المنصوص عليها في بيانات الصيانة هذه . ويمكن إعداد بطاقات و استمارات العمل على جهاز كمبيوتر وإدراجها في قاعدة بيانات إلكترونية و ذلك لتوفير الحماية ضد التعديلات غير المرخصة ، قاعدة البيانات الإلكترونية هذه يجب أن يتم تحديثها في غضون 24 ساعة من كل إدخال إلى قاعدة البيانات الإلكترونية الرئيسية .

يجب كتابة مهام الصيانة المعقدة على بطاقات أو استمارات العمل و تقسيمها إلى مراحل واضحة

3. يجب على الهيئة المعتمدة للقيام بصيانة قاعدية أن تتوفر على منصات عمل و آلات نفاذ كافية للطائرات بهدف التمكن من التفيتش الصحيح للطائرة .

(ب) يجب أن تتأكد الهيئة من أن جميع الأدوات و الآلات و خاصة آلات القياس والضبط: حسب الحالة ، قد تم فحص ومعايرتها وفقا لمعايير معترف بها رسميا ولفترة خاصة لضمان التشغيل السليم والدقة. يجب حفظ هذه المعايرة و المتابعة وفق معايير محددة من قبل الهيئة.

8 قبول عناصر الطائرات

(أ) يجب ترتيب كافة عناصر الطائرة و تبويبها و توفيرها بصفة ملائمة في الفئات التالية :

(1) العناصر الموجودة في حالة مرضية ، أو المعادة إلى الخدمة .

(2) عناصر الطائرة غير الصالحة للخدمة و التي يجب حفظها طبقا لهذا القسم .

(3) عناصر الطائرة غير القابلة للاسترجاع التي يتم تحييدها

(4) القطع القياسية المستخدمة في الطائرة ، والمحرك ، والمروحة أو أي عنصر آخر عندما تكون محددة في كتالوج القطع المصورة من المصنع و / أو بيانات الصيانة .

(5) المواد الأولية والمواد المستهلكة المستخدمة أثناء عملية الصيانة عندما تتأكد الهيئة من استجابة المواد للمواصفات المطلوبة أو مسك ملانم . و يجب أن يكون كافة المواد مصحوبة بتوثيق خاص يتضمن إعلان مطابقتها للمواصفات وكذا مصدر المصنع والمورد .

(ب) قبل تثبيت عناصر الطائرة ، يجب أن تتأكد الهيئة من قابلية العنصر للتركيب عندما تكون مختلف معايير التعديل و / أو الإرشادات قابلة للتطبيق .

(ج) يمكن للهيئة أن تصنع مجموعة محدودة من القطع مستخدمة في برنامج عمل جار في منشأتها الخاصة مع مراعاة تحديد الإجراءات في المواصفات .

(د) يجب أن تصنف في عداد غير القابل للاسترجاع عناصر الطائرة التي استغرقت حدود حياتها أو التي تحتوي على عيب يمنع من استرجاعها ، ولن يسمح لها بالعودة إلى نظام التموين من العناصر ، ما لم يكن الحدود الزمنية للحياة المصدقة لم يجر تمديدها أو لم يسمح بإيجاد حل تصليحي .

9 بيانات الصيانة

(أ) يجب على الهيئة مسك و استخدام بيانات صيانة محدثة قابلة للتطبيق في تنفيذ الصيانة ، بما في ذلك التعديلات والإصلاحات .

"قابلة للتطبيق" و تعني قابلية التطبيق ملائمتها لكافة الطائرات ، عنصر ومنهج خاص في برنامج مواصفات من طراز اعتماد الهيئة وفي كافة القوائم الأهلية المرتبطة .

يتعين على الهيئة في حالة بيانات الصيانة التي يوفرها مستخدم أو عميل ، حفظ هذه البيانات عندما يكون العمل جاريا .

للطيران أو شهادة ترخيص بالخدمة شهادة تجديد خدمة لعناصر الطائرة.

(هـ) خلافاً للفقرة (أ)، حيث تعجز الهيئة عن إنهاء عمل الصيانة المطلوبة يمكنها إصدار شهادة تجديد خدمة في الحدود المعتمدة للطائرة . ويجب على الهيئة أن تشير إلى هذه الوضعية على شهادة تجديد خدمة الطائرة قبل صدور الشهادة .

(و) خلافاً للفقرة (أ)، عندما تمنع طائرة من الطيران إلى مكان آخر غير المحطة الرئيسية أو قاعدة الصيانة الرئيسية نظراً لعدم جاهزية عنصر مع شهادة تجديد الخدمة المناسبة ، فإنه يسمح بالتثبيت مؤقتاً لعنصر من دون شهادة تجديد الخدمة المتناسبة لمدة أقصاها 30 ساعة طيران أو لغاية عودة الطائرة إلى المحطة الرئيسية أو قاعدة الصيانة الرئيسية ، حسب أي من الطرفين سيكون الأول في الحصول ، بموجب اعتماد استغلال الطائرة والعنصر المذكور الذي لديه شهادة تجديد خدمة مناسبة و إلا طبقاً لكل متطلبات الصيانة والأعمال المطبقة . ويجب أن تقدم هذه العناصر قبل نهاية الفترة المحددة أعلاه اللهم إلا إذا لم يتم الحصول على شهادة تجديد الخدمة المناسبة في نفس الوقت .

12 : تسجيلات أشغال الصيانة

(أ) يجب أن تسجل الهيئة كل تفاصيل أعمال الصيانة المنجزة .

و يجب كحد أدنى أن تحتفظ الهيئة بالسجلات اللازمة من أجل إثبات استيفاء جميع متطلبات إصدار شهادة تجديد الخدمة ، بما في ذلك مستندات خروج المقاول من الباطن .

(ب) ويجب أن توفر الهيئة نسخة من كل شهادة تجديد الخدمة لمستغل الطائرة ، وكذا نسخة من أي بيانات تصليح / تعديلات خاصة معتمدة تستخدم لإجراء الإصلاحات / التعديلات المقام بها .

(ج) ويجب أن تحتفظ الهيئة بنسخة من جميع سجلات الصيانة مفصلة ومن بيانات الصيانة المرتبطة لمدة سنتين اعتباراً من تاريخ الاسترداد من قبل هيئة الصيانة المعتمدة للطائرة أو عنصرها المعني بالأشغال.

(1) يجب تخزين التسجيلات طبقاً لهذه الفقرة في مكان آمن لحمايتها من الحرائق، السيول ، والسرققة .

(2) يجب تخزين كافة أقراص وأشرطة الخ و الحفظ المعلوماتي في مكان مختلف عن ذلك الذي يحتوي على أقراص وأشرطة الخ . العمل في بيئة تضمن كونها تبقى في حالة جيدة .

(3) حينما نوقف هيئة معتمدة بموجب هذا الفصل نشاط استغلالها، فإنه ينبغي تسليم جميع سجلات الصيانة المحفوظة خلال العامين الأخيرين إلى المالك الجديد للطائرة أو عنصر الطائرة أو يجب القيام بتخزينها على النحو الذي تحدده الوكالة الوطنية لطيران المدني.

13 تقرير لأحداث

تماماً لضمان التسجيل الكامل لمهمة الصيانة الكامنة .

عندما توفر الهيئة خدمة صيانة لمستغل الطائرة الذي يفرض استخدام نظم بطاقاته في العمل ، يمكن أن يستخدم هذا النظام و في هذه الحالة ، يجب على الهيئة وضع إجراء لضمان التأكد من أن بطاقات المستغل قد تم ملؤها بانتظام .

(و) يجب على الهيئة أن تضمن قابلية جميع بيانات الصيانة للتطبيق الفوري عندما يكون عمال الصيانة في حاجة لذلك .

(ز) يجب على الهيئة أن تضع إجراء لضمان أن تظل بيانات الصيانة التي تضبطها محدثة . في حالة بيانات صيانة المضبوطة التي يقدمها مستغل / زبون ، يجب أن تكون الهيئة قادرة على إثبات أن نديها تطابقاً خطياً من المستغل / الزبون يفيد بأن بيانات الصيانة هذه قد تم تحديثها أو أن لديه نظام نسخ يحدد نظم تعديل بيانات الصيانة المطلوب استخدامها أو أنه بإمكانه أن يثبت أنها قائمة من التعديلات في بيانات الصيانة التي يوفرها المستغل / الزبون .

10 تخطيط الإنتاج

(أ) يجب أن يكون لدى الهيئة نظاماً مناسباً لكمية العمل وتوقيده من أجل تخطيط جاهزية كافة العمال و الأدوات و الآلات والوسائل و بيانات الصيانة والمنشآت الضرورية بهدف ضمان تنفيذ عمل الصيانة بأمان .

(ب) يجب في تخطيط مهام الصيانة وتنظيم الفرق مراعاة حدود الأداء البشري.

(ج) عندما يكون من الضروري إحالة متابع أو إنجاز مهام صيانة لأسباب ناتجة عن تغيير فريق أو إبدال عمال، فيجب إبلاغ المعلومات ذات الصلة على نحو كاف بين العمال المغادرين .

11 إفادة أشغال الصيانة

(أ) يجب إصدار شهادة إعادة خدمة من طرف عمال أهلية إثبات ملائمة لحساب الهيئة عندما يتم التحقق من أن الصيانة المطلوبة تم تنفيذها بشكل صحيح من قبل الهيئة في ضوء جاهزية واستخدام بيانات الصيانة الخاصة و أنه ليس هناك تطابق معروف من شأنه إلحاق الضرر الجسيم بسلامة الرحلة .

(ب) يجب إصدار شهادة تجديد الخدمة قبل الرحلة وعند الانتهاء من أي عمل صيانة .

(ج) ينبغي إبلاغ المستغل بالعيوب الجديدة أو أوامر الصيانة غير المكتملة التي تم تحديدها خلال أشغال الصيانة أعلاه بهدف الحصول على اعتماد لتصحيح مثل هذه العيوب أو استكمال العناصر المفقودة من أمر أشغال الصيانة .

عند امتناع مستغل الطائرة من إجراءات الصيانة طبقاً لهذه الفقرة فإن الفقرة هـ تظل المطبقة .

(د) يجب إصدار شهادة إعادة خدمة عند الانتهاء من أشغال صيانة منجزة على عنصر مودع في طائرة وتشكل علامة وجود اعتماد صلاحية

يكون شخص واحد جاهزا لإنجاز هذه المهام ، فإنه يجب أن تضم بطاقة العمل خطوة إضافية لإعادة تفتيش العمل من قبل هذا الشخص بعد الانتهاء من إنجاز كل المهام المماثلة .

(4) يتم إعداد إجراءات الصيانة على نحو يضمن تقييم الأضرار و مباشرة التعديلات والإصلاحات وفقا للبيانات الموافق عليها من الوكالة الوطنية لطيران المدني أو عن طريق هيئة تصميم معتمدة الجزء 21 ، حسب الحالة .

(ج) يجب على الهيئة وضع نظام للجودة بما في ذلك :

1) عمليات تدقيق مستقلة لضبط الامتثال للمعايير المطلوبة في الطائرات / عناصر الطائرات وتكثيف الإجراءات لضمان أن هذه الإجراءات تقدم تقنيات صيانة جيدة وصلاحية للطيران للطائرة / و عناصر الطائرة . ويمكن للتدقيق المستقل في أصغر الهيئات بما هو جزء من نظام الجودة أن يكون مقابلا من الباطن من طرف هيئة أخرى معتمدة طبقا لهذا الفصل أو شخص يمتلك معرفة تقنية مناسبة وخبرة كافية ومقبولة في عمليات التدقيق و

2) نظام تقارير إعادة معلومات الجودة إلى الشخص أو مجموعة الأشخاص المعنيين ، وأخيرا إلى المدير المسئول و التي تسمح بالتأكد من أن إجراء تصحيحيا قد تم القيام به بشكل صحيح و في الوقت المناسب على إثر التقارير الناتجة عن عمليات تدقيق مستقلة تم إعدادها تمشيا مع الفقرة 1 .

15 دليل مواصفات هيئة الصيانة (د م ص)

(أ) " دليل مواصفات هيئة الصيانة " يعني الوثيقة أو الوثائق التي تحتوي على معلومات تحدد مجال التطبيق الذي يطلب له الاعتماد و التي تبين كيف تعزز الهيئة الامتثال لهذا الفصل . يجب أن تقدم الهيئة إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني دليلا لمواصفات هيئة الصيانة ، يحتوي على المعلومات التالية :

1) إفادة موقعة من قبل المدير المسئول يؤكد بأن دليل مواصفات هيئة الصيانة وكل الكتيبات الملحقة بها التي تحدد امتثال الهيئة لهذا الفصل كلها سيتم احترامها على الدوام . عندما لا يكون المدير المسئول رئيسا للهيئة ، يقوم رئيس الهيئة هذا بتوقيع الإفادة .

2) السياسة الأمنية وجودة الهيئة كما هي محدد من قبل الهيئة؛

3) وظائف وأسماء الأشخاص ؛

4) مهام ومسؤوليات الأشخاص ،

ب) ، بمن فيهم أولئك الذين يتعاملون مباشرة مع الوكالة الوطنية للطيران المدني باسم الهيئة ؛

5) الهيكلية التي تبين قنوات المسؤولية المترابطة بين الأفراد ؛

6) قائمة بأسماء موظفي الإثبات و عمال الدعم B1 و B2 ؛

(أ) يجب على الهيئة أن تحرر تقريرا إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني و إلى الهيئة المسؤونة عن تصميم الطائرة أو عنصر الطائرة أو حول حالة الطائرة أو عنصر الطائرة الذي لاحظت الهيئة أنه تسبب أو قد يتسبب في خلق ظروف تسبب الضرر الجسيم على سلامة الرحلة .

(أ) يجب على الهيئة إنشاء نظام داخلي للتقارير عن الأحداث كما هو مفصل في المواصفات التي تسمح بجمع وتقييم هذه التقارير ، بما في ذلك التقييم واختيار الأحداث المطلوب الكتابة عنها طبقا للفقرة أ و ينبغي لهذا الإجراء أن يحدد الاتجاهات السلبية ، والإعمال التصحيحية المتخذة أو التي يتعين اتخاذها من قبل الهيئة للإشارة إلى نقص و إدخال تقييم لجميع المعلومات ذات الصلة المعروفة و المتعلقة بهذه الأحداث وإنشاء منهج لتعميم هذه المعلومات إذا لزم الأمر .

(ج) يجب أن تحرر الهيئة هذه التقارير في الشكل ووفق الإجراء الذي تم إعداده من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني والتأكد من أنها تحتوي جميع المعلومات ذات الصلة بشأن الحالة و معاينات التقييم المعروفة لدى الهيئة .

(د) عندما يتم التعاقد بين الهيئة و مستغل تجاري لإجراء الصيانة ، فإن على الهيئة أن تنقل للمستغل أية حالة تؤثر على الطائرة أو عنصر الطائرة .

(هـ) يجب على الهيئة إعداد وإحالة هذه التقارير في أقرب وقت ممكن وفي كل أي حال من الأحوال في غضون 72 ساعة بعد أن تكون الهيئة قد تعرفت على الوضعية التي تشكل موضوع التقرير .

14 سياسة الأمن والجودة ، إجراءات الصيانة ونظام الجودة

(أ) يجب على الهيئة أن تضع سياسة الأمن والجودة المطلوب تضمينها في المواصفات .

(ب) يجب على الهيئة إعداد الإجراءات المقبولة لدى الوكالة الوطنية لطيران المدني مع الأخذ في الاعتبار العوامل البشرية والأداء الفردي لضمان تقنيات صيانة جيدة والامتثال لهذا الفصل الذي يجب أن يشمل أمرا أو عقد أشغال واضح بحيث يمكن تجديد خدمة الطائرة و عناصر الطائرة .

1) إجراءات الصيانة المطابقة .

2) إجراءات الصيانة المعدة أو المطلوب إعدادها من طرف الهيئة طبقا لهذه الفقرة يجب أن تغطي جميع جوانب تنفيذ نشاط الصيانة ، بما في ذلك ترتيب و ضبط المصالح المتخصصة وإعداد المعايير التي في مقابلتها ستعمل الهيئة .

3) فيما يتعلق بالصيانة عبر خط وقاعدة الطائرة ، يجب على الهيئة وضع إجراءات للحد من خطر الوقوع في تكرر الأخطاء وإدراك الأخطاء في النظم الحرجة ، والتأكد من أنه لا يجوز لأي شخص القيام أو التحقق من مهام متعلقة بصيانة تفتتشي عنصر فك / تركيب لعدة عناصر من نفس الطراز مثبتة على أكثر من نظام واحد على نفس الطائرة خلال عملية إثبات صيانة خاصة . غير أنه ، عندما



(د) نسخة من برنامج التدقيق يسرد تواريخ التدقيق المتوقعة ومتى أجريت ؛  
 (هـ) نسخ من جميع المراسلات الرسمية ، بما في ذلك استمارة 4 أو ما يعادلها ؛  
 (و) تفاصيل أي إعفاء وإجراءات التنفيذ ؛  
 (ز) جميع شكليات تقارير تدقيق الوكالة الوطنية للطيران المدني ؛  
 (ح) مواصفات هيئة الصيانة .  
 (3) الحد الأدنى لفترة الاحتفاظ بالتسجيلات المذكورة أعلاه يجب أن يكون أربع سنوات .  
 (4) تختار الوكالة الوطنية للطيران المدني استخدام إما نظام الورق أو الكمبيوتر أو مزيج ما بين الاثنين معا طبقا للضبط المناسب.  
 26 : الإعفاءات  
 يجب تسجيل جميع الإعفاءات الممنوحة و أرشفتها من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني.

#### الذيل -1 : تقرير الأعطال و سوء الاستخدام والعيوب

أ- يجب على ملاك أو مشغلي الطائرات ذات الكتلة القصوى أكثر من 5700 كجم عند الإقلاع تزويد السلطة والجهة المسؤولة عن تصميم طراز الطائرات ، تقارير عن الأعطال وسوء أساليب الاستخدام والعيوب التي يمكن أن تتسبب في الحد الأدنى من الحالات المذكورة أدناه :  
 (1) الحريق أثناء الرحلة مع التشغيل السليم لجهاز إنذار ؛  
 (2) الحريق أثناء الرحلة دون تشغيل لجهاز إنذار ؛  
 (3) إنذارات كاذبة بالحريق أثناء الرحلة ؛  
 (4) نظام العادم للمحرك الذي قد يتسبب في أضرار في المحرك أثناء الرحلة وفي الهيكل المجاور وفي التجهيزات والإكسسوارات ؛  
 (5) إكسسوار الطائرة الذي يتسبب أثناء الرحلة في تراكم أو انتشار الدخان والبخار ، أو الأبخرة السامة أو الضارة في قمرة القيادة أو مقصورة الركاب ؛  
 (6) توقف المحرك أثناء الرحلة بسبب انطفاء المحرك ؛  
 (7) توقف المحرك أثناء الرحلة عند حصول خسارة خارجية في المحرك أو بدن ( هيكل ) الطائرة ؛  
 (8) توقف المحرك أثناء الرحلة بسبب دخول جسم غريب أو الجليد ؛  
 (9) توقف أكثر من محرك أثناء الرحلة ؛  
 (10) نظام إقامة سارية مروحة أو قدرة النظام على ضبط السرعة الزائدة أثناء الرحلة  
 (11) إدارة الوقود أو نظام تفريغ المحركات الذي يؤثر في تدفق الوقود أو المتسبب في التسرب الخطير للوقود أثناء الرحلة ؛  
 (12) تمديد أو تراجع لا إرادي لعجلة الهبوط ، فتح أو إغلاق بشكل لا إرادي لفتحة عجلات الهبوط أثناء الرحلة ؛  
 (13) عناصر دارة الكبح الذي ينتج عنه فقدان القدرة على الكبح عندما تكون الطائرة متحركة على الأرض ؛

الطيران المدني تمديد الفترة بثلاثة أشهر إضافية إذا قدمت بصفة مرضية خطة عمل تصحيحية .  
 ب- تتخذ الوكالة الوطنية للطيران المدني الخطوات الضرورية لتعلق الاعتماد كليا أو جزئيا في حال عدم احترام الأجل الممنوح من قبل السلطة.

21 تمديد الاعتماد  
 يجب أن يضبط تمديد الاعتماد على طريقة الحصول على الاعتماد الأصلي إضافة إلى :  
 1- أن تحفظ الوكالة الوطنية للطيران المدني و تبقي محدثا برنامجا بقوائم هيئات الصيانة المعتمدة تحت إشرافها ، وتواريخ الزيارات  
 2) يجب ضبط كافة الهيئات للتحقق من مطابقتها لفترات لا تتجاوز 24 شهرا .  
 3) يجب الاتفاق على عقد اجتماع مع المدير المسنول على الأقل مرة واحدة كل 24 شهرا لضمان بقاءها على اطلاع بالقضايا الهامة التي تكتشف أثناء عمليات التدقيق .

#### 22 التغييرات

1. يجب أن تحصل الوكالة الوطنية للطيران المدني على إشعار من الهيئة عن كل تغيير مقترح .  
 ويجب أن تكون الوكالة الوطنية للطيران المدني مطابقة للعناصر المطبقة في فقرات المسلسل الأصلي في أي تغيير في الهيئة.  
 2. يمكن للوكالة الوطنية للطيران المدني تحديد الشروط التي قد تعمل في ظلها هيئة خلال هذه التغييرات ما لم تقرر إلغاء الاعتماد.

#### 23 التعديلات في دليل مواصفات هيئة الصيانة

1. في حالة الاعتماد المباشر لتعديلات المواصفات يجب على الوكالة الوطنية للطيران المدني التحقق من أن الإجراءات المحددة في المواصفات مطابقة قبل الإشعار الرسمي بالاعتماد إلى الهيئة المعتمدة .  
 2. في حالة الاعتماد غير المباشر لتعديلات المواصفات يجب على الوكالة الوطنية للطيران المدني التحقق من وجود ضبط مناسب للاعتماد بالنسبة لكل تعديلات المواصفات.

#### 24 سحب ، تعليق و الحد من الاعتماد

يجب على الوكالة الوطنية للطيران المدني :  
 أ) تعليق الاعتماد لأسباب معقولة في حالة وجود خطر جسيم في مجال السلامة  
 ب) تعليق ، سحب أو الحد من الاعتماد طبقا للفقرة 13،25 .

#### 25 الأرشفة

1- يجب على الوكالة الوطنية للطيران المدني إعداد نظام توثيق مع الحد الأدنى من الاحتفاظ تسمح بالتتبع الكافي للعملية من أجل إصدار، تمديد أو تعديل أو تعليق أو سحب اعتماد الهيئة الفردية .

2- يجب أن تشمل التسجيلات على الأقل :

أ) طلب الحصول على اعتماد الهيئة ، بما في ذلك تمديد الاعتماد ؛  
 ب) برنامج تسيير ضبط الوكالة الوطنية للطيران المدني بما في ذلك جميع تسجيلات التدقيق ؛  
 ج) شهادة اعتماد الهيئة تشمل على كافة التعديلات على هذا الاعتماد ؛

2. وفي مجال عمل الهيئة ، و
3. وأن تعيين رتب وأسماء الأشخاص يتم وفق 6،9 ، و
4. وجود مخطط تنظيمي يوضح تسلسل المسؤولية بين الأشخاص المشار إليهم في 9.6 (ج) و.
5. وجود قائمة مراجعين لصلاحيات الطائرات للطيران 7.9 ، و
6. وصف عام لموقع المنشآت ، و
7. إجراءات خاصة لتحديد كيفية ضمان هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران لامتنال لنظام النقل الجوي ، و
8. إجراءات لتعديل مواصفات تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران.
- ب) المواصفات استمرار صلاحية الطائرات للطيران وتعديلاتها يجب أن يوافق عليها المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني.
- على الرغم من الفقرة (ب)، يمكن اعتماد التعديلات الطفيفة على المواصفات من خلال إجراء داخلي.
- 9.5 الأمكنة
- يجب على هيئة تسيير صلاحية الطائرات للطيران قاعة عمل مناسبة في المواقع ملائمة.
- 9.6 - متطلبات في ميدان العمال
- أ) يجب ان تعين مديرا مسنولا يتمتع بالحقوق النظامية من أجل ضمان إنجاز كل نشاطات تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران طبقا لنظام النقل الجوي هذا.
- ب) بالنسبة لقطاع النقل الجوي التجاري ، فإن المدير المسنول كما ورد في الفقرة (أ) نه الحق في أن يكون شخصا يتمتع بالحقوق النظامية من أجل ضمان القيام بعمليات استغلال وفقا للنظم المطلوبة لإصدار رخصة استغلال جوي
- ج) يجب تعيين شخص أو مجموعة أشخاص ، عليهم مسؤولية ضمان امتثال الهيئة الدائم لنظام النقل الجوي هذا. وعلى هذا الشخص أو مجموعة الأشخاص أن يقدموا في نهاية المطاف تقريرا إلى المدير المسنول .
- د) بالنسبة لقطاع النقل الجوي التجاري ، يتولى المدير المسنول تعيين موظف من أصحاب الكفاءات. يعهد إليه بالتسيير والإشراف على أنشطة استمرار صلاحية الطائرات للطيران ، طبقا للفقرة (ج).
- هـ) و لا يمكن أن يكون صاحب الكفاءة المعين وفقا للفقرة (د) موظفا من طرف هيئة صيانة معتمدة يربطها بالمستغل عقد إلا بموافقة خاصة من طرف الوكالة الوطنية للنقل الجوي .
- و) يجب على الهيئة استخدام موظفين أكفاء بما فيه الكفاية لإنجاز العمل المطلوب.
- ز) يجب أن يكون الأشخاص المنصوص عليهم في الفقرتين (ج) و (د) على معرفة تامة ، واما وتجربة مناسبة متعلقة باستمرار صلاحية الطائرات للطيران .
- ح) يجب تسجيل كفاءة كافة العمال المشاركين في تسيير صلاحية الطائرات للطيران .
- 7.9 تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران

- 14) بدن (هيكل) الطائرات الذي تتطلب تصليحات كبرى ؛
- 15) رافعة ، وتشوه دائم أو تآكل في هيكل الطائرة عندما يتجاوز التفاوت المقبول لدى المصنع والسنطات ؛
- 16) عناصر الطائرة أو أعطال تشغيل الأنظمة التي تؤدي إلى اتخاذ تدابير الطوارئ أثناء الرحلة (باستثناء توقف المحرك) ؛
- 17) كل توقف رحلة ، وتغيير غير مبرمج للطائرة أو في مسارها بسبب صعوبات أو أعطاب فنية في التشغيل معروفة أو مشتبه فيها . ؛
- 18) أية اهتزاز غير طبيعي أو صدمة ناتجة عن خلل وظيفي هيكلية أو في النظام ، أو تعطل ؛
- 19) عطل أو خلل وظيفي لأكثر من مؤشر واحد من بين مؤشرات ارتفاع السرعة ، أو الارتفاع أثناء تشغيل الطائرات ؛
- 20) عدد من المحركات انطروحة قبل الأوان بسبب سوء التشغيل ، والاعطال أو الخلل ، المذكورة حسب النموذج ، و طراز الطائرة التي تم تثبيت المحرك عليه ، أو
- 21) عدد تقويم المراوح أثناء الرحلة مدرجة حسب نوع المروحة ، محرك الطائرة الذي عليه ...

#### الفصل 9 : هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران

- 9.1 مجال التطبيق
- يحدد هذا الفصل شروط إصدار أو استمرار اعتماد هيئات تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران .
- 9.2 الطنب
- كل طلب إصدار أو تعديل اعتماد ولهية تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران يجب أن يتم لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني .
- ويجب ان يحدد دليل استمرار صلاحية الطائرات للطيران مواصفات تسيير مجال التطبيق بالنسبة للاعتماد المطلوب 9،6 المجالات المشمولة بالاعتماد
- أ) يصدر الاعتماد عن المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني.
- ويجب أن تحدد مواصفات تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران المعتمدة المجال تطبيقيا للاعتماد المطلوب.
- ب) بالرغم من الفقرة (أ) ، عن النقل الجوي التجاري ، يجب أن تصحب الاعتماد رخصة استغلال جوي صادرة عن الوكالة الوطنية للطيران المدني بالنسبة للطائرة المستغلة.
- 9.4 مواصفات تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران
- أ) يجب أن توفر هيئة استمرار صلاحية الطائرات للطيران مواصفات لتسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران تحتوي على المعلومات التالية :
1. إفادة موقعة من قبل مدير المسنول تؤكد أن الهيئة تعمل طبقا لهذا الفصل ، و

والمطبقة لتنفيذ مهام استمرار صلاحية الطائرات للطيران.

9.10 - امتيازات الهيئة

(أ) يمكن لهيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران أن :

1. تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران بالنسبة للطائرات غير النقل الجوي التجاري على النحو المبين في قائمة شهادة الاعتماد ؛

2. تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران بالنسبة لطائرات النقل الجوي التجاري عندما تظهر في قائمة شهادة النقل الجوي ؛

3. محاولة القيام بأية مهمة متعلقة باستمرار صلاحية الطائرات للطيران في حدود اعتماده مع هيئة أخرى تعمل وفقا لنظام الجودة الخاص بها.

9.11 - نظم الجودة

(أ) من أجل ضمان استمرار استجابة هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران المعتمدة لمتطلبات هذا الجزء ، فإنه يجب وضع نظام للجودة وتعيين مدير للجودة من أجل ضبط الامتثال للإجراءات المطلوبة في ضمان صلاحية الطائرات ومدى كفاية تلك الإجراءات. وينبغي أن يشمل هذا الضبط نظام المعلومة المترددة إلى المدير المسئول من أجل ضمان تطبيق الإجراءات التصحيحية.

(ب) يجب أن يضبط نظام الجودة أنشطة هذا الفصل وأن يشمل على الأقل المهام التالية :

1. ضبط كون جميع أنشطة هذا الفصل يتم القيام بها طبقا للإجراءات الموافق عليها ، و

2. ضبط كون جميع الصيانة المتعاقد عليها من الباطن قد تمت طبقا للعقد ، و

3. ضبط كون متطلبات هذا الفصل جرى احترامها .

(ج) يجب أن يظل تسجيل هذه الأنشطة محفوظا لمدة لا تقل عن سنتين.

(د) حينما تكون هيئة تسيير استمرار صلاحية الطيران المعتمدة معتمدة طبقا لترتيبات نظامية أخرى ، فإن نظام الجودة يمكن أن يتوافق مع نظام الجودة الذي يتطلبه ذلك الترتيب.

(هـ) في حالة النقل الجوي التجاري ، فإن نظام الجودة يجب أن يكون جزءا لا يتجزأ من نظام الجودة عند المستقل .

(و) في حالة هيئة صغيرة ، تفتقر إلى الامتيازات الممنوحة بموجب الفقرة 11.5 (ب) ، فإن نظام الجودة يمكن استنباله بحساب تنظيمي مضبوط .

9.9 - 12.9 - التعديلات المقام بها على هيئة

تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران

من أجل تمكين الوكالة الوطنية للطيران المدني من تحديد ما إذا كان هذا الملحق قد تم احترامه دائما ، فإن على هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران المعتمدة أن تبلغ الوكالة بأي اقتراح بشأن التعديلات التالية قبل إقرار هذه التعديلات :

1. اسم الهيئة ؛

2. موقع الهيئة ؛

3. مواقع أخرى توجد بها الهيئة ؛

(أ) يجب أن يجري تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران طبقا لنظام النقل الجوي هذا .

(ب) بالنسبة لأية طائرة مسيرة ، فإنه يجب على هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران :

1. تطوير وضبط برنامج صيانة للطائرات المسيرة بما في ذلك أي برنامج وثوقية مطبق ؛

2. يعرض برنامج صيانة الطائرات وتعديلاته على الوكالة الوطنية للطيران المدني للموافقة عليه وتوفير نسخة من البرنامج لمالك الطائرة غير المستغلة في النقل التجاري ؛

3. تسيير قبول التعديلات والإصلاحات ؛

4. ضمان أن يتم تنفيذ جميع أشغال الصيانة وفقا لبرنامج الصيانة المصادق عليه والمقدم طبقا لنظام النقل الجوي هذا؛

5. التأكد من تطبيق كافة إرشادات صلاحية الطائرات للطيران المطبقة والإرشادات العملية ذات التأثير على استمرار صلاحية الطائرات للطيران ؛

6. التأكد من أن جميع العيوب المكتشفة أثناء الصيانة المبرمجة أو المؤجلة قد تم تصحيحها من قبل هيئة صيانة معتمدة بما فيه الكفاية ؛

7. التأكد من أن الطائرة تسلم إلى هيئة صيانة معتمدة بما فيه الكفاية كلما كان ذلك ضروريا ؛

8. تنسيق الصيانة المبرمجة ، تطبيق إرشادات صلاحية الطيران ، استبدال القطع ذات العمر المحدود ، وضبط عناصر الطائرة من أجل التأكد من أن العمل يتم القيام به بشكل صحيح ؛

9. تسيير وأرشفة كافة تسجيلات استمرار صلاحية الطائرات للطيران و / أو التقارير المادية للمستغل ؛

10. التأكد من أن الوزن والتوازن يناسبان وضع الطائرة.

(ج) في حالة النقل الجوي التجاري ، حينما لا يكون المستغل معتمدا في الصيانة طبقا للنظم السارية ، يجب أن يبرم عقد صيانة مكتوب مع هيئة صيانة معتمدة أو مستغل آخر معتمد بفصل المهام المحددة في الفقرات 9.2-4.2 ، 3.2-5.2 ، و 3.2-7.2 ، ويضمن في نهاية المطاف ان الصيانة تتم من قبل هيئة معتمدة وتحديد دعامة الوظائف النوعية في الفقرة 5.12 (ب).

ويجب أن توافق الوكالة الوطنية للطيران المدني على العقود الأساسية للطائرات ، وعقود صيانة الخط المبرمجة وصيانة المحرك ، والتعديلات وكافة ملاحظاتها . ومع ذلك ، فإنه في حالة :

1. طائرة تتطلب صيانة خط مجدول . فقد يأخذ العقد شكل نظام الأشغال الفردية الموجه إلى هيئة معتمدة بما فيه الكفاية ؛

2. صيانة عناصر الطائرة ، بما في ذلك صيانة المحرك ، يمكن أن يأخذ العقد المذكورة في الفقرة (ج) شكل نظام الأشغال الفردية الموجهة إلى هيئة الصيانة.

9.9 - التوثيق

على هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران المعتمدة أن تمتلك وتستخدم بيانات الصيانة المحدثة

ج) بعد استلام إشعار المعاينات، يجب على الحائز على اعتماد هيئة تسيير استمرار صلاحية الطيران أن يحدد خطة عمل تصحيحية وأن يقنع الوكالة الوطنية للطيران المدني بأن هذه الإجراءات التصحيحية كافية في الاجال المحددة وبالاتفاق مع الوكالة الوطنية للطيران المدني.

ذيل 1 من الفصل 9 الاتفاق المتعلق باستمرار

صلاحية الطائرات للطيران

-- I عندما يكلف مالك هيئة استمرار صلاحية طيران بالقيام بمهام تسيير استمرار الصلاحية ، بناء على طلب من الوكالة الوطنية للطيران المدني ، فإنه يجب إرسال نسخة من الاتفاق مع المالك إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني حيث يتم تسجيل الطائرة فور توقيع الطرفين للاتفاق .

-- 2 يجب إعداد هذا الاتفاق مع مراعاة ترتيبات استمرار صلاحية الطائرات للطيران .

ويحدد الاتفاق التزامات الموقعين في هذا الشأن .

-- 3 يجب أن يتضمن على الأقل :

-- تسجيل الطائرة ؛

-- طراز الطائرات ؛

--رقم سلسلة الطائرة ؛

--اسم مالك الطائرة أو المؤجر المسجل أو مراجع الشركة ، بما في ذلك عنوان ، ومراجع هيئة استمرار صلاحية الطائرات للطيران ، بما في ذلك العنوان .

-- 4 يجب أن ينص على :

"يعهد الملك إلى الهيئة المعتمدة بتسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران للطائرات ، بالنسبة للطائرة ، تطوير برنامج الصيانة الذي ستقره الوكالة الوطنية للطيران المدني ، وتنظيم صيانة طبقا لبرنامج الصيانة المذكور لدى هيئة معتمدة

طبقا لهذا الاتفاق ، يلتزم الطرفان الموقعان بالوفاء بالتزامات كل منهما الخاصة بهذا الاتفاقية .

يشهد المالك بحسن نية تام ان جميع المعلومات المقدمة إلى الهيئة المعتمدة فيما يخص استمرار صلاحية الطائرات بالنسبة للطائرة ، صحيحة ، وأنه لن يتم تغيير الطائرة دون موافقة مسبقة من الهيئة المعتمدة .

في حالة عدم الامتثال نتيجة لسلوك أي من الموقعين ، فإن العقد يعتبر لاغ ، وفي هذه الحالة ، مالك مسؤول مسؤولية كاملة عن كل المهمة مرتبطة باستمرار صلاحية الطائرات للطيران بالنسبة للطائرة ويلتزم المالك بإبلاغ السلطات المختصة حيث جرى التسجيل ، في غضون أسبوعين " .

-- 5 عندما يقوم المالك بالتعاقد من الباطن لدى هيئة استمرار صلاحية طيران معتمدة ، تكون واجبات كل طرف على النحو التالي :

1. 5 التزامات الهيئة المعتمدة :

1. وجود طراز الطائرة في مجال تطبيق الاعتماد ؛  
2. احترام الشروط التالية والتي تشكل ضمان استمرار صلاحية الطائرات للطيران بالنسبة للطائرة ؛  
أ) وضع برنامج صيانة للطائرات ، بما في ذلك أي برنامج وثوقي متطور ؛

4. المدير المسؤول ؛

5. أحد الأشخاص المسؤولين عن تسيير صلاحية الطائرات للطيران ؛

6. التثبيبات ، الإجراءات ، مجال الأشغال و العمال الذين يمكن أن يؤثروا في الاعتماد .

في حالة اقتراح التغييرات بشأن العمال الذين تم يتم إشعار إدارتهم مسبقا ، فإنه يجب الإبلاغ عن هذه التغييرات في أقرب وقت ممكن .

13.9 التوثيق

أ) يجب أن تسجل هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران كل تفاصيل الأشغال المنجزة . ويجب أن تظل التسجيلات المطلوبة محفوظة .

ب) إذا كانت هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران قد استفادت من امتياز الفقرة 5،11 (ب) ، فإنها يجب أن تحتفظ بنسخة من كل شهادة اختبار صلاحية الطائرات للطيران والتوصيات الصادرة ، وكذا جميع الوثائق الملحقة .

ج) يجب أن تحتفظ هيئة تسيير استمرار صلاحية الطيران بنسخ من جميع التسجيلات المنصوص عليها في الفقرة (ب) على مدى ما لا يقل عن عامين بعد أن تكون الطائرة قد سحبت نهائيا من الخدمة .

د) يجب أن يتم تخزين التسجيلات في مكان آمن لحمايتها من الأضرار والتلف والسرقة .

هـ) جميع التسجيلات ، والأشرطة ، وما إلى ذلك من وسائل الحفظ المعلوماتي يجب تخزينها في موقع مختلف عن ذلك الذي يحتوي على بيانات العمل في بيئة تضمن أنها سوف تبقى في حالة جيدة .

و) عندما يتم نقل تسيير استمرار صلاحية الطيران لطائرة إلى هيئة أخرى أو إلى شخص آخر ، فإن كافة التسجيلات المحفوظة يجب نقلها إلى تلك الهيئة أو ذلك الشخص . يجب أن ترصد الهيئة أو الشخص الفترات الزمنية المحددة لاستمرار الاحتفاظ بهذه السجلات .

ز) في حال أوقفت هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران نشاطها ، فإن كافة التسجيلات المحفوظة تنقل إلى مالك الطائرة .

14.9 استمرار صلاحية الاعتماد

أ) يتم إصدار الاعتماد لمدة سنتين قابلتين للتجديد . يبقى ساري الصلاحية شريطة أن

1. تظل الهيئة معتمدة لهذا الملحق و

2. يكون للوكالة الوطنية للطيران المدني الوصول إلى الهيئة لتحديد ما إذا كانت ترتيبات نظام النقل الجوي يجري امتثالها ، و

3. لا يكون الاعتماد موضوعا للتنازل أو الانسحاب .

ب) بعد التنازل أو الانسحاب ، يجب إعادة شهادة الاعتماد إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني معاينات - 15.9

ب) تناسب معاينة المستوى 1 عدم الامتثال الحقيقي لمتطلبات استمرار صلاحية الطيران خافضا بذلك مستوى السلامة وملحقا الضرر بسلامة الرحلة

ب) تناسب معاينة المستوى 2 عدم الامتثال الحقيقي لمتطلبات نظام النقل الجوي هذا الذي يمكن أن يخفض مستوى الأمن وملحقا الضرر بسلامة الرحلة .

- ينبغي أن تكون جميع الصفحات مثقبة بما يسمح بترتيبها تحت غلاف مقاوم ذي صباره متحركة تسمح بالإدراج أو السحب بسهولة للصفحات عند تحديثها .  
 -- يجب أن تحتوي كل صفحة خرطوشة تشمل :  
 -- اسم المستغل  
 -- بيان عن الوثيقة "الدليل الخاص لهيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران"  
 -- النشر  
 -- التعديل  
 -- تواريخ الطبع / تعديل  
 -- فصل بيان تسيير الصلاحية  
 -- رقم الصفحة .  
 -- تطبق هذه التوجيهات على جميع عناصر بيان تسيير الصلاحية بما في ذلك الوثائق المشار إليها وما يرتبط بها من فصل لها عن الوثيقة الأساسية .  
 ملاحظة : في حال توفر بيان تسيير الصلاحية للطيران في نسخة "مستغلة" من الوثيقة الرسمية منه لتسهيل دراسته على المصالح الرسمية.  
 2. محتوى الدليل  
 في رأس بيان تسيير الصلاحية نجد الصفحات التالية :  
 - صفحة الغلاف التي تنص على :  
 -- الاسم الرسمي للمستغل  
 -- العنوان وأرقام هواتف وفاكس المقر والإدارة الفنية  
 -- دليل تعريفى بالبيان / طباعته / تاريخ / المرجع  
 - قائمة المحتويات ؛  
 - قائمة بالصفحات العاملة ؛  
 - قائمة بالإصدارات / التعديل في الوثيقة مع تواريخ طباعتها / التعديل المشتركة ؛  
 - وصفحة التعديل ؛  
 - قائمة المستلمين (الوكالة الوطنية للطيران المدني والمستلمين من داخل الشركة والمقاولين من الباطن) .  
 3 عرض التعديلات  
 ينبغي أن يورخ كل تعديل وأن يرقم ، وأن تنقل هذه المؤشرات وترد في كل صفحة جرى تغييرها .  
 وينبغي وضع بيان موجز، واضح بالتغييرات المسببة لنشر هذه التعديلات على الصفحة التي تم التبديل فيها والرسالة المرفقة إذا لزم الأمر .  
 وتعرض صفحة التعديل قائمة الصفحات المطلوب إدخالها (أو المطلوب إضافتها أو إلغاؤها) ، وتشتمل على عمود بالـ "سبب" أو "أداء" عرض " يتم الإبلاغ من هذا العمود على الصفحة أو مجموع الصفحات المعدلة إذا كان التعديل يشمل عدة صفحات متتالية . وتشتمل كل صفحة وفي مستوى خط أفقي واحد في الهامش الأيسر على إشارة للجزء المعدل  
 وفي حال وجود مبرر للتعديل فقط من خلال تغيير في الصفحات، ويوضع الخط في مستوى رقم الصفحة .  
 وعلى المسنول المعين حفاظ كل الصفحات التي جرى عليها التعديل وكافة عنيات النشر السابقة .  
 4 دليل مواصفات  
 هيئة تسيير صلاحية الطائرات للطيران . . .

(ب) تنظيم المصادقة على برنامج صيانة الطائرة ؛  
 (ج) بمجرد الموافقة عليها ، وتوفير نسخة من برنامج صيانة الطائرة إلى المالك ؛  
 (د) تنظيم عملية تفتيش للانتقال من برنامج الصيانة القديم للطائرة ؛  
 (هـ) تنظيم جميع أعمال الصيانة المنفذة من قبل هيئة معتمدة للصيانة ،  
 (و) القيام بتنفيذ كل التوجيهات المتعلقة بصلاحية الطائرات للطيران ؛  
 (ز) التأكد من أن جميع العيوب التي تكتشف أثناء الصيانة المجدولة أو المؤشر عليها من طرف المالك تم تصحيحها من قبل هيئة الصيانة المعتمدة ؛  
 (ح) تنسيق الصيانة المجدولة ، وتطبيق توجيهات صلاحية الطائرات للطيران ، وإبدال قطع الغيار ذات العمر المحدود ، ومتطلبات تفتيش عناصر الطائرة .  
 (ط) إخطار المالك كلما أوكلت الطائرة إلى هيئة صيانة  
 (ي) تسيير جميع السجلات الفنية ؛  
 (ك) توثيق كافة السجلات الفنية .  
 3. تنظيم الموافقة على جميع التغييرات و/أو أي إصلاح يجري على طائرة طبقا لمعايير إثبات الخراز قبل تنفيذها : تشكيلها بنقاط وأرقام ؛  
 4: إبلاغ الوكالة الوطنية للطيران المدني كلما تغيبت الطائرة عن الحضور في موعدها إلى الهيئة للصيانة اللازمة المطلوبة من قبل الهيئة المعتمدة ؛  
 5. إبلاغ الوكالة في حال عدم احترام هذا الاتفاق ؛  
 6. إجراء اختبار لصلاحية الطائرات للطيران بالنسبة للطائرة عند الضرورة وتقديم التوصيات إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني ؛  
 7. إعداد تقرير عن الأحداث ، كما تقتضيه النظم المعمول بها ؛  
 8. إبلاغ الوكالة الوطنية للطيران عند تعرض الاتفاق لمعارضة أحد الأطراف .  
 ذيل 2 من الفصل 9 : المرشد لتحرير دليل مواصفات هيئة تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران للمستغلين الحائزين على رخصة الاستغلال الجوي  
 1 . شكل الدليل وتقديمه  
 إنه من المستحسن أن يتم عرض الدليل (دليل تسيير الصلاحية) وفقا للتعليمات المذكورة أدناه .  
 - ينبغي أن يتم عرض الدليل في شكل ملف ليسهل إجراء تحديثه .  
 - يجب كتابة اسم المستغل على الغلاف و كذلك على حافة كل جزء  
 . - من أجل تسيير الرجوع إلى الوثائق ، يجب التمييز بين الفصول. هذا التمييز (إضافة ، هوامش ، الخ...) يجب أن يحمل الرقم و عنوان الفصل .  
 - يجب أن يكون الورق المستخدم أبيض اللون ، قويا وسميكا بما فيه الكفاية من أجل تجنب الشفافية إذا كان وقع الاختيار على السحب على الوجهين .  
 - ينبغي أن تكون الصفحة في الحجم التجاري المعياري (21 سم ، 7، 29 سم) . . .

- 4، 1 مكان وعمال فحص وصلاحيات الطائرات للطيران
- 4، 2 الإجراءات العامة لفحص صلاحية الطائرات للطيران
- 4، 3 مراجعة سجلات الطائرة
- 4، 4 إجراءات فحص الطائرة
- 4، 5 الإجراءات الإضافية لاستيراد طائرة .
- 4، 6 المسؤوليات ، وحفظ السجلات وسهولة الوصول إلى سجلات فحص صلاحية الطائرات للطيران
- الجزء 5 : الملاحق
- 1.5 نماذج من الوثائق .
- 5، 2 قائمة الموظفين المراجعين لصلاحية الطائرات للطيران .
- 5، 3 قائمة المقاولين من الباطن وفعال
- 5، 4 قائمة الهيئات الصيانة المتعاقدة .

## الفصل 10

1. 10 يجب إصدار شهادة تجديد الخدمة قبل الحلة في نهاية كل عملية صيانة .
- فحينما نتحقق من كون الصيانة الضرورية تمت بشكل صحيح ، فإنه يتوجب إصدار شهادة تجديد للخدمة :
  1. من قبل عامل الإثبات المناسب باسم هيئة الصيانة المعتمدة . - ، أو
  2. باستثناء مهام الصيانة المعقدة ، عن طريق عامل الإثبات ، أو
  3. طريق المالك الملاح.
- (ب) في حال ترخيص تجديد خدمة طبقا للفقرة الفرعية (أ) 2 ، يمكن لعمال التأهيل تقديم الدعم في إنجاز مهام الصيانة لعمال أو عدة عمال واقعين تحت وصايته المباشرة والمستمرة.
- (ج) ويجب أن يشمل تجديد شهادة الخدمة على التفاصيل الأساسية لعمل الصيانة المنفذ ، والتاريخ الذي أنجزت فيه الصيانة و :
  1. الهوية ، بما في ذلك مؤشر اعتماد هيئة الصيانة المعتمدة وعمال التأهيل الذين أصدروا هذه الشهادة ؛
  2. في حالة الفقرة الفرعية (ب) 2 "شهادة تجديد لخدمة" ، الهوية ، وعند الاقتضاء رقم رخصة عامل الإثبات المصدر للشهادة.
  - (د) بالرغم من الفقرة (ب) في حالة صيانة غير كاملة ، فإن مثل هذه الحالة يجب الإشارة له في شهادة تجديد الخدمة قبل إصدار الشهادة.
- (هـ) لا تسلم شهادة تجديد الخدمة في حال عدم الامتثال المعروف بالتعريض الجسم لسلامة الرحلة.
- 10.2 -- شهادة تجديد خدمة عنصر الطائرة
  - (أ) يجب إصدار شهادة تجديد خدمة بعد الانتهاء من انقيام بصيانة عنصر من طائرة حينما يكون العنصر مفكوكا من الطائرة.
  - (ب) تمثل شهادة الترخيص بتجديد الخدمة ، بالنسبة للوكالة الوطنية للطيران المدني ، شهادة تجديد خدمة لعناصر الطائرة.
  - 10.3 أهلية الملاح المالك

- جدول المحتويات
- الجزء 0 : التنظيم العام
- 0، 1 التزامات القائد المسنول .
- 0، 2 معلومات عامة .
- 0، 3 العمال
- 0، 4 الهيكلية .
- 0، 5 إجراءات إبلاغ الوكالة الوطنية للطيران المدني عن تطور الأنشطة ، والتراخيص ، والتنفيذ ، وموظفي الهيئة .
- 0، 6 إجراء التعديل .
- الجزء 1 : إجراءات تسيير استمرار صلاحية الطائرات للطيران
- 1، 1 استخدام التقارير المادية وتنفيذ LME (لائحة الأجهزة التي لا يمكن للطائرة الطيران بدونها)
- 1، 2 برنامج صيانة الطائرات (التطوير والتعديل) .
- 2، 3 نشاطات مسجلا أشغال الصيانة وتاريخ تنفيذها ، والمسؤوليات ، والأشرف ، والوصول .
- 1، 4 تشغيل ومراقبة توجبها صلاحية الطائرات للطيران
- 1، 5 فحص فعالية برنامج صيانة الطائرات .
- 1، 6 إجراء تنفيذ التعديلات القائمة .
- 1، 7 معالجة التعديلات والإصلاحات .
- 1، 8 الإبلاغ بالعيوب .
- 1، 9 الأنشطة الهندسية .
- 1، 10 برنامج الوثوقية .
- 1، 11 الفحص السابق على الرحلة .
- 1، 12 وزن الطائرة
- 1، 13 إجراءات الطيران التجريبي .
- الجزء 2 : إجراءات نظام الجودة
- 2، 1 سياسة الجودة النوعية في مراقبة تسيير صلاحية الطائرات للطيران ، برنامج ضمان الجودة وإجراءات تدقيقها .
- 2، 2 رصد نشاط تسيير صلاحية الطائرات للطيران .
- 2، 3 رصد فعالية برنامج الصيانة .
- 2، 4 التأكد من تنفيذ جميع أعمال الصيانة من قبل هيئة صيانة .
- 2، 5 التأكد من تنفيذ أعمال الصيانة التي تجرى بالتعاقد بالباطن قد جرت وفقا لهذا العقد من الباطن بما في ذلك مراقبة المتعاقدين بالباطن .
- 2، 6 عمال نظام الجودة .
- الجزء 3 : عقد الصيانة
- 3، 1 إجراءات اختيار هيئات الصيانة .
- 3، 2 التدقيق في الطائرات .
- الجزء 4 : إجراءات فحص صلاحية الطائرات للطيران
- الجزء الفرعي أ : استعراض صلاحية الطائرات للطيران غير المنفذ من قبل الهيئة المعتمدة من قبل المستقل
- 4، 0 اللجوء إلى وكالة خارجية
- الجزء الفرعي (ب) : فحص صلاحية الطائرات للطيران المنفذ من قبل الهيئة المعتمدة من قبل المستقل

2.1. يجب على أن يتوافق مع متطلبات صلاحية الطيران المطبقة على الطائرة المستخدمة لغرض النقل الجوي التجاري.

3.1. يجب أن تعمل الطائرة وفقا للبنود المنصوص عليها في شهادة صلاحية الطائرات للطيران وضمن الحدود المبينة في دليل طيرانها.

4.1. يجب أن تتم الموافقة للمدرب الاصطناعي على الرحلات بما فيها ممثلي المحاكاة أو أجهزة التدريب على الطيران، الذي يستبدل طائرة للقيادة أو السيطرة، في إطار متطلبات للمدربين الاصطناعيين على الرحلات وعلى المستقل الذي ينوي استخدام مثل هذه الأغراض الحصول على إذن من الوكالة.

### الفصل 1 : عموميات

1.1. بعد هذا النظام ن ن ج 6 - OPS1 مجموعة المتطلبات العملية لاستغلال طائرة مدنية لأغراض النقل الجوي من قاء أم. مستغل يقع مقر نشاطه التجاري الرئيسي أو عند الاقتضاء مقره الاجتماعي في موريتانيا وهو من سيرف لاحقاب " المستقل "

ولا ينطبق هذا على :  
أ- الطائرات المستخدمة من قبل مصالح الدولة في الدفاع والجمارك أو الشرطة؛

ب) في رحلت إنزال المظلات ورحلات ومكافحة الحرائق والرحلات الجوية لتحديد مواقع العودة.

2.1. يجب على أن يتوافق مع متطلبات صلاحية الطيران المطبقة على الطائرة المستخدمة لغرض النقل الجوي التجاري.

3.1. يجب أن تعمل الطائرة وفقا للبنود المنصوص عليها في شهادة صلاحية الطائرات للطيران وضمن الحدود المبينة في دليل طيرانها.

4.1. يجب أن تتم الموافقة للمدرب الاصطناعي على الرحلات بما فيها ممثلي المحاكاة أو أجهزة التدريب على الطيران، الذي يستبدل طائرة للقيادة أو السيطرة، في إطار متطلبات للمدربين الاصطناعيين على الرحلات وعلى المستقل الذي ينوي استخدام مثل هذه الأغراض الحصول على إذن من الوكالة.

### الفصل 2 : شهادة إثبات مستغل جوي

1-2. الاعتماد  
1.1.2- على كل مقابلة للنقل العمومي والعمل الجوي تابعة للقانون الموريتاني وترغب في الحصول على رخصة للقيام بالنقل الجوي لأول مرة :

أ) أن يوفر للوزير المكلف بالطيران المدني ملفا اعتماد ، متكون من العناصر التالية:

- طلب لهذا الغرض موجه للوزير المكلف بالطيران المدني يحتوي :
- اسم المنشأة وغرضها الاجتماعي ( شخص ، أو شخص اعتباري )
- نسخة مصدقة من النظام الأساسي للشركة

أ) الطيار المالك هو الشخص الذي يمتلك ، كذا أو جزئيا طائرة مصانة وحاصل على رخصة طيار سارية المفعول مع مواصفات الطراز أو الصنف المناسب.

ب) بالنسبة لأي طائرة أو تصميم بسيط للاستخدام الخاص مع كتلة إقلاع قصوى أقل من 2730 كلف ، وطائرة شراعية ومنطاد ، يمكن للمالك الطيار إصدار شهادة تجديد خدمة بعد عملية صيانة محدودة من الطيار المالك

ج) يجب تحديد الصيانة المحدودة للمالك الطيار ضمن برنامج صيانة الطائرات.

د) يجب أن تتم الإشارة إلى شهادة تجديد في دفاتر القيادة وأن تحتوي على التفاصيل الأساسية للصيانة التي تم القيام بها ، والتاريخ الذي جرت فيه تم هوية ورقم رخصة الملاح المالك المصدر للشهادة.

\*\*\*\*\*

مكرر رقم 290 صادر بتاريخ 07 أبريل 2011 يهصي باعتماد النظام الفني للطيران رقم 6 المتعلق باستغلال الطائرات.

المادة الأولى: يعتمد هذا المقرر و يتيح تطبيق الترتيبات التنظيمية الواردة في النظام الفني للطيران رقم ( 6 ) و التي تتناول المتطلبات المطبقة على استغلال أي طائرة مدنية لأغراض النقل الجوي التجاري من قبل أي مستغل يوجد مكان نشاطه التجاري الرئيسي وكذا، عند الاقتضاء، مقر عمله في موريتانيا.

المادة 2: ستحدد الإجراءات الفنية المتعلقة بتطبيق هذا النظام الفني للطيران بقرار من المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني.

المادة 3: يشكل ملحق هذا المقرر النظام الفني للطيران رقم 6.

المادة 4: يكلف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني بتطبيق هذا المقرر الذي ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الإسلامية الموريتانية.

## النظام الفني للطيران رقم 6 المتعلق

### باستغلال الطائرات

#### الفصل 1: عموميات

1.1. بعد هذا النظام ن ن ج 6 - OPS1 مجموعة المتطلبات العملية لاستغلال

طائرة مدنية لأغراض النقل الجوي التجاري من قبل أي مستغل يقع مقر نشاطه التجاري الرئيسي أو عند الاقتضاء مقره الاجتماعي في موريتانيا وهو من سيرف لاحقاب " المستقل "

ولا ينطبق هذا على :  
أ- الطائرات المستخدمة من قبل مصالح الدولة في الدفاع والجمارك أو الشرطة؛

ب) في رحلت إنزال المظلات ورحلات ومكافحة الحرائق والرحلات الجوية لتحديد مواقع العودة.

1.1.2.2- يوجه طلب منح رخصة المستغل الجوي أو تعديلها أو تجديدها إلى المدير العام للوكالة و ط م ويجب أن يحتوي على الأقل المعلومات التالية :

(أ) بالنسبة للمنح لأول مرة :

- اسم وعنوان مقدم الطلب ومقر عمله الرئيسي ؛
- معلومات عن التنظيم الإداري للمستغل وعن الأعضاء الرئيسيين ، وأسمانهم ومؤهلاتهم وخبراتهم العممية ؛
- معلومات تفصيلية عن النشاطات العملية المقترحة مع التركيز على المواضيع :
- طرز الطائرات ، وأدواتها ، وثائق الطيران ومعدات الاتصالات والملاحة وكذا المعدات المستخدمة الأخرى ؛
- الإجراءات ذات العلاقة بصيانة وتفتيش الطائرات والمعدات ؛
- معلومات عن كل فرد في الطاقم ، مع أنواع الشهادة المتوفرة عنده أو أرقام الرخص ، والشهادات الطبية و

في طراز الطائرة

- اعتمادات لتدريب وتأهيل الملاحين وموظفي الخدمات الأرضية ، فضلا عن المرافق والمعدات المتاحة ؛
- الطرق المسلوكة ، مع مخطط جغرافي ، الحد الأدنى لارتفاع الطيران ، ومطارات المقصد والإزاحة الممكن استخدامها عند الحاجة ، بما في ذلك معلومات عن إجراءات الاقتراب بانحد لأدواتي الأدنى ، لتشغيل المنظار المقصد ومرافق وخدمات الملاحة والاتصالات ؛
- تفاصيل عن طرق السيطرة والتشغيل والإتراء، وما سوف يستخدم ؛
- طبيعة العمليات - المسافرين، الشحن والبريد، والتشغيل في اليوم، والليل، في FVR وفي IFR
- وثائق، صلاحية الطيران والصيانة والنشاط التي ينبغي تقديمها للموافقة ومنها على الخصوص :
- \* دليل الاستغلال أو نشاط العمل الجوي
- \* دليل الاستغلال على الأرض والتي تغطي بالخصوص
- عمليات على الطريق المنحدر
- خدمات الركاب
- مناولة الأمتعة
- خدمات المقصورة
- فحص الوزن و
- تمرکز
- معدات الدعم الأرضي
- خدمات التزود بالوقود
- دليل ضبط وصيانة المستغل ؛
- \* برامج صيانة الطائرات المستقلة
- \* الإبلاغ المادي عن المعدات
- \* نسخ من عقود الصيانة المبرمة بين المستغل وأي هيئة صيانة معتمدة أو تم التصديق على اعتمادها من قبل الوكالة و ط م
- \*إفادة اكتتاب في بوليصة تأمين تغطي مسنولية مقدم الطلب في حالة

- نسخة من السجل التجاري الموريتاني ؛
- شهادة تسجيل في الدليل الوطني من دافعي الضرائب ؛
- الغاية من خدمات النقل الجوي أو العمل الجوي المطلوب؛
- طراز الطائرات . وسنة بنائها والأداء في تجهيزات الطيران
- (ب) إمكانية إثبات القدرة على التعامل مع التزاماته الحالية والمستقبلية في أي وقت ولمدة 24 شهرا من بداية عملية النشاط.
- وهكذا مع أن يرفق أي طلب للاعتماد بخطة عمل تغطي السنتين الأتويتين من العمل. ويقوم مقدم الطلب أيضا بتوفير جميع المعلومات المفيدة ، ولاسيما البيانات المشار إليها في الجزء أ من الملحق 2 (الضمانات المالية) والمعلومات مثل الإشعار المسبق ببرنامج التشغيل وعلى كل عملية تغيير في القدرة أو حجم العمل على أساس التدمج أو الشراء ، وإعادة عمل الشركة المنفحة وعند الاقتضاء تقييم النتائج والحسابات المالية المصدقة على النحو المحدد في الملحق 2 من هذا الفصل.
- (ج) وتستننى من ترتيبات الفقرة (ب) أعلاه شركات العمل الجوي
- فيما يجب على هذه الشركات في جميع الأوقات إثبات القدرة على أن إمكانياتها المالية تكفي لضمان النشاط المقترح أو توفير المعلومات اللازمة لتقييم النتائج المالية (النقطة 3 من الملحق 2 من هذا الفصل)، ناء على ضاب من الوكالة الوطنية للطيران المدني تمنح اعتمادات لمقاولي النقل الجوي بواسطة مقرر من الوزير المكلف بالطيران المدني متخذ بعد مشورة من اللجنة المكلفة بالترخيص لشركات النقل الجوي العمومي والعمل الجوي
- 3.1.2- ويبقى اعتماد الناقل الجوي صالحا طالما بقي الناقل الجوي يفي بالتزاماته المنصوص عليها بموجب هذا الاعتماد ووفقا لأحكام الأنظمة السارية. ومع ذلك ، فهو خاضع لمراجعة بعد نهاية السنة الأولى من إصدار هذا الاعتماد ، وكل ثلاث سنوات بعد ذلك في الشروط المنصوص عليها بأمر من الوزير المسنول عن الطيران المدني.
- 4.1.2- عندما يقوم ناقل جوي بوقف عملياته لمدة ستة أشهر أو هو لم يبدأ هذه العمليات خلال ستة أشهر من صدور اعتماد الناقل الجوي العمومي يخضع اعتماد هذا المستغل للمراجعة في الشروط التي يحددها المقرر الصادر من وزير الطيران المدني.
- 5.1.2 - بهدف القيام الفعلي بالخدمات الجوية للنقل العمومي والعمل الجوي يمنح المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني رخصة استغلال مدتها سنة لشركة النقل التي تفي بالشروط الفنية لهذا الفصل
- 3.2- رخصة المستغل الجوي
- 1.2.2 طلب الحصول على الرخصة ، أو تعديلها أو تجديدها

سنة أشهر قابلة للتجديد مرة واحدة ، لشركة بدأت لأول مرة عملها في مجال الطيران و ذلك ، في ضوء ظروف يعود تقديرها إلى المدير العام للوكالة و ط م بشرط أن يكون الملف المقدم مكتملا ريثما يتم تسليم الطائرات.

6.1.2.2- وتصدر الرخص لفترة سنة واحدة قابلة للتجديد

وفي الظروف نفسها المنصوصة لإصدارها .  
ومن جهة أخرى فإن عنى المستخدم أثناء هذا التجديد لرخصة الاستقلال أن يثبت أن إجراءات تصحيحية تم اعتمادها منه قبولا منه لعدم الملائمة الملاحظ أثناء التفتيشات المختلفة التي جرت في سريان مفعول الرخصة ، وأنها أكيدة.

7.1.2.2- يجب على المستقل ، في أقرب وقت أمكن ، إبلاغ الوكالة و ط م بجميع

التغيير في المعلومات المقدمة بموجب الفقرة 2.2.1.1 - أ .

2.2.2- المؤشر على الرخصة

ويجب أن يتحدد في الرخصة :

(أ) اسم وعنوان المقر الرئيسي لعمل الشركة

(ب) تاريخ الإصدار وفترة الصلاحية ؛

(ج) وصفا لنوع العمليات المرخصة

(د) طراز الطائرات المرخص للاستقلال ؛

(هـ) علامات تسجيل (التزقيم) الطائرات المرخصة

(و) مناطق العمليات المرخصة؛

(ز) القيود الخاصة ؛

(ح) الاعتمادات / تصاريح محددة مثل :

- الفئة الثانية / الفئة الثالثة (بما في ذلك الحد الأدنى المسموح به)

- (MNPS) مواصفات الحد الأدنى من أداء الملاحة

- (ETOPS) تشغيل الطائرات بمحركين للمسافات الطويلة ،

- (RNAV) الملاحة في المنطقة

- (RVSM) ، وفصل الحد الرأسي الأدنى في النزول

- نقل البضائع الخطرة

(ط) عنوان الوكالة و ط م.

2.2.2.1.2- ولا تعتبر الرخصة صالحة إلا في الشروط ووفق التحفظات الواردة في الاستمارة في شكل إجراءات محددة مصاحبة

الوكالة الوطنية للطيران المدني موريتانيا الصفحة / 29  
2.2.2.2.. تمثل هذه الرخصة والأدونات ، والشروط والقيود المرتبطة وتشمل ترجمة إلى اللغة الإنجليزية.

يجب أن تتم المصادقة على نسخة تكون جزءا إلزاميا من الوثائق على متن الطائرة.

3.2.2.2. يتوفر نموذج من الرخصة و المواصفات المحددة لعملية الاستقلال، جنبا إلى جنب في المرفقات أ-1، أ-2، أ-3 و أ-4 من هذا الفصل.

3.2.2. العمل :

1.3.2.2. يجب على أن يعين مديرا مسنولا مقبولا لدى الوكالة و ط م بيده السلطة القانونية والمالية لضمان أن تكون جميع الأنشطة المتصلة بالعملية والصيانة يمكن تمويلها

وقوع حادث ، لاسيما اتجاه الركاب والأمتعة والبضائع ، البريد وطرف ثالث.

ب) لتعديل أو تجديد أو تحديث للمعلومات المطلوبة في الفقرة (أ).

2.1.2.2 يجب أن يقدم الطلب في أجل أقصاه :-

- 60 يوما قبل بدء النشاط المقصود لأول منح

- 30 يوما قبل بدء النشاط المقصود في حال التعديل

التعديل إلا في حالات خاصة ، وبعد موافقة الجهات المختصة في الوكالة الوطنية للطيران المدني (عنى سبيل المثال عند تعديل بسيط من قائمة الطائرات التي تغطيها رخصة الاستقلال الجوي) ؛

- وقبل 30 يوما من تاريخ انتهاء رخصة الاستقلال الجوي عند التجديد.

3.1.2.2 - تتم معالجة طلبات رخصة الاستقلال الجوي خلال مدة أقصاها

شهرين من تاريخ ورودها . وخلال هذه الفترة ، يمكن طلب أي معلومات إضافية ضرورية لفحص الطلب .

4.1.2.2- يمكن تقديم طلب للحصول على رخصة الاستقلال الجوي أو تعديلها من السلطات المختصة في الوكالة و ط م من دراسة جميع الجوانب الأمنية لعملية الاستقلال المقترحة.

5.2.1.2. ولا يصدر المدير العام للوكالة و ط م رخصة استغلال جوي أو يعدل فيها إلا بعد استعراض الوثائق المحانية ، المعلومات المقدمة ، وبعد إجراء تحقيق عن المنظمة و التدابير المنفذة من قبل المستقل ، و عند :

- إثبات مقدم الطلب للوكالة و ط م أن بمقدوره :

أولا: إنشاء وصيانة منظمة مناسبة ، وطريقة للإشراف والرقابة على الطيران ؛

ثانيا. الامتثال لبرامج التكوين والتدريب المطلوبة ؛

ثالثا. إنشاء هيكلية تنظيمية تبرز المسؤوليات والصلاحيات انتيبيورية في جميع الوظائف الصلة ذات بخدمات الدعم في التوقف

وتجب باستمرار مراعاة مسؤولية المستقل ذات بخدمات الدعم في التوقف عندما تكون وظائف وخدمات الدعم في التوقف معاملة بالباطن بشكل تام أوفي جزء منها مع عارض خدمة

رابعا. تلبية متطلبات استمرار صلاحية الطائرات للطيران وصيانة طائراته ، بما يتسق مع طبيعة ومدى العمل المحدد ؛

خامسا . والاحترام وفق العمل المطلوب متطلبات

الفقرات 2.2 (3) ، (4) ، (5) ، (6) ، (7) ، و(8) أدناه ، وتلك المتعلقة بالاعتمادات العامة الإضافية المطلوبة ..

- المصادقة على نظام الصيانة وفقا لترتيبات الفصل الرابع- نظام صيانة

للمستقل الجوي واستمرار صلاحية الطائرات للطيران.

- برنامج للتفتيش والرقابة المفاجئة موضوع الفقرة 2.2 (9) أدناه لا يظهر أي نقص قد يؤثر على سلامة العمليات المرخصة.

في حالة الامتناع من إصدار الرخصة المطلوبة ، يوجه إبلاغ بالقرار إلى مقدم الطلب مع تحديد أسباب الامتناع ومع ذلك ، يمكن منح رخصة مؤقتة للاستقلال ل مدة

وعلى أعضاء طاقم الطائرة أن يثبتوا كفاءاتهم اللغوية في الإنجليزية

2.4.2.2 ويجب ان يتأكد المستغل من كون جميع الموظفين المعيّنين أو المرتبطين مباشرة بالعمليات على الأرض أو أثناء الطيران ، أو المرتبطين مباشرة بهذه العمليات قد حصلوا على التدريب المناسب ، وقد أثبتوا القدرة على أداء المهام الموكلة له ، وأنه واع للمهام الملقاة على عاتقه والمسئوليات المترتبة عليه وعلى العلاقة التي تربط هذه المهام والعمل ككل

3.4.2.2 ويعتمد عدد الموظفين على الأرض على طبيعة ومدى العمليات وعمليات المساعدة الأرضية ، على وجه الخصوص ، يجب اقتصاص التعيين فيها على عمال لهم معارف عميقة بالمسئوليات داخل المنظمة.

4.4.2.2 وعلى المستغل الذي يستخدم منظمات أخرى لتقديم عدد من الخدمات ، عليه

مسؤولية الحفاظ على المعايير المناسبة. في هذه الحالة

التأكد من أن أي معمل الباطن معهم يفي بالمعايير المطلوبة.

5.2.2. الضبط :

1.5.2.2 يخضع أفراد الطاقم والعمال على الأرض لتفتيش الكفاءة التي يجب أن يقام من قبل أشخاص من ذوي الخبرة والمؤهلات الكافية لضمان الامتثال للمعايير المنصوص عليها في دليل الاستغلال.

2.5.2.2 يجب تحديد مهام ومسئوليات هؤلاء المشرفين و

وأي خدمة في الرحلة منظمة بصورة تمكنه من الوفاء بمسئولياتها في الضبط

ثالثاً) ويعتمد عدد المشرفين المطلوب تعيينهم إلى هيكل المستغل وموظفيه.

6.2.2. البنية التحتية

1.6.2.2 ويجب على المستغل ضمان أن تكون المساحة المتاحة لقاعدة التشغيل كافية للموظفين المكلفين بسلامة عمليات الطيران. فمن المناسب استيعاب حاجة الموظفين على الأرض والمكلف بضبط شحن العمليات ، والتخزين ، وتقديم الكشوفات الأساسية وتخطيط الرحلات حسب الأطقم.

2.6.2.2 يجب أن تكون الخدمات الإدارية للمشغل قادرة على التقديم الفوري لتعليمات

7.2.2. لغة مشتركة:

1.7.2.2 يجب على المستغل التأكد من أن جميع أفراد الطاقم يمكن التواصل بلغة مشتركة.

2.7.2.2 ويجب على المستغل التأكد من أن جميع الموظفين المنتدبين للعمليات يمكنهم فهم لغة التحرير في أجزاء دليل العمل المتعلقة بمهامهم ومسئولياتهم.

3.2.7.2 ويجب على المستغلين الموريتانيين والأجانب ضمان توفير إرشادات السلامة

للركاب المغادرين والقادمين الى موريتانيا باللغة العربية وأية لغة أخرى من منظمة الطيران المدني الدولي.

8.2.2. إدارة المستغل السلامة :

وتنفذها وفقاً للوائح السارية.

2.3.2.2. ويجب أن يتوفر المستغل على بنية هيكلية لتأطير مصممة و مواتية بشكل فعال لضمان سلامة الطيران.

ويجب أن تتضمن المسئوليات التأطيرية خمس وظائف رئيسية هي :

(أ) تحديد سياسة المستغل لسلامة الطيران ؛

(ب) تخويل المسئوليات والمهام ومنح بعض الأفراد تعليمات ، كافية لتنفيذ سياسة التشغيل والامتثال لمعايير السلامة ؛

(ج) ضبط معايير سلامة الرحلات ؛

(د) تسجيل وتحليل جميع الثغرات وأوجه القصور التي تم تحديدها ، وتنفيذ الإجراءات التصحيحية و التحقق من تنفيذ التدابير التصحيحية المعتمدة ؛

(هـ) تقييم أداء سلامة المستغل لمنع نمو الاتجاهات غير المرغوب فيه واتخاذ تدابير

السلامة المستقلة أو الحفاظ على مستوى

الأمن المقبول كما هو محدد من الوكالة الوطنية للطيران المدني

3.3.2.2. يجب أن المعين المستغل مسئولين تقبل بهم الوكالة و ط م يعهد إليهم بـ :

- عمليات الطيران ؛

- نظام الصيانة ؛

- دور التشغيل على الأرض؛

- تكوين وتدريب عمال المستغل

بالنسبة للمشغلين الذين يستخدمون 20 شخصاً في الأقل كامل الوقت ، يمكنه وضع واحد أو أكثر من المجالات المذكورة أعلاه تحت مسؤولية موظف مسئول يعين لذلك برضى الوكالة و ط م

4.3.2.2. ويجب أن تكون للمسئولين المعيّنين مؤهلات إشراف متنوعة تدعمها مهارات تقنية أو عملية مناسبة في مجال الطائرات المخصصة مع وجود مؤشرات تؤخذ بعين الاعتبار

عند تعيين المسئولين المختارين يشرف على تنصيبهم المدير العام الوكالة الوطنية للطيران المدني

5.3.2.2 ويجب أن يصف دليل العمليات وبصورة مفصلة مهام ومسئوليات القادة المعيّنين ، بما في ذلك أسماءهم ويجب اطلاع الوكالة و ط م كتابة على أي تغيير في وضع أو وظيفة حالية أو في المستقبل.

6.3.2.2 يجب على المستغل ضمان استمرارية الإشراف على النشاط ومراقبة التشغيل في غياب أحد المسئولين المعيّنين.

7.3.2.2 ولا يمكن لشخص جرى تعيينه من قبل حامل رخصة تشغيل أن يعين من آخر.

8.3.2.2 وعلى المسئولين المعيّنين ، والذين عليهم تقديم تقارير مباشرة إلى القادة المسئولين، توفير عدد من ساعات العمل كافية لتمكينهم من أداء المهام التوجيهية المتعلقة بحجم ومجال نشاط المستغل

4.2.2. الكفاية والإشراف على طاقم العمل :

1.4.2.2 يجب على المستغل توظيف طاقم طائرة وطيارين بقدر كاف لعمله المطلوب وتدريبهم

والإشراف عليهم طبقاً للإجراءات التنظيمية السارية؛

يجب أن تُظهر لمعلومات الطوارئ و الحرجة ،  
والمعلومات ذات الاستخدام المتكرر في أوراق بطاقات  
وأدلة للاستشارة السريعة

2.9.2.2 يجب اعتماد نظام توثيق سلامة الرحلات  
قبل تنفيذه في ظروف واقعية . وينبغي التحقق من  
صحة التركيز على الجوانب الحاسمة في استخدام  
المعلومات من أجل اختبار فعاليتها العملية وينبغي  
التحقق من أن على مسلسل التصديق أن يحص  
الجوانب الحاسمة والتداخل بين جميع الجوانب التي قد  
تحدث أثناء عمل الرحلة.

ويجب أن يتضمن نظام توثيق سلامة الرحلات مؤشر  
رئيسيا يسمح بالعثور والرد بسرعة على المعلومات  
وفي أكثر من وثيقة تشغيل.

3.9.2.2 ويجب على المستغل وضع نظام للمراقبة ،  
واللتقاط ، وفحص وتوزيع ومراجعة المعلومة بهدف  
معالجة المعلومات والبيانات من مختلف المصادر لطرز  
الاستغلال المنفذ بما فيه ( دون حصر للقائمة ) دولة  
المستغل ودولة التصميم ودولة التسجيل والمصنعين و  
موردي المعدات.

3.2.9.4 يجب على المستغل أن ينشئ نظاما لجمع و  
استعراض ونشر المعلومات بهدف معالجة المعلومات  
الناشئة عن التغييرات في الأنشطة التي يمارسوها ،  
بما في ذلك التغييرات :

(أ) الناتجة عن تركيب معدات جديدة ؛

(ب) نتيجة للتجربة في مجال الاستغلال

(ج) لسياسات و إجراءات المستغل ؛

(د) الواقعة على الرخصة ؛

(هـ) الهادفة للحفاظ على الاتساق في مناحي الأسطول  
المتعددة.

5.9.2.2 - مراجعة نظام سجلات سلامة الرحلات :

(أ) بانتظام (على الأقل مرة واحدة في السنة) ؛

(ب) بعد الأحداث الكبرى (الاندماج والافتناء والنمو  
السريع ، التقليل ، الخ).

(ج) بعد التغيير في التكنولوجيا (إدخال معدات جديدة) ؛

(د) بعد تغيير أنظمة السلامة.

6.2.9.2 يجب أن تكون الإجراءات التي اعتمدها  
المستغلون والهادفة لنشر المعلومات الجديدة منظمة  
وفق السرعة والاحتياج لها.

7.9.2.2 تجب إعادة النظر في المعلومات الجديدة  
والموافقة عليها خلال النظر لتأثيرها على عموم وثائق  
نظام سلامة الرحلات الجوية.

2.2.9.8 يجب على المستغل أن يعتمد أيضا نظاما  
لرصد لضمان التأكد من أن موظفي التشغيل يتوفرون  
على معلومات حديثة. هذا وينبغي أن يشمل نظام رصد  
على إجراءات للتحقق من أن العمال قد حصلوا على  
آخر التحديثات.

9.9.2.2 يجب على المستغل الحفاظ على أدلة رحلات  
تشغيل الطائرات من خلال إضافة التغييرات التي  
أصبحت ملزمة من قبل الوكالة و طم

10.9.2.2 يجب على القائم بالتشغيل تقديم نسختين  
من دليل الاستغلال و / أو نشاطات العمل الجوي ، و 2

1.8.2.2 يجب ان يضع المستغل نظام تسيير للسلامة  
مقبول لدى الوكالة و طم  
يقوم على الأقل :

(أ) بتحديد المخاطر التي تتعرض لها السلامة  
(ب) بضمان تنفيذ التدابير التصحيحية اللازمة للحفاظ  
على مستوى الأمان قبلت الوكالة الوطنية للطيران  
المدني تحقيقه وهي التي حددته في الأصل.

(ج) بالمراقبة المستمرة وال تقييم المنتظم لمستوى  
الأمن القائم ؛

(د) باستهداف التحسين المستمر مستوى السلامة  
العامة.

2.5.2.2 يجب أن يحدد نظام تسيير السلامة بوضوح  
خطوط المسؤولية في المجال الأمني في المنظمة  
المستغلة ، بما في ذلك المسؤولية المباشرة للمسؤولين  
المعينين لتأطير الأفراد في المجال الأمني.

3.8.2.2 على مستغلي الطائرات ذات الوزن المصدق  
البالغ عند الإقلاع 20.000 كلغ وضع والحفاظ على  
برنامج لتحليل بيانات الرحلة كجزء من نظام إدارة  
السلامة.

ويجوز لمستغل إبرام عقد مع الغير بهدف تنفيذ برنامج  
تحليل بيانات الرحلة مع الاحتفاظ بالمسؤولية العامة  
لمثل هذا البرنامج.

4.8.2.2 ولا يعتبر برامج تحليل بيانات الرحلة مؤديا  
لعقوبة و هو يحتوي على ضمانات كافية لحماية  
مصادر البيانات.

9.2.2 نظام التوثيق حول السلامة :

1.9.2.2 ، يجب على المستغلين ضمن نظامهم في إدارة  
السلامة إنشاء نظام توثيقي حول سلامة الرحلات معد  
للاستخدام وتوجيه عمال التشغيل.

2.9.2.2 يجب تنظيم نظام توثيق سلامة الرحلات وفقا  
للمعايير التي تسهل البحث عن المعلومات اللازمة  
للعلمية في رحلة وعلى الأرض والواردة في وثائق  
استغلال مختلفة

هي مكونات النظام ، وتسيير ونشر ومراجعة وثائق  
التشغيل.

يجب ان تكون المعلومات الواردة في وثائق نظام سلامة  
الرحلات مجمعة في وفقا لأهميتها  
واستخدامها ، وعلى النحو التالي :

أ- المعلومات في حالات الطوارئ مثل هذه المعلومات  
الهامة والتي قد يعرض عدم توفير المباشر سلامة  
الاستغلال للخطر؛

(ب) معلومات عاجلة : هذه المعلومات والتي قد يخلق  
عدم توفر في وقت قصير تأثيرا على المستوى الأمني  
أو قد يتسبب في تأخير في العمل ؛

(ج) المعلومات ذات الاستخدام المتكرر ؛

(د) المعلومات المرجعية ، وهي على سبيل المثال تلك  
المعلومات اللازمة للعمليات ولكنها لا تتطابق مع ما في  
التعريفات الواردة في الفقرة (ب) أو (ج) ؛

(هـ) المعلومات التي يمكن تجميعها وفقا للمراحل التي  
تستخدم فيها أثناء الرحلة.

دليل استغلال مؤقت ، شريطة معرفته للمعلومات اللازمة لمواصلة التشغيل مع المتطلبات النظامية في مجال السلامة ويحدد المدير العام للوكالة و ط م وانطلاقاً من الظروف الخاصة الأجل المطلوب من المستغل فيه إيداع دليل استخدام يطابق متطلبات هذه المادة ويجب أن لا يتجاوز الأجل فترة من ستة أشهر.

يجب أن يودع هذا الدليل في نفس الشروط التي يودع فيها الدليل نهائي.

4.3.2- مراقبة دليل التشغيل.

قد يقوم المدير العام للوكالة و ط م بفرض تعديلات على خط العملية إذا لوحظ :

- أن محتويات الدليل لا تتوافق مع الأنظمة التقنية للعمليات .

- أن العمال المعنيين بتشغيل الطائرات يجهلون الإجراءات الضرورية الخاصة بالسلامة.

وعلى المستغل إبلاغ المصالح المختصة في الوكالة الوطنية للطيران المدني إذا ما يطلب ، جميع الوثائق التي

قد يحتاج لضبط على دليل العمليات.

5.3.2- وجود دليل تشغيل الطائرات.

يجب توفير أي جزء من دليل العمليات مفيد لتنفيذ المهمة على متن الطائرة.

6.3.2- استخدام دليل التشغيل.

يجب على المستغل وموظفيه ، خاصة أطقم الطيران ، استخدام دليل العمليات لإنجاز مهماتهم ، و عليهم الالتزام بالتعليمات الواردة فيه وضمن التنفيذ الصارم له.

7.3.2- تعديل الدليل التشغيل.

أي تعديل في المستغل أو منظمة المستغل وكذا الطائرة ذات التأثير على دليل التشغيل

يجب أن يسبق بتعديلات في هذا الدليل .

وبالإضافة إلى ذلك ، و خارج التعديلات المبررة بتوابع الاستغلال أو نتيجة التطور في النظم يكون من الواجب على المستغل أن يضع احتمالاً ضمن نظام تسيير وثائق السلامة لديه مراجعة سنوية لدليل تشغيله.

ويجب أن تتبع التعديلات نفس الإجراءات والمطبقة في الدليل الأساسي.

8.3.2- تحديث الدليل.

أي تعديل يجب أن يؤدي إلى تحيين، ويجب أن تظل كافة نسخ الدليل محدثة

2.3.9. - انتهاء استخدام دليل التشغيل

ويجب على المستغل إبلاغ المدير العام و ط م بوقف استخدام الدليل عند وقف العمل به ويقتضي الانقطاع عن استخدام دليل التشغيل لفترة تربو على ستة أشهر من المستغل وأجب القيام بإجراءات جديدة لإيداع دليل

10.3.2- الشكل والمضمون.

وينبغي أن لا يكون هذا الدليل مجرد حشر للنصوص التنظيمية وحتى لا يجوز ورودها، إلا في حالات خاصة في صيغتها الأصلية، بل التعبير عنها في شكل تعليمات

تسختين من دليل مراقبة صيانة المستغل وجميع التعديلات أو التنقيحات عليه.

2.2.9.11 يجب على المستغل إنشاء و حفظ على منهاج للمراقبة التشغيل توافق عليه الوكالة و ط م لضمان أن تجري كل رحلة عاملة وفقاً لرخصة الاستغلال الجوي وللمواصفات المنصوص عليها في دليل الاستغلال .

12.9.2.2 يجب على المستغل إقامة مرافق مساعدة في الأرض بهدف ضمان سلامة الرحلات الجوية و تأمينها على قاعدة الاستغلال الرئيسي و على مختلف صعد الوسائل و طرق المساعدة التشغيلية المناسبة لكل منطقة أو طراز.

13.9.2.2 يجب على المستغل التأكد من استجابة تجهيز طائراته و طواقمها لمتطلبات المنطقة والطراز المستخدم.

الاستماع

قائمة - ترجمة للكلمات.

©2010 أدوات الأعمال مجموعة أدوات المترجم معلومات عن الترجمة من Google المدونة الخصوصية مساعدة

14.9.2.2 يجب أن يمتثل المستغل لمتطلبات الحفاظ على استمرار صلاحية الطائرات للطيران وعلى الصيانة جميع الطائرات المستغلة طبقاً لرخصة استغلاله

15.9.2.2 يجب على المستغل السماح

للمصالح المختصة للوكالة الوطنية للطيران المدني بالنفوذ لتنظيمه ، و طائراته ومرافقه ولمقاوليه من الباطن عند الاقتضاء ، للحصول على تأكيد استمرار الامتثال لأحكام هذا الفصل.

3.2 دليل الاستغلال

1.3.2 تعريف

دليل العمليات (أو لاستغلال ) هو وثيقة تمنح عمال التشغيل في النقل العمومي المعنيين بتشغيل طائرة خاصة ، القواعد والإجراءات الواجب اتباعها وكذا جميع المعلومات اللازمة للتحقيق مختلف أهداف العملية في السلامة الكافية.

2.3.2- يوفر للعاملين

لا يمكن لمشغل من درجة شركات النقل العام البدء في تشغيل الطائرات إذا لم يكن لديه دليل استغلال ملائم أو إذا لم يضعه بتصرف العاملين المعنيين. ويجب أن يكون دليل العمليات سهل الاستخدام للقيام باعداد ، والقيادة ، و السيطرة معالجة بيانات الرحلة.

ويجب عليه بهدف السماح للإدارة من التأكد أن وحدة الاستغلال تمثل مجموعة متسقة ، ومن جهة أخرى من كون السياسة المحددة من قبل المستغل ، والتوجيهات والإرشادات والمعلومات الموجهة للعمال تحترم النظم التقنية النافذة ، ولا سيما في مجال السلامة

2.3.3- إيداع دليل التشغيل.

ويجب على المستغل إيداع هذا الدليل لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني قبل بدء استغلال خدمة طائرة.

ومع ذلك ، عندما يبدأ المستغل تشغيل

نموذج طائرة مختلف عن تلك التي كان

يستخدم بالفعل ، فإنه يمكنه إعداد

على المستغل أن يضع احتمالا ضمن نظام تسيير وثائق السلامة لديه مراجعة كل 24 شهرا على دليل تشغيله. ويجب على المستغل إبلاغ المدير العام و ط م بوقف استخدام الدليل عند توقف العمل به ويقتضي الانقطاع عن استخدام دليل التشغيل لفترة تربو على ستة أشهر من المستغل واجب القيام بإجراءات جديدة لإيداع دليل

#### 7.4.2- الشكل والمضمون :

وينبغي أن لا يكون هذا الدليل مجرد حشر للنصوص التنظيمية وحتى لا يجوز ورودها، إلا في حالات خاصة في صيغتها الأصلية، بل التعبير عنها في شكل تعليمات، وأوامر.. إلخ

يضعها المستغل ويكيفها مع عمله ومع العاملين معه المكلفين بتنفيذ المهام .

#### 2.5.2. خدمات الطوارئ الطبية :

##### 1.5.2 كل مشغل الخدمات

وعلى المستغل أو عامل جوي ، الحاصل على ترخيص إضافي لخدمة الطوارئ الطبية ، أن يتأكد أثناء الرحلة الطبية من وجود طبيب أو إذا تعذر ذلك فممرض أو ممرضة

#### 2.5.2 تكييف المعدات :

يجب أن يتوفر على متن الطائرة طبية في رحلات الطوارئ ما يلي :

- إتاحة مساحة لتركيب محفة أوضاع مرتبة أو النقالة اللازمة لنقل المريض والمصاب في

وضعية استلقاء ، يجب التخطيط لموقع للنقالة أو الفراش بحيث يمكن في حالات الطوارئ إخلاؤها بسهولة وسرعة من الطائرة ؛

- موقع لكل الأطباء المصاحبين ؛

- مساحة للمعدات الطبية ليكون من السهل الوصول إليها أثناء الرحلة ؛

- كفاءات معتمدة لتركيب مجموع الأجهزة والمعتمدة الطبية و النقالة أو الفراش ؛

- ويجب أن يكون بالإمكان إدخال المريض أو المصاب بسهولة في وضع استلقاء داخل الطائرة ؛

- يجب أن تسمح قابلية سعة لطائرة بتركيب المنقلة أو الفراش واثنين من المرافقين طبيين ، مع وجود أحدهم عند رأس المريض أو المصاب المنقول. ويجب توفر

الإمكانية للأطباء لبلوغ جميع أجزاء جسم المريض أو المصاب المنقول كما يمكن الوصول إليها بسهولة من

طرف أحد المرافقين الآخرين

- حجز مساحة حداها الأدنى متر مكعب تخصص للمعدات الطبية

#### 2.5.2 مواد الإسعاف الأولية :

يجب إعداد قائمة بمعدات الطوارئ الطبية اللازمة في الطائرة وتلحق بدليل عمل المستغل ويجب تفصيل هذه

القائمة من حيث الأنواع ، العدد ، والحجم ومختلف توصيلات المواد

ويجب اعتماد جميع المواد المدرجة في هذه القائمة ونفس الشيء بالنسبة لتركيبها وتمديدتها

، وأوامر.. إلخ يضعها المستغل ويكيفها مع عمله ومع العاملين معه المكلفين بتنفيذ المهام .

#### 11.3.2 الإجراءات المعتمدة-

عندما يتطلب الأمر المصادقة على الإجراءات التي يصدرها المستغل ، وأن تدمج بالدليل

وهذه الأحكام ، تجب إعادة إنتاجها ضمن الدليل وفي الشكل الذي تمت المصادقة عليها فيه ، وتجب من جهة

أخرى الإشارة إلى المصادقة والتاريخ التي منحت فيه العاملة في النموذج الذي كان

#### 2.4.4 دليل أنشطة العمل الجوي

##### 1.4.2- توفير الدليل :

لا يمكن لمستغل من رتبة شركات العمل الجوي أن يستخدم طائرة

في إطار نشاطات العمل الجوي في موريتانيا إلا إذا وفر للعاملين المعنيين دليل نشاطات عمل جوي

ودليل نشاطات العمل الجوي ، وثيقة يتم إعدادها من قبل المستغل. وهو يهدف إلى أن يوفر للمستغل

والعاملين قواعد وإجراءات للإتباع إضافة إلى كل المعلومات والتوجيهات الضرورية لبلوغ كل أهداف

النشاط في ظروف سلامة مقبولة

#### 2.4.2. الإيداع

يودع الدليل لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني و بهذا الإيداع يكون المستغل قد أبلغ المدير العام للوكالة

و ط م والمصالح المختصة في التنظيم عن الإجراءات التي يضع للتأكد من جهة من ضمان من كون النشاط

يشكل وحدة متماسكة وثانيا أن التعليمات والأوامر والمعنومات الموجهة للعاملين تمكن من احترام

القواعد الفنية المطبقة ذلك على الخصوص في مجال السلامة .

ويجب أن تسلك التعديلات نفس الإجراءات المنفذة في الإيداع الأولي

#### 3.4.2- السيطرة :

قد يقوم المدير العام للوكالة و ط م بفرض تغييرات على الدليل إذا ارتأى أن محتوياته لا تتوافق مع الأنظمة

التقنية المطبقة على النشاط أو أن عاملي المستغل يجهلون الإجراءات

اللازمة لضمان ظروف سلامة ملائمة.

#### 4.4.2- وجود الدليل على متن الطائرة.

أي جزء من دليل أنشطة العمل الجوي عمل مفيد في تنفيذ المهمات

يجب أن يتوفر على متن الطائرة.

#### 5.4.2- استخدام دليل النشاط الجوي.

يجب على المستغل وموظفيه ، خاصة أطقم الطيران ، استخدام دليل النشاط الجوي لإنجاز مهماتهم ، و عليهم

الالتزام بالتعليمات الواردة فيه وضمان التنفيذ الصارم له.

#### 6.4.2 - تعديل الدليل

إن أي تعديل له تأثير على دليل النشاط الجوي يجب أن يقابله تعديلات في هذا الدليل .

وبالإضافة إلى ذلك ، و خارج التعديلات المبررة بتوايح الاستغلال أو نتيجة التطور في النظم يكون من الواجب

ب) 3.7.2. قائمة ضبط إجراء تفتيش على الطائرة:

ت) يجب أن يسهر المستغل على ضمان وجود  
ث) على متن الطائرة قائمة لنمط المعاملات  
المطبوعة لإجراء التفتيش عن قنبلة في حالة وجود  
تهديد بتخريب أو تفتيش الطائرة بحثا عن الأسلحة  
والمفجرات أو أجسام  
ج) خطيرة أخرى يمكن أن تكون مخبأة ، عند  
وجود سبب وجيه للاعتقاد بأن الطائرة قد تكون عرضة  
لعمل إجرامي .

ح) وينبغي أن تستند هذه القائمة على عناصر  
توجيهية تتعلق بجودة الإجراءات في حال اكتشاف  
قنبلة أو غرض مشبوه وعلى المعلومات حول موقع  
وجود أدنى خطر في الطائرة المعنية.

خ) 4.7.2. برامج التكوين :

د) يجب على المستغل وضع وتنفيذ برنامج  
مقبول للتكوين في مجال السلامة ، يضمن رد أعضاء  
الطاقم بالطريقة الأنسب للتقليل من عواقب التدخل.  
ذ) ويجب أن يشمل هذا البرنامج ، في حده  
الأدنى على ما يلي :

ر) أ) التعريف بمدى خطورة أي حدث ؛  
ز) ب) الاتصال والتنسيق بين أفراد الطاقم ؛  
س) ج) استجابات مناسبة لإضفاء شرعية الدفاع ؛  
ش) د) استخدام معدات حماية غير قاتلة موفرة  
لأفراد الطاقم ومرخص باستخدامها من قبل دولة  
المستغل ؛

ص) هـ) تفهم سلوك الإرهابيين ، لمساعدة أعضاء  
الطاقم للتعامل مع طرق القراصنة وردود الفعل لدى  
الركاب ؛

ض) و) تمارين على النظرية الفعلية المتعلقة  
بالتحديات المختلفة ؛

ط) ز) الإجراءات المتخذة في باب قمرة القيادة  
لحماية الطائرة ؛

ظ) ح) عمليات تفتيش الطائرة و العناصر  
المتواجدة على مواقع عند حصول أدنى خطر.

5.7.2. التقارير المتعلقة بالأعمال الإجرامية:

بعد تدخل إجرامي يكون على القبطان ملاح الطائرة، أن  
يقدم دون إبطاء تقريرا عن الحالة للوكالة و ط م وإلى  
السلطة المحلية المعنية.

2.8. برنامج سلامة وإشراف المستغلين الجويين :

1.8.2. تستخدم الوكالة الوطنية للطيران المدني بهدف  
الإثبات مستغلين ، ومنح إجراءات تشغيل متخصصة

مسئلا موثق يتضمن تقييمات تقنية كاملة مما يؤدي  
إلى الموافقة أو القبول بالإجراءات والوثائق والعمليات  
المحددة في النظم ذات الصلة باستغلال الطائرات العاملة

2.8.2. قبل إطلاق رحلات جديدة للنقل الجوي التجاري  
، تطلب الوكالة و ط م من المستغلين إثبات أن الرحلات  
المقترحة يمكن تنفيذها بكل أمان.

2.8.3. تقوم الوكالة الوطنية للطيران المدني :

- باستخدام مسلسل موثق من الإشراف المستغلين  
المستمر

4.5.2. التحكم : يجب إخضاع جميع المعدات الطبية  
لمراجعة السنوية للتأكد من أنها ما زالت تفي  
بالمواصفات التقنية والمعايير التنظيمية المتعلقة بها.

5.5.2. الإرشادات التنفيذية :

يجب على المستغل إتاحة للعاملين معه الإرشادات  
التنفيذية الواجب إتباعها وكذا كافة المعلومات اللازمة  
نضمان ظروف أمانة مرضية.

هذه نتوجيهاات التنفيذية ينبغي أن إدراجها في دليل  
العمليات أو دليل النشاط الجوي

6.2. سلامة النقل الجوي للبضائع الخطرة :

ويجب على المستغل التأكد من احترام ومراعاة كافة  
متطلبات وشروط النقل عن طريق الجو لجميع المواد ،  
بما في ذلك السلع الخطير ، والتي من شأنها، أن تعرض  
سلامة الطائرة والأشخاص للخطر.

2.7. السلامة :

1.7.2. متطلبات السلامة :

ويجب على المستغل التأكد من أن جميع الموظفين  
المعنيين على معرفة بالاحتياجات ذات الصلة بالسلامة  
ويخضعون للبرنامج الوطني للسلامة مع أنه يجب  
توفير وسائل مختصة للتخفيف والسيطرة في الموقع  
بهدف مواجهة أقل خطر لقبيلة.

عندما يتبل المستغل : نقل الأسلحة التي تم سحبها من  
بعض الركاب ، يجب التأكد من وجود مكان على متن  
الطائرة لحفظ هذه الأسلحة في مكان واحد لا يمكن النفاذ  
إليه طوال مدة الرحلة

2.7.2. سلامة قمرة القيادة

1.2.7.2. باب قمرة القيادة

يجب توفر قابلية الإغلاق في باب قمرة القيادة ويجب  
أن تتوفر وسيلة لتسمح لطاقم الطائرة بإبلاغ الطاقم  
في تكتم عن سلوك أو نشاط يشتبه في أنه قد يخل  
بالأمن في المقصورة.

2.2.7.2. يجب أن تتوفر في قمرة القيادة لجميع طائرة  
ركاب من وزن مصدق أقصى عند الإقلاع يربو على  
45.550 كغ والتي يبلغ عدد مقاعد الركاب فيها (60  
مقعدا فما فوق

أبواب مصممة بطريقة مقاومة اختراق المقذوفات ،  
تحميها من الأسلحة الخفيفة ومن شظايا قنبلة يدوية  
ومن نفاذ أي شخص غير مأذون . ويجب أن تقفل هذه  
الأبواب وتفتح هذه أو تلك في تناوب وفق وضعية  
الملاحة.

2.2.7.3. وفي الطائرات المجهزة بقمرة قيادة فيها باب  
له نفس المواصفات الواردة في الفقرة (2.2.7.2):

أ) يغلَق هذا الباب ويبقى مغلقا بدءا من وقت وصد  
جميع الأبواب الخارجية للطائرة

وبمجرد إنهاء عملية الإقلاع ولغاية فتح أحد هذه  
الأبواب للنزول إلا عند السماح لدخول واجب

أ) ويجب توفر وسيلة للسماح لأي من المناصب  
القيادية بروية كاملة للمنطقة المتاخمة للباب ، خارج  
قمرة القيادة ، وتحديد الأشخاص الذين يسعون إلى  
الدخول و الكشف عن سلوك مشبوه أو تهديدات  
محتملة.

وتجرى عمليات تفتيش إضافية كلما ظهرت مشكلة في أي قطاع ثان.

إذا فشل علاج المستغل في إنهاء الخلل المؤشر في الوقت المناسب

يمكن تعليق أو سحب رخصة الاستغلال الجوي ، أو يجري تقييدها في حال تعقفا لأمر بأسباب مرتبطة بالسلامة تطبيقا لترتيبات الفقرة 2.9. أدناه.

2.9. تعليق ، وسحب وإعادة رخصة الاستغلال الجوي

1.9.2 تعليق ، وسحب رخصة الاستغلال الجوي: عند توقف الاستجابة لواحد أو أكثر من الشروط المعن عنها أعلاه كشروط لإصدار رخصة الاستغلال الجوي لمستغل خدمات جوية خاصة إذا كانت :

- عند ملاحظة المصالح المختصة في الوكالة الوطنية للطيران المدني وجدت أن المستغل يستغل هذه الخدمات دون الامتثال للوائح المطبقة

- عدم استغلال المستغل لأي طائرات لفترة أكثر من 6 أشهر.

توقف هذه الرخصة لمدة يتعين أن لا تتجاوز ستة (6) أشهر ، منصوص عليها في قرار

التعليق ، والمصمم لتمكين المستفيد من هذه الرخصة من الامتثال من جديد للشروط المطلوبة .

بعد هذا الوقت ، وإذا لم تجر استجابة للشروط بشكل مرضي يتم سحب الرخصة.

2.9.2 استعادة الرخصة :

في حالة تعليق أو إلغاء ، الرخصة يمكن استرجاعها عند تأكد المصالح المختصة من أن المستغل قد اتخذ التدابير والإجراءات اللازمة لمواجهة الأسباب التي أدت إلى التعليق

ويجب على المستغل في هذه الحالة تقديم طلب جديد لإصدار الرخصة

3.9.2 وعند تنازل مالك الرخصة عن الاستفادة من صلاحية هذه الشهادة يكون عليه واجب إرجاعها إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني.

للتحقق من أن رخص الاستغلال الجوي ، الصادرة ، لا تزال صالحة

- بإجراء عمليات تفتيش وضبط غير معلنة للتأكد من أن المستغلين مستمرين في الاستجابة لمواصفات إصدار الشهادات الأولية وأن كل مستغل يمارس أنشطته على نحو مرض.

4.8.2 تقوم الوكالة الوطنية للطيران المدني :

- باستخدام عملية موثقة لاتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة ، بما في ذلك تدابير التنفيذ ، لحل قضايا السلامة التي تم تحديدها ؛

- تسهر على حل مشاكل السلامة التي تم تحديدها ، وبسرعة باستخدام نظام متابعة وتسجيل للتقدمات المحققة بما في ذلك الإجراءات الصادرة من المستغل لحل هذه المشكلات .

5.8.2. يتحدد برنامج التفتيش و الرقابة المفاجئ للمستغلين من قبل المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني. وهو يشتمل على :

1. تفتيش القاعدة التابعة للمستغل ؛
2. تفتيش المحطات ؛
3. التفتيش المفاجئ لمنطقة حركة المرور ؛
4. التفتيش المفاجئ للمستغل في الطريق
5. التفتيش المفاجئ لسلامة المقصورة ؛
6. تفتيش برامج التدريب ؛
7. وتفتيش أعمال الصيانة الجارية ؛
8. عمليات التفتيش الطائرات على أرضية المستغل الأجنبي

يتم تنفيذ عمليات التفتيش المفاجئة هذه وفقا لمدة وتكرار ملائمين.

2.8.6. إذا أظهر برنامج التفتيش والرقابة المفاجئة للمستغل يكشف عدم التزام ينبغي لتحديد سبب ذلك ، والطلب إلى المستغل اتخاذ الإجراءات التصحيحية السريعة، و إجراء عملية تفتيش لمتابعة ما إذا كانت الإجراءات قد أتت أكلها

#### الملحق A1

جمهورية موريتانيا الإسلامية  
وزارة التجهيز والنقل  
الوكالة الوطنية للطيران المدني  
رخصة الاستغلال الجوي

رقم : .....

تفيد هذه الخطة أن :

الاسم (اسم) : .....

العنوان : .....

يفي بالمتطلبات الواردة في اللوائح التنظيمية الموريتانية المتعلقة بالاستغلال التقني للطائرات وبمعايير منظمة الطيران المدني الدولي المطلوبة لضمان استغلال طائراته في النقل الجوي العمومي وفق الشروط الواردة في المواصفات العملية المرفقة. هذه الشهادة غير قابل للتحويل ، وباستثناء حالات التعليق أو السحب ، ستكون صالحة لغاية : .....

مكان الإصدار : نواكشوط

(صدرت في :)

التاريخ

إحداثيات سلطة إصدار (الوكالة الوطنية للطيران المدني)

هاتف : ..... فاكس : ..... البريد الإلكتروني : .....

الملحق A 2

ترتيبات خاصة للاستغلال  
مرفقة برخصة الاستغلال الجوي)  
الرقم : ... / ...  
باسم : .....  
أ - طراز الطائرة :

الرمز	نعم	لا	
A1			الركاب (المسافرين)
A2			البضائع (الشحن)
A3			خدمات الطوارئ الطبية

ب- طراز الطائرات وعلامات التسجيل

الطراز	علامة التسجيل	ملاحظات

ج - مناطق التشغيل:

د -- قيود خاصة :

سلطة الإصدار :

مكان الإصدار : نواكشوط.

(الاسم ، العنوان)

التاريخ :

\*\*\*\*\*

المنحق A3

رخصة استغلال جوية رقم

اسم الشركة : .....

محدودة التخويلات بالنقل العام

الطائرة المعنية	لا	نعم	الرمز	
			E1	الرتبة 2
			E2	الرتبة 3أ
			E3	الرتبة 3 ب
			E4	الرتبة 3 ج
			E5	LVTO
			E6	MNPS
			E7	ETOPS
			E8	RNAV
			E9	RVSM
			E10	RNP5
			E11	بضائع خطيرة

سلطة الإصدار :

مكان الإصدار : نواكشوط.

(الاسم ، العنوان)

التاريخ :

الملحق مقاس A4

رخصة استغلال جوية رقم

اسم الشركة : .....

محدودة التخويلات بالعمل الجوي

الطائرة المعنية	لا	نعم	الرمز	
			AW1	الزراعة
			AW2	
			AW3	
			AW4	الحراجه
			AW5	
			AW6	
			AW7	
			AW8	الصناعة المعدنية والنفطية
			AW9	حفظ الأسماك
			AW10	انصحة
			AW11	الأشغال والخدمات العامة
			AW12	
			AW13	
			AW14	صيانة التربة الهيدرو نهريه
			AW15	
			AW16	اتصالات العمومية -إشهار
			AW17	طوبوغرافياخرائط
			AW18	أثار
			AW19	أخذ صور جوية
			AW20	طوارئ

توجد التفاصيل المتعلقة بكل ميدان مشار له في الملحق I أدناه

مكان الإصدار : نواكشوط. إصدار السلطة :

سلطة الإصدار :

مكان الإصدار : نواكشوط.

(الاسم ، العنوان)

## الملحق 1 : أنشطة العمل الجوي

أ. الزراعة

1. العلاجات الجوية : تدمير

الحيوانات والحشرات الضارة ومكافحة آفات الجراد مكافحة أمراض النباتات (النبت البري) ، وتدمير الحشائش السنية و الفراشات ، استخدام الأسمدة والعناصر الثنادر ، إسقاط الأوراق ، استمطار السحب بهدف الدفع لتساقطات للأمطار.

2. المسوحات الجوية : تضاريس الأرض الزراعية والمراعي وأنواع الأراضي ، وتآكل التربة ، تدفق مياه الموارد والأوضاع النباتية ، والكشف عن الحشرات وأمراض النباتات.

2. المراقبة والرصد

الجو : تفتيش عن المحاصيل والأراضي الزراعية.

ب. الحراجة

1. المعالجة الجوية : تطهير الغابات ، ومكافحة أمراض الأشجار ، و حرائق الغابات.

2. المسوحات الجوية : مسح للموارد الغابوية.

3. المراقبة والرصد الجوي : رصد الغابات ، وتتبع الحرائق.

ج- الصناعة التعدينية والنفط

استكشاف رواسب المناجم المعدنية والنفط

حفظ السمك

1- المعالجة الجوية : إعادة تخزين الأسماك والحيوانات الأخرى.

2- المراقبة والرصد الجوي: استكشاف الأسماك والحيوانات الأخرى

د- النظافة مكافحة الحشرات التي تشكل مصدرا لنقل الأمراض المعدية ( الباعوض )

هـ الأشغال العامة

1- المسوحات الجوية : المسح بهدف التعمير وبناء الطرق والسكك أو بهدف مد أسلاك الجهد أو الهاتف

2- المراقبة والرصد الجوي : مراقبة خطوط الطاقة أو الهاتف

3- العمل والبناء : إقامة أعمدة ، أسلاك وكابلات للاتصالات

و- صيانة التربة والأنهر

1- المسوحات الجوية : تصوير المصادر الهيدروليكية، وأنواع الترب ، ومستوى تآكل التربة وتدفق المياه.

2- المراقبة والرصد الجوي: والاحتياط للفيضانات

ز. الاتصالات العمومية - الإشهار

الإعلان عبر مكبرات الصوت ، وتوزيع النشرات من نشرة ، وجر وسحب اللافتات ، وخلق مسارات بالدخان.

ح - انطوبوغرافيا والخرائط

الصور الفوتوغرافية - والدراسات المانية

ط- الآثار : الكشف عن المواقع الأثرية

ي- التصوير الجوي - الصور الفوتوغرافية -السينمائية والتلفزيونية

ك- الطوارئ البحث والإنقاذ، الإسعاف والنجدة الطبية إنزال الأفراد والمون، مكافحة الحرائق في المدن.

الملحق 2 : الضمانات المالية

1. ملاحظة ، ديباجة برنامج التشغيل وأي تغيير في القدرة أو حجم

الأنشطة ، ومشاريع الاندماج أو إعادة الشراء

تتقدم أي شركة نقل عام برنامجها التشغيلي قبل المثل في تنفيذه إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني.

كما يجب أن تقدم في وقت مبكر التغييرات المتوقع إدخالها على نوع أو عدد الطائرات المستخدمة وأي تغييرات كبيرة في برنامج ، أو حجم أو توزيع أنشطتها.

ويجب عليها الإشعار عن برامج الاندماج أو إعادة شراء ستكون طرفا فيه ، وبالنسبة لسنة معينة الإبلاغ

عن كل تغيير في حيازة أي مشاركة تمثل بشكل منفصل أو معا 10 ٪ أو أكثر من رأس مال

شركة النقل أو الشركة الأم أو الشركات ذات التحكم في الملاذ الأخير.

2. خطة الشركة المنقحة

إذا اعتقدت الوكالة الوطنية للطيران المدني أن للتغيير المذكور في النقطة (1) أعلاه أثارا هامة على الوضع

المالي لشركة النقل العام ، تطلب من هذه الشركة أعداد خطة عمل منقحة ، وتقديمها إلى الوكالة على أن

تتضمن هذه الخطة التغييرات المعلنة وأن تغطي فترة اثني عشر شهرا

وتغطي واحدة على الأقل من تاريخ بدء تنفيذها ، و

جميع المعلومات ذات الصلة ، بما في ذلك

البيانات المنصوص عليها بموجب الجزء " ب " من النقطة 5 أدناه ، لتقييم ما إذا كانت شركة النقل

العمومي قادرة على مواجهة التزاماتها الحالية الفعلية والمحملة خلال فترة اثني عشر شهرا هذه . وتتخذ

بناء على ذلك قرارا بشأن الخطة المنقحة للأعمال في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ تقديمه.

3. تقييم النتائج المالية

يجوز للوكالة في أي وقت وفي كل الحالات التي يكون فيها من الواضح الجلي أن شركة النقل العمومي ،

المرخصة من طرفها تعاني من مشاكل مالية ، القيام بتقييم للنتائج المالية للشركة ، كما يحق لها تعليق أو

إلغاء رخصة التشغيل إذا لم يعد اليقين إليها بأن شركة النقل العمومي قادرة على الوفاء بالالتزامات الفعلية

والمحملة في فترة اثني عشر شهرا. وقد تمنح الوكالة رخصة استغلال مؤقتة أثناء إعادة

الهيكلية المالية للشركة بشرط عدم المساس بالأمان.

4. تقديم الحسابات المدققة

ينبغي لشركة النقل العمومي أن توفر في غضون سنة أشهر من إغلاق سنتها المالية ،

للكوكالة الوطنية للطيران المدني حسابات مصدقة تتعلق بالسنة السابقة. وفي أي وقت ، وبناء على طلب من

الوكالة على شركة النقل العمومي أن توفر المعلومات اللازمة لأغراض الفقرة 3 و لاسيما البيانات المشار إليها الجزء " ج " من البند 5 أدناه.

5. معلومات عن القدرات المالية لشركات النقل العمومي

1.1.3 يعتبر المستغل مسنولا عن صلاحية الطائرات المستغلة من طرفه لطيران ويجب أن يضمن لكل رحلة: - صلاحية الطائرة لطيران طبقا لنظم الصلاحية المعمول بها

ب- شهادة صلاحية طيران صالحة

ج- أنه قد جرى تثبيت العناصر الاحتياطية في الطائرة بشكل سليم وأنها موجودة في وضع استخدام جيد أو تم التأكيد على عدم صلاحيتها النهائية.

د- وأن الصيانة قد جرت طبقا لبرنامج صيانة مقبول من الوكالة الوطنية للطيران المدني

هـ- وأن الطائرة قد جرت صيانتها وسمحت لهاهينة معتمدة من قبل ال و ط م بالعودة للخدمة .

و- وأن نشاطات تسيير صلاحية الطيران قد تم وصفها في دليل ضبط الصيانة ( أودليل صيانة الاستخدام ).

ز- وأن النشاطات الرئيسية في تسيير صلاحية الطيران يقوم عليها عمال تم تكوينهم وتجهيزهم وحائزون على رخصة في ميكانيكا صيانة الطائرات.

ح- وبغرض الوفاء بالمسئولية العائدة إليه ، يمكن للمستغل العمل بالباطن في المهام المتعلقة بصلاحية الطائرات للطيران مع هيئة صيانة تتفق كفاءتها وأهليتها مع متطلبات هذا الفصل .وسيمنح هذا الامتياز وفق اجراء يعده المدير العام للوكالة.

ط- وفي حال المعالجة بالباطن لكل أو بعض النشاطات ، يكون على المستغل إنشاء بنية ملائمة بغرض التأكد من كافة النشاطات المتصلة بصلاحية الطيران ، قد نفذت في اتفاق مع متطلبات النظم السارية .وان يعد عقد بهذا الصدد.

ي- ويعود على المالك المستغل ضمان النفاذ الدائم لممثلي الوكالة إلى الهيئة / الطائرة للتأكد من استمرار احترام متطلبات هذا الفصل.

ويجب تطبيق الواجبات أعلاه طبقا لإجراءات يقبل بها المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني

2.1.3 شرط يجب تنفيذها:

وبغرض الوفاء بالمسئوليات المحددة في لفقرة 1.1.3 يجب على المستغل :

أ- مسك موافقة من الوكالة على نظام صيانتته.

ب- أن يكون معتمدا من قبل الوكالة و ط م بصفته هيئة لصيانة الطائرات، أو التوقيع على عقد مع هيئة صيانة متوفرة على هذا الاعتماد.

ويجب أن تتوفر هيئات الصيانة الأجنبية على اعتماد مطابق لنظام معادل لشروط الاعتماد والضبط المستمر لهيئات صيانة الطائرات الساري في موريتانيا.

ج-التأكد من استمرار احترام الواجبات المنصوصة في الفقرة 1.1.3 .

د- إعداد نظام للإبلاغ بحوادث الاستغلال طبقا للفقرة 3.1.3و

هـ-التأكد من وجوب تفصيل عقد الصيانة القائم بين المستغل وهيئة الصيانة المعتمدة للمهام والمسئوليات ، ويحدد دعائم الوظائف المنصوص عليها في الفقرة 1.1.

ويجب إيداع العقد وكافة ملحقاته لدى الوكالة و ط م.

3.1.3 الإبلاغ بالأحداث :

أ. معلومات عن القدرات اذالية المطلوب توفيرها من قبل شركة تطلب رخصة استغلال للمرة الأولى.

1. قائمة النتائج المتوقعة عن العاملين الثانئين و وضعية الضمانات المقدمة أو التي ستقدم للدولة

2. الأسس التي بني عليها في تحديد المصاريف والعوائد لينود. كالوقود ، التعريف والأجور ، والصيانة ، الاندثار، التقلبات في معدل التحويل ومصاريف المطارات والتأمين..... الخ. والتنبؤات في مجال النقل والإيرادات.

3. تفاصيل عن تكاليف بدء التشغيل للفترة الممتدة بين تاريخا للحصول على الترخيص و بدء عمليات التشغيل ، و أساليب تمويل هذه التكاليف.

4. تفاصيل مصادر التمويل والهامش الإجمالي للتمويل الذاتي المتوقع وخطة السيولة في سنتي العمل الأوليين

5. قائمة مفصلة عن القادة و المساهمين ، بما في ذلك جنسياتهم ونوع الأسهم التي يحوزون ، النظام الأساسي والعهود المبرمة بين المساهمين الحاليين أو المحتملين. وإذا كانت الشركة

جزء من مجموعة من الشركات ، يجب توفير معلومات عن العلاقات مع هذه.

6. تفاصيل تمويل اقتناء طائرات في ملكية كاملة أو عقود إيجار للطائرات المستأجرة ومهما طبيعة عملية الاستنجاز (أقرض- تأجير على سبيل المثال) تقديم نسخة من العقد.

ب. معلومات يجب توفيرها تتعلق بالقدرة المالية لحامل رخصة التشغيل الراغب في تغيير لهياكل أو الأنشطة.

1. إذا لزم الأمر ، الوثائق المحاسبية المالية اداخلية الأحدث والحسابات المصدقة للسنة المالية السابقة.

2. التفاصيل الدقيقة لجميع التغييرات المقترحة ، مثل الاحتواء أو الاندماج ، أو التغيير في الإدارة ، التغييرات في حقوق المساهمين... الخ.

3. الحصيلة وقائمة النتائج التوقعية للسنة الجارية وللأربع وعشرين شهرا المقبلة

مع الأخذ في الحسبان كل التغييرات المقترحة في الهيكل والنشاط والتي من شأنها ترك أثر مالي معتبر

4- مصاريف وعوائد السنتين الأخيرتين والتوقعات المستقبلية لفقرات مثل المحروقات، والتعريف و الأجور والصيانة والاندثار وتقلبات الصرف

وتكاليف المطارات والتأمين وتوقع في الرحلات والعوائد... الخ

5- الهامش الإجمالي للتمويل الذاتي وخطة السيولة للسنتين المقبلتين منطلقة في ذلك التغيير في البنية والنشاط المقترح ليكون له أثر مالي معتبر

6- . تفاصيل تمويل اقتناء طائرات في ملكية كاملة أو عقود إيجار للطائرات المستأجرة ومهما طبيعة عملية الاستنجاز (أقرض- تأجير على سبيل المثال) تقديم نسخة من العقد.

الفصل 3: نظام الصيانة لدى مستغل خدمات الطيران ، و استمرار صلاحيات الطائرات المستغلة لطيران

1.3 مسئوليات المستغل :

للطيران مثل استمارات الخدمة ،رسائل الخدمة وغيرها من المعلومات عن الطائرة وعناصرها القادرة من المصمم ،انصنع ن او سلطات الصلاحية المختصة .  
ح- إجراء رحلة تجريبية عند اللزوم  
ط- إقامة نظام سيطرة للصيانة أو نظام للجودة.

2.2.3 تفتيش ما قبل الرحلة وهو التفتيش الواجب إجراؤه قبل أي رحلة ويقوم به الملاح أو أي شخص مؤهل آخر يختاره المستقل ولكن لا يجب قيام هيئة صيانة معتمدة به .  
ويجب أن تغطي كافة العمليات اللازمة للتأكد من أن الطائرة في وضع يسمح لها بإنجاز الرحلة .ويجب أن تشمل على سبيل المثال لا الحصر :

أ- تفتيش من نوع الدوران على الطائرة وعلى تجهيزات السلامة فيها ،مع الإشارة بوضوح ، وبشكل خاص لأي مظاهر التآكل، وإلى وجود كافة تجهيزات السلامة اللازمة .

ب- تفتيش تسيير موارد الطاقم للتأكد من أن الرحلة المخصصة لا تشوبها نواقص لم تصحح ، وأنه لا توجد في إفادة الصيانة عملية صيانة مطلوبة تم تجاوزها أو سيتم تجاوزها أثناء الرحلة المخصصة .

ت- ملائمة السوائل، والغاز وغيرها، و المستهلكات المحمولة قبل الرحلة ، مع المواصفات المطلوبة ، وأنها خالصة من إشابة ، وأنها سجلت بشكل صحيح.

ث- التأكد من إحكام إغلاق كافة الأبواب.

ج- رفع كافة المساد من مساحة التفتيش والأرضيات ، ومخايئ أنبوب القياس ( sonde anemo-barometriques) وعدد العمال المحفظ بهم ، ومنافذ ولوج هواء المحرك.

وفي حال تمكن التفتيش السابق للرحلة من كشف نقص أو إصابة ، يتم الاستنجاد بهيئة صيانة وكذا إفادة بالعودة للخدمة من قبل عمال مؤهلين تصبح لازمة بعد عمليات إصلاح النواقص المكتشفة أو فتح item للراحة الدليل للتجهيزات

3.2.3 العودة بالنواقص والأعطاب ذات الأثر على سلامة الاستغلال إلى المعايير المعترف بها رسميا :

وتعني العودة بالنواقص والأعطاب إلى ذات الأثر على سلامة الاستغلال إلى المعايير المعترف بها رسميا مع الأخذ في الحسبان بالنسبة للطائرات الثقيلة أو الطائرات المستخدمة في النقل الجوي التجاري قائمة التجهيزات الدنيا وقائمة استثناءات الربط في حال وجودها لهذا الطراز من الطائرات ، يعني أن أي تدخل هادف إلى إعادة صلاحية طائرة للطيران أو بهدف السماح بمواصلة رحلة ، يجب أن يسري طبقا لتوصيات استمرار صلاحية الطائرة للطيران ، المنشورة من قبل حامل شهادة الطراز ، حامل شهادة الطراز ، التكميلية أو من السلطة الأولية للإثبات.

4.2.3 برنامج الصيانة :

أ- تجب صيانة أي طائرة طبقا لبرنامج صيانة مصدق مقبول من طرف سلطة تسجيل الطائرة

أ- يجب على المستغل أو الهيئة المسنولة طبقا للمتطلبات المحددة في الفقرة 1.1.3 و 2.1.3 إبلاغ دونة التسجيل ، الهيئة المسنولة عن تصور الطراز أو تصور طراز إضافي ، أو عند الاقتضاء دولة المستغل، بأي وضع لطائرة أو عنصر طائرة يمثل خطرا جديا على هذه الطائرة.

ب- يجب إعداد الإبلاغات بالصيغة التي ينص عليها المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني ، وأن تحتوي على كل المعلومات الهادفة المتعلقة بالوضعية المحددة للمستغل ، المالك أو الهيئة.

ج- وفي حال وجود الهيئة الصانعة للطائرة في وضع تعاقدي مع مالك أو مستغل لضمان الصيانة ، يكون على الهيئة الصانعة للطائرة أيضا إبلاغ المالك ، المستغل أو الهيئة المكلفة بتسيير استمرار صلاحية الطائرة للطيران : عن أي حالة تصيب الطائرة أو تصيب عنصرا من طائرة هذا المالك أو المستغل.

د- ويجب أن يعد الإبلاغ حالما يسمح الوقت بذلك، وفي كل الاحوال في بحر ثلاثة أيام من معرفة المستغل /المالك أو الهيئة بالوضعية المستوجبة للإبلاغ.

هو تجري معالجة قائمة الأحداث المطلوب تأشيرها والطرق الواجب احترامها في الفقرة 6.3 من هذا الفصل.

2.3 نظم صيانة المستغل:

1.2.3 المهام المرتبطة باستمرار صلاحية الطائرة للطيران:

يجب ضمان استمرار صلاحية الطائرة للطيران والأداء الجيد للتجهيزات المستخدمة والاحتياطية من خلال :

أ- تنفيذ التفتيشات السابقة على الرحلة

ب- العودة بالنواقص والأعطاب التي تمس من سلامة الاستغلال إلى المعايير المعترف بها رسميا على أن تؤخذ في الحسبان بالنسبة للطائرات الكبيرة أو تلك المستخدمة في النقل الجوي التجاري، القوائم الدنيا من التجهيزات أو قوائم استثناءات الربط عند توفرها في هذا الطراز من الطائرات.

ت- تنفيذ كل أعمال الصيانة وفقا لبرنامج صيانة الطائرة الموافق عليه

ث- تقييم فاعلية برنامج الصيانة الموافق عليه لكل الطائرات الكبيرة أو تلك المستخدمة في النقل الجوي التجاري.

ج- تنفيذ كل :

1- إرشادات الصيانة المعمول بهان

2- الإرشادات العملية المنقذة وذات الأثر استمرار صلاحية الطيران

3- المتطلبات المطبقة ذات العلاقة بصلاحية الطيران المنشورة من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني

4- الإجراءات التنفيذي التي توصي به سلطة التسجيل كرد فعل مباشر على مشكلة تتعلق بالسلامة .

و- إجراء التعديلات والإصلاحات وفقا لمعيار متفق عليه.

ز- تنفيذ سياسة هادفة لتقييم المعلومات غير الإلزامية ذات العلاقة بصلاحية الطائرة

- ب- وتجب مراجعة برنامج الصيانة وتعديله باستمرار.
- ويجب إعداد برنامج الصيانة وفقا لـ :  
إرشادات استمرار صلاحية الطيران الممنوحة من قبل حائز شهادة الطراز أو ملحق شهادة الطراز أو هي هيئة تصور أو إنتاج ينشر هذه البيانات :  
- أو أي إرشاد تنشره الوكالة الوطنية للطيران المدني
- ت- ويجب أن يفصل برنامج الصيانة كافة عمليات الصيانة المطلوب تنفيذها ، بما في ذلك الترددات ، والمهام المخصصة المرتبطة بالمهام المخصصة.
- ث- ويجب أن يحتوي برنامج الصيانة على برنامج تأهيل حين يكون مؤسسا على :  
- منطبق فريق صيانة إداري ،  
- أساسا على رقابة الدولة
- 5.2.3 إرشادات الصلاحية : تمثل إرشادات الصلاحية الوسيلة المستخدمة لإشعار مالك الطائرة بـ :  
أ- بوجود وضعية خطيرة  
ب- بعدم احترام قاعدة الإثبات أو أي شرط آخر له أثر على صلاحية الطائرة أو عنصر فيها للطيران.  
ج- بإجراءات إلزامية يجب اتخاذها بهدف استمرار أمان استغلال منتج جوي.
- د- بصورة استثنائية منع الرحلات لغاية تهيئة إجراءات تصحيحية .  
وتعود هذه العبارة إلى ترجمة أصل إنجليزي ويعتبر تنفيذ إرشادات الصلاحية المعد من قبل السلطة الأولية للإثبات إلزاميا على كافة الطائرات المسجلة في موريتانيا لإبورود ترتيبات مغايرة من السلطة الأولية للإثبات.
- وفي بعض الأحيان تقوم الوكالة الوطنية للطيران المدني بإعداد إرشادات صلاحية يعتبر تنفيذها هي الأخرى إلزاميا .  
وعلى مستغل الطائرة :  
1- اتخاذ كافة الترتيبات للحصول في الآجال الملائمة لتنفيذها إرشادات الصلاحية المطبقة على الطائرة أو عنصر الطائرة التي يستغل أو التي تخلى عنها مقابل إيجار لاستخدامها أو استغلالها.  
ب- التأكد من تنفيذ إرشادات الصلاحية على الوسائل المخصصة زبشرفية والآجل المحدد.  
ت- التأكد من عدم قيام الطائرات برحلات مخافة لهذه الإرشادات.
- 6.2.3 بيان التعديلات والتصحيحات المقررة:  
يجب أن تجري التعديلات والإصلاحات وفق معايير تتم الصداقة عليها :  
أ- السلطة الأولية للإثبات ، أو  
ب- الوكالة و ط م ( بالنسبة للطائرات المسجلة في موريتانيا ) ، أو  
ت- هيئة مقبولة لسلطة التسجيل المتعة بهذا الامتياز.
- 7.2.3 تسجيل الصيانة :
- 1- يجب تسجيل كل عملية للصيانة قيم بها على طائرة ، كما يجب إعداد شهاد العودة للخدمة المصاحبة .  
ب- ويجب أن تحتوي مستمسكات صيانة الطائرة ، وفق الحالة ، على ملزمة خلايا ، أو ملزمة محرك أو جذادات صيانة لننمط الآلي ، ملزمة أو جذادات صيانة مراويع بالنسبة لكل عنصر طائران محدود الآجل والإشعار المدي للمستغل .  
ج- يجب تسجيل طراز الطائرة ورقم تسجيلها ، التاريخ ، وكذا زمن طيرانها الكلي و/ أو الدورة الطيرانية لها و/ أو الهبوط حسب الموقف في دفتر قيادة الطائرة .  
د- يجب أن تشمل تسجيلات الصيانة على :  
1- المحاضر المتعلقة بأعمال الصيانة المنجزة في الطائرة .  
2- الوضعية القائمة لإرشادات الصلاحية ، والإجراءات الموصوفة من قبل السلطات ردا مباشرا على مشكلة السلامة .  
3- الوضعية القائمة للتعديلات والتصليحات .  
4- الوضعية القائمة للمواعمة مع برنامج الصيانة  
5- الوضعية القائمة لعناصر الطائرة ذات القدرة أو العمر المحدود  
6- عرض الوزن  
7- قائمة أعمال الصيانة الموجزة  
8- الشهادات المحررة المرخصة لكل عنصر طائرة ميدل  
9- شهادة عودة خدمة مرتبطة بالأعمال المنجزة .  
هـ- يجب تسجيل المعلومات - المتعلقة بكل عنصر مثبت في الطائرة في ملزمة المحرك أو المروحة ، جذادة صيانة لننمط الآلي أو بالنسبة لكل عنصر طائران محدود القدرة والآجل - التالية :  
1- التعريف بعنصر الطائرة ، و  
2- الطراز ، رقم السلسلة ورقم تسجيل الطائرة المثبت عليها العنصر مع المقاييس عند تركيب أو تفكيك عنصر الطائرة ، و  
3- التراكم الكلي لزمن الطيران و/ أو دورات الطيران و/ أو الهبوط من الأيام الفلكية وفق الوضع ، وعنصر الطائرة المخصوص والمعلومات المتعلقة بعنصر الطائرة .  
و- وعلى المستغل مسنولية رقابة المحاضر المنصوصة في هذه الفقرة ، وتقديمها إلى السلطات عند الطلب .  
1.7.2.3 حفظ المحاضر  
من واجب المستغل وضع نظام حفظ ملائم للتسجيلات التالية للفترات الخاصة بكل منها :  
أ- التقرير المادي للطائرة بحفظ لمدة 23 شهرا من تاريخ آخر تسجيل  
ب- كافة تقارير الصيانة المفصلة المتعلقة بالطائرة وكل عنصر في الطائرة تم تركيبه وفق الآتي :  
- 23 شهرا من تاريخ توقيع الموافقة من عودة الطائرة أو العنصر للخدمة .  
ج- وقت الطيران ودورات الطيران المنجزة في الماضي ، حسب الطائرة وكافة العناصر ذات الآجل المحدود :

- ب- وتجب مراجعة برنامج الصيانة وتعديله باستمرار.
- ويجب إعداد برنامج الصيانة وفقا لـ :  
إرشادات استمرار صلاحية الطيران الممنوحة من قبل حائز شهادة الطراز أو ملحق شهادة الطراز أو هي هيئة تصور أو إنتاج ينشر هذه البيانات :  
- أو أي إرشاد تنشره الوكالة الوطنية للطيران المدني
- ت- ويجب أن يفصل برنامج الصيانة كافة عمليات الصيانة المطلوب تنفيذها ، بما في ذلك الترددات ، والمهام المخصصة المرتبطة بالمهام المخصصة.
- ث- ويجب أن يحتوي برنامج الصيانة على برنامج تأهيل حين يكون مؤسسا على :  
- منطبق فريق صيانة إداري ،  
- أساسا على رقابة الدولة
- 5.2.3 إرشادات الصلاحية : تمثل إرشادات الصلاحية الوسيلة المستخدمة لإشعار مالك الطائرة بـ :  
أ- بوجود وضعية خطيرة  
ب- بعدم احترام قاعدة الإثبات أو أي شرط آخر له أثر على صلاحية الطائرة أو عنصر فيها للطيران.  
ج- بإجراءات إلزامية يجب اتخاذها بهدف استمرار أمان استغلال منتج جوي.
- د- بصورة استثنائية منع الرحلات لغاية تهيئة إجراءات تصحيحية .  
وتعود هذه العبارة إلى ترجمة أصل إنجليزي ويعتبر تنفيذ إرشادات الصلاحية المعد من قبل السلطة الأولية للإثبات إلزاميا على كافة الطائرات المسجلة في موريتانيا لإبورود ترتيبات مغايرة من السلطة الأولية للإثبات.
- وفي بعض الأحيان تقوم الوكالة الوطنية للطيران المدني بإعداد إرشادات صلاحية يعتبر تنفيذها هي الأخرى إلزاميا .  
وعلى مستغل الطائرة :  
1- اتخاذ كافة الترتيبات للحصول في الآجال الملائمة لتنفيذها إرشادات الصلاحية المطبقة على الطائرة أو عنصر الطائرة التي يستغل أو التي تخلى عنها مقابل إيجار لاستخدامها أو استغلالها.  
ب- التأكد من تنفيذ إرشادات الصلاحية على الوسائل المخصصة زبشرفية والآجل المحدد.  
ت- التأكد من عدم قيام الطائرات برحلات مخافة لهذه الإرشادات.
- 6.2.3 بيان التعديلات والتصحيحات المقررة:  
يجب أن تجري التعديلات والإصلاحات وفق معايير تتم الصداقة عليها :  
أ- السلطة الأولية للإثبات ، أو  
ب- الوكالة و ط م ( بالنسبة للطائرات المسجلة في موريتانيا ) ، أو  
ت- هيئة مقبولة لسلطة التسجيل المتعة بهذا الامتياز.
- 7.2.3 تسجيل الصيانة :

ب) يجب على مقدم الطلب أن يوفر للوكالة و ط م المعلومات اللازمة عن وضع الترتيبات المنفذة بهدف استمرار صلاحية أسطول الطائرات المستغل للطيران ، والصيانة في القاعدة وفي الطيران وكذا العمل بالباطن ج) الموافقة على نظام صيانة المستغل مدمج في الإجراءات الخاصة بالاستغلال ذات الارتباط برخصة الاستغلال الجوي أو يتم الإعلان عنها بواسطة إفادة تتضمن المعلومات التالية :

1. رقم رخصة الاستغلال الجوي
2. اسم المستغل ؛
3. أنواع الطائرات المستغلة التي وضع وقبل نظام الصيانة لها ؛
4. مرجع أدلة صيانة الاستغلال المصادق عليه
5. مرجع دليل صيانة المستغل المصادق عليه
6. كل القيود المفروضة من قبل المدير العام للوكالة و ط م أثناء تسليم رخصة الاستغلال الجوي د) وتبقى الموافقة على نظام صيانة المستغل سارية مادامت :

1. الظروف التي أدت إلى تسليمها مستمرة
2. المستغل متوافق مع المتطلبات اللازمة لاستمرار صلاحية رخصة الاستغلال الجوي والإجراءات المحددة لصيانة طائراته.
- 3.4 نظام ضبط الصيانة أو نظام الجودة :
- 3.4.1. التنظيم :

أ. يجب على المستغل اختيار شخص أو مجموعة من الأشخاص وأن ينشئ نظام ضبط صيانة نظام الجودة للسهل على ضمان إنجاز جميع أعمال الصيانة في توافق مع دليل صيانة المستغل.

ب. ويجب لأغراض الصيانة ، أن يشمل نظام الصيانة المنشأ من قبل المستغل في أقل الأحوال على الوظائف التالية :

- التأكد من الأشغال العقود ، والأعمال الموصوفة في الفقرات 3.3 و 5.3 قد تم تنفيذها في اتفاق الإجراءات المصادق عليها ؛

- التأكد أن جميع أعمال الصيانة بالباطن تم تنفيذها وفقا للعقد ، و

- مراقبة استمرار الامتثال الدائم لمتطلبات هذا الفصل 3.4.2. التنفيذ :

لهذا الغرض ، يجب على المستغل إنشاء خطة معترف بها من الوكالة الوطنية للطيران المدني من أجل لإظهار متى ووفق أي تردد العمل تجري عمليات رصد الأفعال والتدخلات المطلوبة وبالإضافة إلى ذلك ، يجب إعداد تقارير بعد كل عملية مراجعة للرقابة ، على أن يتضمن التفاصيل المتعلقة بالفوارق وعدم الامتثال للإجراءات او المتطلبات.

وينبغي أن يوجه جزء المعلومات المسترجع إلى الشخص المسئول عن تصحيح الاختلالات وعدم المطابقة في كل حالة على حدة ، وتعيين الإجراءات المطلوب اتباعه في حال عدم إجراء التصحيح في الوقت المحدد. وهو الإجراءات التابع للقائد المكلف بالاستغلال.

- 12 شهرا بعد السحب النهائي للطائرة من الخدمة.

د- زمن الطيران والدورة المنتهية ، وفق الحالة، بعد آخر مراجعة شمولية للطائرة وكافة عناصر الطائرة موضوع المراجعة العامة :

- لحد قيام مراجعة أخرى بديلة تعوض الأولى وتمثلها في الأهمية والشمول

هـ - الوضعية القائمة لتفتيش الطائرة مثل إمكانية الملاءمة مع دليل الصيانة المصادق عليه من طرف المستغل، ممكن التنفيذ :

- لحد قيام تفتيش آخر بديل يعوض الأولى ويمثله في الأهمية والشمول .

و- الوضع القائم لإرشادات الصلاحية المطبقة على الطائرة ومكوناتها:

- 12 شهرا بعد السحب النهائي للطائرة من الخدمة.

3.7.2.3. المحاضر ( المحاضر ) : ويجب على

المستغل عند انتقال الطائرة من مستغل لآخر ضمان التأكد من أن محاضر الصيانة المحدد في هذا الفصل قد تم تحويلها وأن الفترات المنصوص عليها متواصلة التطبيق.

3.7.2.3. التقرير المستغل المادي يجب على المستغل أن يستخدم نظام إبلاغ عن المعدات يحتوي على الأقل على المعلومات التالية عن كل طائرة : -

البيانات المتعلقة بكل رحلة لضمان استمرارية سلامة الرحلات ؛ ب) إفادة صيانة العمل بها جار تدل على حال صيانة الطائرات مقابن خطة العمل المقررة والأشغال الموجلة مستحقة الإنجاز ؛ يمكن الاحتفاظ بهذه الشهادة في مكان آخر باتفاق مع الوكالة الوطنية للطيران المدني

ج) الموافقات على إعادة الخدمة المعطن بعد أعمال صيانة متعلقة بنواقص ملاحظة في السابق ؛ د) قائمة بكافة العيوب الملاحظة و الموجلة التي تؤثر على تشغيل الطائرات

هـ) وكافة التوصيات اللازمة المتعلقة باتفاقيات المساعدة و الصيانة. ويجب إثبات الإبلاغ المادي أو أي تعديل لاحق من طرف الوكالة و ط م

3.7.2.3 يجب على المستغل الحفاظ على عدد كاف من الوثائق المتعلقة بصلاحية المعاملات ، معادلات التحويل والمعايرة الدورية وحالة التشغيل / صيانة لمسجلي بيانات الرحلة . ويجب هذه توفير الوثائق للمحققين في الحوادث.

3.3. الموافقة على نظام صيانة المستغل:

أ) للموافقة على نظام صيانة، أي مشغل

يجب على هذا أن يقدم للمدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني طلبا مصحوبا بالوثائق التالية :

1. نسختين من دليل صيانة المستغل معدا وفقا للمخطط 3.5.3. من الفقرة 3.5 ؛

2. نسختين من برنامج

الصيانة لكل طراز من الطائرات المستغلة

3. نسخة من نظام الإبلاغ المادي ؛

4. نسخ من عقود اتفاقات الصيانة بين المستغل وأية منظمة صيانة معتمدة .

وتمثل عمليات المراقبة التالية وسيلة للامتثال لمتطلبات هذه الفقرة :

- تنفيذ استبيان للمنتج - التفتيشي ، بأخذ عينة تمثيلية من الأسطول ؛

- تنفيذ استبيان للعيوب - مراقبة مدى فعالية تصحيح العيوب ؛

- تنفيذ استبيان للاستثناءات

- رصد الاستثناءات الموفرة في برنامج الصيانة ؛

-- تنفيذ استبيان على الصيانة المقرر اجراؤها - مراقبة الترددات

(ساعات الطيران ، الوقت والتقويم ، دورية الرحلات ، الخ.) التي خضعت فيها الطائرات ومكوناتها للصيانة ؛

- تنفيذ استبيان بشأن التقارير بعدم صلاحية الطائرات للطيران وأخطاء الصيانة.

3.4.3. حالة بنية صيانة متكاملة :

حين يتم اعتماد المستغل بوصفه هيئة صيانة طائرات، يمكن ربط نظام مراقبة

الصيانة او نظام الجودة المنفذ من طرفه مع اللوازم المطلوب وفق انشروط النظامية للاعتماد والرقابة المستمرة لهيئات صيانة الطائرات.

5.3. دليل صيانة المستغل:

1.5.3. اعداده وتوفره للعمال :

يجب على المستغل أن يوفر لعمال الصيانة والاستغلال المخصوصين ، للقيادة في أداء مهامهم دليل صيانة استغلال مصادق عليه من قبل المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني

ويدعى هذا الدليل أيضا "دليل صيانة تحكم المستغل"، وقد ينشر في أجزاء متميزة. ويحتوي على المعلومات التالية

أ) وصف إجراءات الصيانة ، والإجراءات المتعلقة بإعداد وتوقيع موافقات العودة للخدمة

ب) أسماء ووظائف الأشخاص المعينين للتأكد من إتمام كافة أعمال الصيانة طبقا لدليل صيانة المستغل

ج) وقد يرجع إلى دليل الصيانة

د) وصفا للمناهج التي يمكن استخدامها لإنشاء وحفظ قوائم أعمال الصيانة والاستغلال.

ه) يضع وصفا للإجراءات القابلة للاستخدام في متابعة وتقييم تجربة الصيانة والتشغيل و تقديم بيانات إلى الموضوع.

و) وصفا لإجراءات ضمان إلى ينقل إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني والسلطات الأولية للإثبات جملة من المعلومات والعيوب والتشوهات العملية ، وعيوب التشغيل التي يمكن أن يكون لها تأثير سلبي على الحفاظ على صلاحية الطائرات للطيران في الطائرة؛

ز) وصف إجراءات متابعة وتقييم المعلومات، والتوصيات المتعلقة باستمرار صلاحية الطائرات الصادرة عن السلطة الأولية للإثبات وتطبيق التدابير المناسبة ؛

ح) وصفا لإجراءات متابعة تنفيذ التدابير التي تنجم عن المعلومات الإلزامية المتعلقة

استمرار صلاحية الطائرات للطيران ؛

ط) وصف الترتيبات الإدارية في العلاقة بين المستغل و هيئة الصيانة المعتمدة ؛

ي) والأحكام الإلزامية وهو المدير العام

الوكالة الوطنية للطيران المدني تتطلب الإدراج.

2.5.3. تحديث دليل الصيانة :

ويجب أن يسهر المستغل على التأكد من أن تعديل في دليل الصيانة يتم حسب الحاجة بحيث يكون تحديثا له باستمرار.

4.5.3. نشر دليل الصيانة

يجب إبلاغ نسخ من جميع التعديلات على الدليل بعيد الموافقة عليها من قبل المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني ، فوراً لجميع الهيئات و جميع الأشخاص الذين شملهم توزيع الدليل

4.5.3. منهاج دليل الصيانة :

عندما يحوز المستغل اعتمادا لصيانة طائراته ، ودليل هيئة للصيانة يمكن دمجهما في دليل واحد منظم على النحو التالي :

الجزء 0 : التنظيم العام

-الجزء 1: تنظيم الصيانة

- الجزء 2 : إجراءات الصيانة

- الجزء 3 : إجراءات نظام مراقبة الصيانة أو نظام الجودة

- الجزء 4 : المستغلين وفق عقد

- الجزء 5 : الملاحق (أمثلة ووثائق)

- الجزء 6: إجراءات صيانة المستغل

كما يمكن أن يرد الدليل بشكل منفصل وعندها يأخذ دليل الصيانة التنظيم التالي

- الجزء 0 : التنظيم العام

- الجزء 1 : إجراءات صيانة المستغل

- الجزء 2 : نظام التحكم أو صيانة نظام الجودة

- الجزء 3 : الصيانة بالباطن

وينبغي أن توفر الوكالة و ط م موجه لصياغة دليل الصيانة للمستغلين

6.3. إبلاغ بحدث في المستغل :

أي مشغل للخدمات الجوية يجب عليه إبلاغ المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني عن أي حادث ، تعطل ، عطل أو خلل تم كشفه في الطائرة أو مكون من الطائرات التي يشغل عند ما يكون من شأن الحادث، أو التعطل ، أو سوء الأداء أو انعطب :

التشكيك في صلاحية طيران الطائرة : ولا تنطبق هذه الترتيبات على الإعلان عن الحوادث التالية التي شكل بعضها بالفعل موضوع إبلاغات محددة :

• ضربات الطير ؛

• حوادث التحكم في الحركة الجوية ؛

• خطر التصادم بين الطائرات

• خطر الاصطدام بالأرض ؛

• فشل الراديو أو وسائل ملاحه ؛

• الهبوط في البادية أو خارج ميدان الطريق النظامي أو عدم متابعة الضرر ؛

• الهبوط الإضطراري

1.6.3. قائمة آثار صلاحية الطيران :

327 مكرر

يجب أن يسمح تقرير الأحداث من تحديد ظروف وطبيعة والأسباب الأكيدة والمحتملة ، والآثار التشغيلية والعواقب المادية ، والتعرف على المواد المحتملة تضررها .  
وبالتالي ، يجب توفير المعلومات التالية عن كل عنصر مشار إليه في الفقرة 2.6.3 :  
وتختلف المعلومات حسب اكتشافها أثناء الرحلة أو على الأرض. لأغراض هذه القواعد،  
تشتمل الرحلة جميع المناورات بين بداية والتوقف عن الحركة في الموقف.  
وإذا كان الاكتشاف قد جرى أثناء الرحلة ، تكون المعلومات هي الواقعة بين (أ) و (و) من القائمة أدناه :  
(أ) تاريخ ومرجع التقارير ؛  
(ب) طراز الطائرة التشغيل ؛  
(ج) تسمية وتاريخ الحدث أثناء الطيران ؛  
(د) مرحلة الرحلة التي جرى خلالها الحدث ؛  
(هـ) أو الموقع الجغرافي أو رقم الرحلة ؛  
(و) الملاحظات التي مكنت كشفه ؛  
(ز) ظروف الحدث و المعلومات ذات الصلة (على سبيل المثال ، و حسب الاقتضاء : درجة الحرارة والارتفاع ، وحالة الطقس ، الخ).  
(هـ) الإجراءات التصحيحية التي تم اتخاذها من قبل الطاقم ؛  
(ط) الآثار على متن الطائرة و تدابير الطوارئ المتخذة؛  
(ي) العواقب على الطائرات ، الأضرار ؛  
(ك) الماركة، الطراز، التسجيل، الرقم التسلسلي وتاريخ ابناء ، مجموع الساعات للطائرة ؛  
(ل) الماركة، الطراز ، التسجيل ، الرقم التسلسلي ، مجموع الساعات ومنذ المراجعة الكلية للمحرك إذا كان المتأثر هو المحرك انفثات؛  
(م) الماركة، الطراز ، التسجيل ، الرقم التسلسلي ، والفصل وقسم التوبيب ATA ، ومجموع الساعات ومنذ المراجعة الكلية للمواد المتأثرة ؛  
(ن) أسباب وتحليل الوضع الشاذ  
(ص) العمليات المقام بها من أجل المواجهة مرجع الوثائق المستخدمة، وتقرير الخبرة، وما إلى ذلك.  
وإذا كان اكتشاف الحالة قد جرى على الأرض، فإن المعلومات الواردة في أ و ب، ثم المعلومات من و، ح، م، ن إلى س من القائمة أعلاه، وبالإضافة إلى ذلك:  
(ع) ظروف الاكتشاف  
(المراجعة المخططة ، زيارة  
والزيارة السابقة على الرحلة ، والمنفذة نتيجة اكتشاف حدث أم لا ، وما إلى ذلك).  
(ف) وصف الخطأ أو العطل.  
3.6.3 . الخطوات العملية لتقارير الأحداث :  
يمكن أن تأخذ وسائل الإعلام المستخدمة لنقل تقارير الحوادث أحد الأشكال التالية :  
- تقرير تقني داخلي ،

1.1.6.3 فشل محرك الدفع، إما :  
• لفشل في الجو أو على الأرض لواحد أو أكثر من المحركات؛  
• لعيوب في نظام السيطرة على المروحة ؛  
• لانخفاض هام في تدفق الوقود أو وجود تسرب قوي فيها ؛  
• لبداية الحريق (أثناء الرحلة أو على الأرض) ، بما في ذلك :  
• الإنذارات الكاذبة بحريق غير دقيق في الرحلة ؛  
• تسرب الكثير من السوائل القابلة للاشتعال ؛  
• تراكم الدخان والغاز أو الأبخرة السامة ؛  
2.1.6.3 تمزق جهاز هام لم يسفر عن تعطيل الرحلات الجوية ، ولكن قد يدفع بوحدة من الظواهر التالية :  
• في مناورة أرضية الهبوط ؛  
• صعوبة بالغة في مناورة الارتفاع  
• تدهور كبير في جودة الرحلات (قابلية المناورة) أو السيطرة على الطائرة على الأرض ؛  
• خسارة جسيمة في القدرة على الكبح ؛  
• انفجار الإطارات ؛  
3.1.6.3 فقدان نظام أو مؤشرات دلالة حيوية لصلاحية الطائرات للطيران مثل :  
• أي من أنظمة التحكم في الطيران ؛  
• نظم الضغط وتكييف الهواء ؛  
• نظم ومؤشرات التوقف والتوجيه ؛  
• نظم ومؤشرات قياس السرعة والارتفاع ؛  
• نظم جمع و تخزين الطاقة (الكهربائية، الهيدروليكية والهوائية)؛  
• نظم الصقيع ؛  
• جميع الأنظمة المؤشرة الأخرى التي يمكن أن يؤدي تعطيلها إلى أحد القيود المنصوص عليها في دليل الرحلة المقرر  
• الفشل النائم أو الضرر الهيكلي الذي يمنع إنطلاق العودة للرحلات  
• الجنيد ، الصواعق والبرد ، أو أي حائل غير ذلك من الظواهر البيئية  
الوكالة الوطنية للطيران المدني موريتانيا الصفحة/66  
الطقس التي تضع الطائرات في صعوبة ؛  
• الاهتزازات غير الطبيعية ؛  
• الهزة الهوائية (الظم) ؛  
• عامل الحمولة الشاذ (من عاصفة أو مناورة) ؛  
• اتخاذ تدبير الطوارئ في رحلة ناجمة عن مشكلة تهم صلاحية الطائرات للطيران ؛  
• خلل في وظيفة شرائح الإخلاء وملحقاته  
هذه القائمة ليست حصرية ،  
و يطلب من المستغلين إحالة التقرير عن أي حادث لم يرد ذكره في القائمة إذا كان للاطلاع عليه فائدة في تحسين السلامة على مستوى التصور ، والاستخدام وعلى صيانة الطائرة ، علما بأنه يستبعد البلى العادي المتعامل به في إجراءات الصيانة.  
وينبغي تقديم إبلاغ عن الحوادث البسيطة التي قد يعرض تكرارها صلاحية الطيران للخطر  
2.6.3 . المعلومات المطلوبة:

4.1.2 على نظام تسيير السلامة أن يحدد بصفة واضحة خطوط المسؤولية في مجال السلامة على مستوى كافة تنظيم المستقل خاصة مسؤولية مباشرة للمسؤولين المعينين وعاملي التأطير في مجال السلامة.

4.1.3 على مستغلي طائرات ذات كتلة عليا مصدقة أثناء الإقلاع تزيد على 20 ألف كلغ أن يؤسوسوا ويستمرروا في تقديم برنامج تحليل معطيات الطيران في إطار نظامهم لتسيير السلامة.

يمكن للمستقل أن يكلف بواسطة عقد شخصا آخر بتشغيل برنامج تحليل معطيات الطيران مع أنه يظل يحتفظ بالمسؤولية العامة للقيام بذلك البرنامج.

4.1.4 إن برامج تحليل معطيات الطيران ليست عقابية وتشمل ضمانات مناسبة لحماية مصادر المعطيات.

#### 4.2 نظام وثائق السلامة

4.2.1 على المستقل أن يأسس في إطار نظامه لتسيير السلامة نظام وثائق سلامة الطيران خاص باستخدام والتوجيه من طرف عاملي العمليات.

4.2.2 على نظام وثائق سلامة الطيران أن يكون منظما حسب معايير تسهل البحث عن المعلومات اللازمة للعمليات جوا وأرضا والتي هي مدونة في وثائق العمليات المختلفة التي تكون النظام وكذلك تسيير نشر ومراجعة وثائق العمليات.

على المعلومات المدرجة في نظام وثائق سلامة الطيران أن تجمع حسب أهميتها واستخدامها كالتالي:

(أ) معلومات استعجالية حساسة مثلا معلومات عن عدم جاهزية المباشرة يمكنها أن تمس من سلامة العمليات.

(ب) معلومات استعجالية مثلا معلومات ذات عدم جاهزية لمدة قصيرة يمكنها أن تؤثر على مستوى سلامة العمليات أو تؤدي إلى تأخيرات.

(ت) المعلومات ذات استخدام متكرر

(ث) معلومات مرجعية مثلا معلومات ضرورية للعمليات والتي لا تتطابق وتعريفات فقرتي (ب) و (ت).

(ج) معلومات يمكن جمعها حسب مرحلة الطيران التي تستخدم أثناءها

على المعلومات الإستراتيجية الحساسة أن تدون في بداية وثائق سلامة الطيران وأن تكون سهلة الاكتشاف.

على المعلومات الإستراتيجية الحساسة والمعلومات الإستراتيجية والمعلومات ذات الاستخدام الحساسة أن تعرض على خرائط ودلائل استشارة سريعة.

4.2.3 على نظام وثائق سلامة الطيران أن يكون صحيحا قبل وضعه وهذا في ظروف معقولة. تتعنى تلك الصحة بالجوانب الحساسة لاستخدام معلومات من أجل مراجعة النجاعة. على مسلسل الصحة أن يتعلق أيضا بالانفعالات بين جميع المجموعات التي يمكنها التدخل خلال عمليات الطيران.

على نظام وثائق سلامة الطيران أن يشمل مؤشرا أساسيا يمكن من الحصول بصفة سريعة على المعلومات المدونة بأكثر من وثيقة عمليات.

- أو شكلية تقرير أثر أعتها الشركة المصنعة أو المستقل لاستخدامه الخاص ؛

ويتعين على المستقل الإخطار الفوري بالحدث وإرسال التقارير في غضون 72 ساعة.

ولكل حادث ، يجب أن يحتوي التقرير على المعلومات المذكورة في الفقرة أعلاه 2.6.3 أعلاه.

إذا لم تكن كافة المعلومات معروفة في الموعد النهائي للإرسال ، يجب إرسال المعلومات المتوفرة على أن يكمل التقرير لاحقا. وفي حال عدم توفر المستقل نفسه على جميع المعلومات المطلوبة (مثال : إذا كانت المادة المسببة تم إصلاحها في مقابلة من الباطن

للمشغل) ، كان عليه أن يتخذ جميع التدابير المفيدة لتوفير تلك المعلومات.

4.6.3. نقل المعلومات إلى المصنعين :

فيما يتعلق الطائرات التي يفوق وزنها المصدق عند الإقلاع 5700 كيلوغرام مع

يجب على المستقل أن يحيل إلى مصنعي هذه الطائرات المعلومات عن العيوب ، الأعطال ،

وغيرها من الحالات التي لديه أو قد تؤثر على سلبا على استمرار صلاحية الطائرة للطيران .

7.3 . كادر الاستغلال الفني

يتم تنفيذ الأنشطة الرئيسية لتسيير صلاحية الطائرات للطيران من قبل عمال تقنيين يختارهم المستقل مدربين وموهلين وفقا للائحة التنفيذية المعمول بها

وتجب متابعة ملفات هؤلاء العمال التي تبرر كفاءتهم واختصاصاتهم، وفق نظام الجودة

المنفذ.

وعلى المستقل تنفيذ خطة تدريب ممتدة على عامين تغطي الجوانب التالية :

- النظم التقنية ؛

- مبادئ العوامل الإنسانية ؛

- إجراءات نظام الجودة ؛

- التقنيات الجديدة ؛

- المستوى الثاني من (كيوتى) لكل طراز من الطائرات يتبعه (كيوتى ليس

مطلوبا لكل متغير أولا في الطائرات الكبيرة و للعائلات من طبقة MTOM فالطائرات

الأقل من 5.7 ط من نفس التكنولوجيا)

- التجربة المرندة ؛

8.3 . مرافق الشركة ؛

يجب على المستقل أن يوفر لكوادره الفني المنشآت والوسائل اللوجستية اللازمة المتماشية مع النشاط المرندة.

#### الفصل 4 : تسيير السلامة لدى المستقل

##### 4.1 نظام تسيير السلامة

4.1.1 يجب على كل مستقل أن يفعل نظام تسيير السلامة مقبول من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني الذي:

(أ) بإمكانه التعرف على الأخطار في مجال السلامة

(ب) يضمن مراقبة متواصلة للتقييم المنتظم لمستوى السلامة الموجود

(ج) يرمي إلى تحسين مستمر لمستوى كافة السلامة

(ج) على نظام الجودة ومسؤولي الجودة أن يكونا مقبولين من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.

(د) على نظام الجودة أن يكون مدونا في الوثائق الصحيحة (هـ) بالرغم من النقطة (أ) فبإمكان الوكالة الوطنية للطيران المدني أن تقبل تعيين مسؤولي جودة، مسؤول مكلف بالعمليات وآخر مسؤول عن الصيانة شريطة أن يكون المستغل قد أنشأ وحدة تسيير الجودة لضمان تطبيق متساو لنظام الجودة لكافة العمليات.

يشمل الفصل 5 العناصر المؤشرة لوضع نظام للجودة.

4.4 طريقة مراقبة العمليات

على المستغل أن يؤسس ويثبت طريقة مراقبة العمليات مصادقة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني لتأكد من أن كل طيران قد أجري حسب بنود PEA و طبقا لتخصصات كتاب العمليات.

الفصل 5 : نظام الجودة لدى مشغل الخدمات الجوية

1.5 - مقدمة :

يهدف هذا الفصل إلى تقديم العناصر التوجيهية بشأن تطبيق نظام للجودة من قبل مستغل الخدمات الجوية لضمان مراقبة تشغيل وصيانة طائراته وياتي ذلك تطبيقا لإجراءات حل المشكلات التي تتم مواجهتها :

2.5 - المصطلحات :

تأخذ العبارات أدناه المعاني التالية :

السلطة - الوكالة الوطنية للطيران المدني. وتعرف اختصارا بالوكالة أو : الوكالة الوطنية للطيران المدني

الموظف المسئول - هو شخص

لدى المستغل يتوفر على السلطة التي تخوله التأكد من أن جميع العمليات و

جميع أنشطة الصيانة يمكن تمويلها وتنفيذها بالمستوى المطلوب من السلطة ووفق جميع المطالبات الإضافية التي يحددها المستغل.

ضمان الجودة - جميع الأنشطة والنظم والإجراءات المعدة مسبقا لضمان وفاء تشغيل وصيانة الطائرات بمتطلبات اللوائح التنفيذية.

مسئول الجودة - الشخص المسؤول تسيير نظام الجودة ، ووظيفة الضبط وطلب الإجراءات التصحيحية.

دليل الجودة - وثيقة تتضمن المعلومات الضرورية للنظام ولبرنامج جودة المستغل.

اللوائح المعمول بها - جميع الأنظمة السارية المتعلقة بالاستقلال التقني وصيانة طائرات مستغل الخدمات الجوية.

5.3 - سياسة الجودة والإستراتيجية :

1.3.5 - يجب على المستغل تقديم بيان مكتوب عن سياسة الجودة: يمثل التزاما من القائد المسئول بأهداف نظام الجودة. وينبغي أن تعكس سياسة الجودة تحقيق التوافق مع الأنظمة المعمول بها واستمراره وأي شرط تكميلي يملبه المستخدم

2.3.5 - أهداف نظام الجودة

ينبغي لنظام الجودة أن يسمح للمستغل بمراقبة التوافق مع النظم المعمول بها، ومع دليل المستغل ، ولا سيما

4.2.4 على المستغلين وضع نظام مراقبة وتحصيل وفحص ونشر ومراجعة المعلومات لمعالجة المعلومات والمعطيات القادمة من جميع المصادر الصحيحة لكل نوع يقومون به من العمليات بما في ذلك (دون أن تكون قائمة محددة) دولة المستغل ودولة التصنيف ودولة التقييد والمصنعون وموردو الموردا.

4.2.5 على المستغلين وضع نظام تحصيل وفحص ونشر المعلومات لمعالجة المعلومات الصادرة عن تغييرات ناجمة عن أنشطتها خاصة التغييرات:

أ. الناجمة عن وضع معدات جديدة

ب. المحمولة تبعا للتجربة أثناء العمليات

ج. المحمولة لسياسات وإجراءات المستغل

د. المحمولة ل PEA

هـ. الرامية إلى تثبيت انتظام داخل مرآب الطائرات

4.2.6 على نظام ووثائق سلامة الطائرات أن يراجع:

أ. بصفة منتظمة (مرة واحدة في السنة على الأقل)

ب. بعد أحداث هامة (اندماج، اقتناء، نمو سريع. تقليص عدد أعمال... الخ)

ج. بعد تغييرات تكنولوجية (ادخال معدات جديدة)

د. بعد تعديل في منظومات السلامة

4.2.7 على الطرق المعتمدة من طرف مستغلين لنشر معلومات جديدة أن تكون معدلة حسب استعجال ذلك للنشر

4.2.8 على المعلومات الجديدة أن تكون خاضعة لفحص وصحيحة باعتبار تأثيراتها على كافة نظام ووثائق صيانة الطيران.

4.2.9 على المستغلين أيضا اعتماد نظام متابعة للتأكد من أن عاملي العمليات حائزون على المعلومات حديثة على نظام المتابعة هذا أن يشمل إجراء يمكن من التحقق من أن عاملي العمليات حصلوا على آخر التحديثات.

4.2.10 على المستغلين أن يثبتوا تحديث كتب طيران الطائرات المستخدمة وإضافة جميع التغييرات التي أصبحت لازمة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني أو دولة التسجيل إليها.

4.2.11 على المستغل أن يسلم للوكالة الوطنية للطيران المدني نسختين من كتاب العمليات و/أو أنشطة العمل الجوي ونسختين بكتاب فحص وصيانة المستغل وكذلك كافة التعديلات والمراجعات المتعلقة به.

4.3 نظام الجودة

(أ) على المستغل وضع نظام جوية زنتيين مسؤول جودة مكلف بمراقبة مطابقة للإجراءات المطلوبة وملائمتها من أجل ضمان سلامة ممارسات عملياتية آمنة وملاحة الطائرات. على هذا الفحص أن يشمل نظام رجوع المعلومات إلى الرئيس المسؤول بغية اتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة

(ب) على نظام الجودة أن يشمل برنامج تأمين الجودة يتشكل من إجراءات رامية لتحقيق من مطابقة جميع العمليات مع جميع المتطلبات والمعايير والإجراءات المنطبقة.

- متطلبات التدريب في مجال الجودة
- 5.8.5- نظام عودة المعلومات : يجب أن يشمل نظام الجودة نظاما لردود المعلومات إلى القائد مسنول للتأكد من أن الإجراءات التصحيحية قد تم تحديدها وعلى الفور أخذت بعين الاعتبار. ويجب أن يحدد نظام الرد كذلك من عليه القيام بتصحيح التناقض و عدم الامتثال في كل حالة على حدة ، والإجراء الذي يجب اتباعه إذا لم تكتمل الإجراءات التصحيحية في الوقت المحدد.
- 9.5- الوثائق الملائمة :
- 1.9.5- تتضمن الوثائق الملائمة دليل الجودة ، ودليل التشغيل ودليل صيانة المستغل.
- 2.9.5- ينبغي- أن يتضمن دليل الجودة ما يلي :
- سياسة الجودة ؛
  - المصطلحات ؛
  - القواعد المعمول بها وذات القابلية للتطبيق؛
  - وصفا للمنظمة ؛
  - توزيعا للمسئام و المسؤوليات ؛
  - إجراءات ضمان الامتثال للنظم ؛
  - برنامج وقاية من الحوادث ولسلامة الرحلات
  - برنامج تأمين الجودة ، يعرف :
  - توقيت عملية الرقابة
  - إجراءات المراجعة ؛
  - إجراءات الإبلاء
  - إجراءات متابعة العمليات التصحيحية ؛
  - نظام التوثيق .
  - برامج تدريبية على الجودة ؛
  - ضبط الوثائق.
- 3.9.5- ينبغي- إن ينشئ المستغل إجراءات جودة في ضبط الوثائق ، بما في ذلك وثائق من مصادر خارجية مثل المعايير والنظم . هذا وينبغي لهذا الإجراء تحديد عملية الإنشاء أو الموافقة ، والتوزيع وتعديل الوثائق.
- وينبغي إعداد قائمة مرجعية تشير إلى الوثائق التي هي في طور المراجعة وأن يكون النفاذ لها سهلا لمنع استخدام وثائق غير صالحة و / أو منتهية الزمن.
- 10.5- برنامج تأمين الجودة :
- 1.10.5-
- يجب أن يشمل برنامج تأمين الجودة على جميع النشاطات المعدة مسبقا حول الجودة الممنهجة والمنظمة اللازمة لضمان تنفيذ إجراء عمليات الصيانة في توافق مع المتطلبات والإجراءات المعمول بها والمطابقة .
- 2.10.5- وأثناء إعداد برنامج لضمان الجودة ينبغي على الأقل الأخذ في الاعتبار
- الفقرات 3.10 . إلى 12.10 أدناه-
- 3.10.5- مراقبة الجودة :
- 1.3.10.5- والغرض الأساسي من ضبط الجودة هو الكشف عن حدث، عمل، وثيقة، الخ. بهدف التأكد من أن الإجراءات المطلوبة والنظم السارية قد تم اتباعها أثناء سريان هذا الحدث ، وأن المعايير المطلوبة تم بلوغها.
- 2.3.10.5- موضوعات نموذجية لضبط الجودة هي:
- العمليات انجوية في شروط فعلية ؛

- فيما يتعلق بالتردد والتكرارات، وشكل وهيكل إعادة النظر لدى الإدارة المطلوبة الفقرة 11.10.5- أدناه.
- 5.4- غاية نظام الجودة: ويجب أن يسمح نظام الجودة للمستغل من رقابة الامتثال
- للأنظمة المعمول بها و دليل الاستغلال ، ودليل صيانة المستغل ولكل مطلب حدده المستغل أوحدته السلطة لضمان سلامة الاستغلال وصلاحية الطائرات للطيران .
- 5.5- مسنول الجودة :
- 1.5.5- يمكن ضمان وظيفة مسنول الجودة من قبل شخص أو مجموعة من الأشخاص من خلال برامج تأمين الجودة مختلفة ومتكاملة
- 2.5.5- والدور الأساسي لمسنول الجودة هو التحقق في مناطق عمليات الطيران ، بواسطة متابعة من أن الصيانة والتدريب و العمليات البرية ، والمعايير المطلوب من قبل السلطة وأي مطلب إضافي يحدده المستغل ، قد تم احترامها ، وجرى تنفيذها تحت رقابة المسنول المختار ممثلا.
- 3.5.5- ينبغي على مسنول الجودة التأكد من أن برامج تأمين الجودة ، قد تم تحديدها بشكل كاف ، وتنفيذها مستمرة ومتابعة ومسنة بشكل مستمر.
- 4.5.5- يجب- مسنول الجودة :
- \* النفاذ إلى القائد المسنول ؛
  - \* وان لا يكون من المعينين
  - \* إمكانية النفاذ إلى كافة أجزاء منظمة المستغل والمقاولين معه من الباطن.
- 5.5.5- وعند تقليد هيكله المستغل التنظيمية يمكن دمج وظيفتي القائد المسنول ومسنول الجودة ، وفي هذه الحالة ، يجب أن تجري عمليات مراجعة الجودة من طرف مستقل ، وينبغي أن لا يكون القائد المسنول منتخبا
- 5.6- نظام الجودة :
- 1.6.5- يجب ان يضمن نظام جودة المستغل ، الامتثال للمتطلبات والمعايير والإجراءات المتعلقة بالأنشطة المعمول بها والصيانة ، فضلا عما لها من ملائمة.
- 2.6.5- يجب- أن يحدد المستغل الهيكل العامة لنظم الجودة المطبقة.
- 3.6.5- يجب أن يكون نظام الجودة منظما وفقا لحجم وتعقد نشاط الرقابة
- 5.7- المجال :
- يجب على نظام جودة التشغيل أن يأخذ في الاعتبار ما يلي :
- إجراءات اللانحة المعمول بها ؛
  - المتطلبات الإضافية للمستغل والإجراءات التنفيذية؛
  - سياسة الجودة لدى المستغل ؛
  - الهيكل التنظيمي للمستغل ؛
  - المسؤوليات في مجال تنمية وتنفيذ وإنشاء وتسيير نظام للجودة ؛
  - التوثيق ، بما في ذلك
  - الأدلة والتقارير والسجلات ؛
  - إجراءات الجودة ؛
  - برنامج تأمين الجودة
  - الموارد المالية ، المادية والبشرية اللازمة ؛

ومع ذلك يمكن للمستغل استخدام عمال لكامل الوقت المخصص لقطاع جودة منفصل للقيام بمهمة رقابية مجال أو نشاط مخصوص باستخدام مدققين موسمين .  
2.6.10.5- وإن للمشغل الذي لا تبرر هيكلته ولا حجم نشاطه إقامة تدقيق لكامل الوقت ، أن يقيم وظيفة تدقيق باستخدام عمال من هيئته بوقت جزئي أو من مصدر خارجي وفق بنود عقد توافق عليه السلطة .

3.6.10.5- وفي جميع الحالات ، يجب أن يسهر المستغل على ضمان الإجراءات المناسبة لا تسمح باختيار المسؤولين المباشرين عن النشاطات المراد تدقيقها ضمن فريق التدقيق

وحيث يتم استخدام فريق تدقيق خارجي يكون من اللازم معايشة كافة المختصين الخارجيين لنظام الاستغلال المعمول به في الهيئة

4.6.10.5- ويجب أن يعرف برنامج تأمين الجودة على الأشخاص العاملين الحائزين على التجربة والخبرة والمسؤولية والكفاءة من أجل :

- تنفيذ ومراقبة الجودة والمراجعة ضمن ضمان مستمر للجودة ؛

- تحديد وتسجيل أي مشكلة أو ملاحظة ، و الأدلة اللازمة ل تبرير هذا المشكلة أو الملاحظة ؛

- تصور حلول للمشاكل أو الملاحظات أو التوصية بها من خلال قنوات من التقارير المختارة ؛

- التحقق من تنفيذ الحلول في الوقت المناسب

- تقديم التقارير بصورة مباشرة إلى مسئول الجودة .

7.10.5 - مجال المراجعة : يجب أن يراقب المستغلون الامتثال للإجراءات المعمول بها الموضوعة من طرفهم لضمان سلامة العمليات ، وصلاحيه الطائرات للطيران والأداء التشغيلي للمعدات العاملة والسلامة. وفي هذا السياق ينبغي عليهم في أدنى حد ، وعند ملائمة الأمر مراقبة :

- المنظمة ؛

- مشاريع وأهداف المستغل ؛

- الإجراءات المعمول بها ؛

- سلامة الرحلات ؛

- اعتماد المستغل (رخصة الاستغلال الجوي /

إجراءات محددة للاستغلال) ؛

- إعداد وتنفيذ الرحلات ؛

- أداء الطائرات ؛

- العمليات في جميع الأوقات ؛

- معدات الاتصالات والملاحة والممارسات ذات

الصلة بها؛

- الوزن ، والتوازن وتحميل الطائرات ؛

- معدات السلامة ؛

- الأدلة والسجلات والمحاضر ؛

- حدود وقت الطيران ومتطلبات الخدمة

والمستلزمات التي تترجمها الراحة والبرمجة ؛

- التفاعل بين الصيانة وتشغيل الطائرات ؛

- استخدام LME البورصة ؛

- استمرار صلاحية الطائرات للطيران

- تسيير تعليمات صلاحية الطائرات للطيران ؛

.. التنويب ومكافحة الجليد ، على الأرض

- خدمات دعم الرحلة ؛

- ضبط التحميل ؛

- الصيانة ؛

- المعايير التقنية ؛

- معايير التكوين.

4.10.5- التدقيق ؛

1.4.10.5- والغرض من التدقيق هو اجراء مقارنات منهجية ومستقلة بين الطرق التي يجري بها تسيير مستغلة والإجراءات المنشورة والمتعامل بها والمحددة لنمط التسيير المرغوب في هذا التسيير.

2.4.10.5- وتشمل عمليات التدقيق على الأقل إجراءات الجودة والطرق التالية :

- التعريف بغرض التدقيق

- التخطيط والإعداد

- جمع و تسجيل الأدلة ؛

- تحليل الأدلة.

3.4.10.5- وتقنيات تجعل عمليات التدقيق فعالة هي :

- المقابلات أو المناقشات مع الموظفين ؛

- استعراض الوثائق المنشورة

- فحص عينة تمثيلية من الوثائق

- حضور بعض النشاطات الاستغلالية

- حفظ الوثائق وتسجيل الملاحظات .

5.10.5- المستمعون ؛

1.5.10.5- المراجعون هم من لديهم مؤهلات و كلفوا بانقيام بأي جزء من عملية التدقيق .

2.5.10.5- يجب على المستغل أن يقرر ، بناء على تعقيد عملية لاستخدام اللجوء لعمل فريق أو فرد مكرس للتدقيق

3.5.10.5- والمسئولون عن تدقيق الجودة هم مدققون لهم الكفاءة تمت انابتهم لقيادة عملية تدقيق

4.5.10.5- وفي جميع الحالات ، يجب أن يثبت المدققون أن لديهم معارف مقبولة بالنظم والمعايير المعمول بها ، و لديهم خبرة مشهودة ذات صلة بالاستغلال و / أو الصيانة.

و يجب أن يتابع المدققون الذين وفوا بمتطلبات الاختيار وبنجاح دروس تكوين في التدقيق و يجب أن تكتمل هذه الدورة بتدريب على الأنظمة المعمول بها ، ثم تتبع بتجربة عملية تجسدها عملية انضباط ناجحة بإشراف من مدقق أصيل.

ويتم تعيين المدققين لمدة سنتين ، وللحفاظ على معارفهم ومهاراتهم ، يجب أن ينجز المدقق عملية تدقيق سنوية وإلا فيفترض إجراء ، تدريب . ومن جهة أخرى من المقرر إجراء تدريب تطوير جميع كل ثلاث سنوات.

5.5.10.5- ينبغي تحديد مسؤوليات المدققين بكل وضوح ضمن الوثائق المحددة

10.6- استقلالية المدقق ؛

1.6.10.5- ينبغي أن لا يكون للمدققين التزام ليوم بيومه في مجال العمليات أو في النشاط في منطقة العمليات أو في نشاط الصيانة المدققة.

- أدلة الصيانة وبرنامج الاعتمادية ؛
  - تنفيذ الصيانة ؛
  - أوقات الاستجابة للإصلاح ؛
  - الطاقم القيادي ؛
  - طاقم المقصورة ؛
  - البضائع الخطرة ؛
  - الأمن ؛
  - التكوين
- 8.10.5 برمجة عمليات التدقيق
- 1.8.10.5 ويجب أن يشتمل تأمين الجودة على برنامج محدد للتدقيق وعلى دورة دراسية دورية للسياسة مجالاً بمجال . على أن يكون هذا البرنامج مرناً بما يسمح بالمراجعات غير المبرمجة إذا ما تحددت الاشتقاقات. وتجب برمجة تدقيقات المتابعة عندما يتعين التأكد من أن العمليات التصحيحية ، قد نفذت . وأنها فعالة
- 2.8.10.5 - وعلى المستغل السهر على إنجاز برنامج التدقيق في فترة اثني عشر شهراً أو أي فترة أخرى معقولة محددة في دليل الجودة .
- 3.8.10.5 - يجب أن يأخذ برنامج التدقيقات في الحسبان تغييرات معتبرة في التأطير والتنظيم والاستغلال أو التكنولوجيات ، وكذلك التعديلات التنظيمية
- 9.10.5 - رقابة وعمليات تصحيحية
- 1.9.10.5 - يتعين على المستغل إعداد ونشر إجراءات الجودة للتأكد من أن السياسة والمعايير المعمول بها والصيانة التي تم تحديدها ،متبعة بالدوام . ويجب أن تكون لعملية الرقابة هذه غاية هي القضاء على مسببات الفعالية غير المرغوبة للحاجة .
- 2.9.10.5 - يجب إبلاغ عدم أي تطابق مكتشف من خلال عملية الرقابة إلى الإطار المسنول عن العملية التصحيحية ، أو إذا اقتضى الأمر للقيادي المسنول ، ويجب تسجيل هذا النوع من عدم التطابق ، بهدف تحقيق أعمق من أجل معرفة الأسباب ،والتمكن من توصية بالعمليات التصحيحية المناسبة
- 3.9.10.5 - يجب أن يتضمن برنامج تأمين الجودة إجراءات تمكن من التأكد من القيام بعمليات تصحيحية جواباً على الملاحظات وبالتالي التأكد من كون العمليات التصحيحية هذه قد عادت للتطابق مع المعايير المطلوبة من طرف السلطة ،ومع أي مطلب إضافي محدد من طرف المستغل
- 10.10.5 - عمليات تصحيحية
- 1.10.10.5 - يجب على المستغل ، بعد ضبط جودة التدقيق إعداد:
- أهمية أي معاينة والحاجة من عملية تصحيحية فورية،
  - مصدر المعاينة ،
  - العمليات التصحيحية الضرورية للتأكد من أن عدم التطابق لن يعود ،
  - برمجة عمليات تصحيحية ،
  - كشف الأفراد أو القطاعات المسنولة عن تنفيذ العمليات التصحيحية،
- تخصيص الموارد الضرورية من قبل القيادي المسنول
- 2.10.10.5 - يجب على مسنول الجودة :
- التأكد من أن عمليات التصحيح قد تم القيام بها من طرف الإطار المسنول ، جواباً لأي معاينة عدم تطابق .
  - التأكد من أن العمليات التصحيحية تضم العناصر المبينة في الفقرة 1.10.10.5 أدناه
  - رقابة عملية تنفيذ وإكمال العمليات التصحيحية
  - القيام بتوفير تقييم مستقل للعمليات التصحيحية وعملية تنفيذها وإكمالها.
  - تقييم فعالية العمليات التصحيحية بواسطة آلية متابعة إعادة نظر الإدارة
- 11.10.5 تمثل إعادة الإدارة للنظر تقييماً كلياً منتظماً وموثقاً للسياسات المعمول بها من قبل إدارة نظام الجودة والسياسات التنفيذية والإجراءات وعليها أن تأخذ في الحسبان:
- نتائج رقابة الجودة والتدقيق وغيرها من المؤشرات
  - الفعالية الكلية للتسيير لبلوغ الأهداف المرسومة المحددة.
- 2.11.10.5 ويجب أن تؤسس إعادة الإدارة للنظر إلى تصحيح الاختلالات وأن تمنع إن أمكن الاختلال في المستقبل ويجب أن تحال الاستخلاصات والتوجيهات المقدمة على ضوء مراجعة رأي الإدارة إلى الإطار المسنول عن العمل ويجب أن يكون المسنول شخصاً له سلطة لحل المشكلات والقيام بالأعمال.
- 3.11.10.5 ويجب أن يقرر القائد المسنول عدد تكرار وشكل بنية إعادة نظر الإدارة.
- 4.11.10.5 في الوقت الذي يجب أن تعقد فيه لجان الجودة اجتماعات مرة في الشهر على الأقل لتقييم نتائج ضبط الجودة والتدقيق وغيرها من المؤشرات الهادفة لضمان متابعة العمليات التصحيحية.
- 12.10.5 نظام التسجيل
- 1.12.10.5 يجب حفظ تسجيلات محددة كاملة وسهلة النفاذ متعلقة بنتائج برنامج تأمين الجودة من قبل المستغل وتمثل هذه التسجيلات بيانات أصلية تمكن المستغل من تحليل وتحديد الأسباب الرئيسية لعدم المطابقة وهو ما يسمح بالمعرفة والأخذ في الحسبان مناطق عدم التطابق.
- 2.12.10.5 ويجب حفظ الوثائق التالية لمدة خمس سنوات:
- برنامج التدقيق.
  - يحاضر رقابة الجودة
  - تقارير التدقيقات
  - الإجابة على المعاينات
  - استمارات العمل التصحيحي
  - محاضر متابعة وإغلاق العمليات التصحيحية.
  - محاضر إعادة النظر الإدارية للجان الجودة.
- 11.5 المسنولية في مجال تأمين الجودة بالنسبة للمتعاملين بالباطن

- أدلة الصيانة وبرنامج الاعتمادية ؛
  - تنفيذ الصيانة ؛
  - أوقات الاستجابة للإصلاح ؛
  - الطاقم القيادي ؛
  - طاقم المقصورة ؛
  - البضائع الخطرة ؛
  - الأمن ؛
  - التكوين
- 8.10.5 برمجة عمليات التدقيق
- 1.8.10.5 ويجب أن يشتمل تأمين الجودة على برنامج محدد للتدقيق وعلى دورة دراسية دورية للسياسة مجالاً بمجال . على أن يكون هذا البرنامج مرناً بما يسمح بالمراجعات غير المبرمجة إذا ما تحددت الاشتقاقات. وتجب برمجة تدقيقات المتابعة عندما يتعين التأكد من أن العمليات التصحيحية ، قد نفذت . وأنها فعالة
- 2.8.10.5 - وعلى المستغل السهر على إنجاز برنامج التدقيق في فترة اثني عشر شهراً أو أي فترة أخرى معقولة محددة في دليل الجودة .
- 3.8.10.5 - يجب أن يأخذ برنامج التدقيقات في الحسبان تغييرات معتبرة في التأطير والتنظيم والاستغلال أو التكنولوجيات ، وكذلك التعديلات التنظيمية
- 9.10.5 - رقابة وعمليات تصحيحية
- 1.9.10.5 - يتعين على المستغل إعداد ونشر إجراءات الجودة للتأكد من أن السياسة والمعايير المعمول بها والصيانة التي تم تحديدها ،متبعة بالدوام . ويجب أن تكون لعملية الرقابة هذه غاية هي القضاء على مسببات الفعالية غير المرغوبة للحاجة .
- 2.9.10.5 - يجب إبلاغ عدم أي تطابق مكتشف من خلال عملية الرقابة إلى الإطار المسنول عن العملية التصحيحية ، أو إذا اقتضى الأمر للقيادي المسنول ، ويجب تسجيل هذا النوع من عدم التطابق ، بهدف تحقيق أعمق من أجل معرفة الأسباب ،والتمكن من توصية بالعمليات التصحيحية المناسبة
- 3.9.10.5 - يجب أن يتضمن برنامج تأمين الجودة إجراءات تمكن من التأكد من القيام بعمليات تصحيحية جواباً على الملاحظات وبالتالي التأكد من كون العمليات التصحيحية هذه قد عادت للتطابق مع المعايير المطلوبة من طرف السلطة ،ومع أي مطلب إضافي محدد من طرف المستغل
- 10.10.5 - عمليات تصحيحية
- 1.10.10.5 - يجب على المستغل ، بعد ضبط جودة التدقيق إعداد:
- أهمية أي معاينة والحاجة من عملية تصحيحية فورية،
  - مصدر المعاينة ،
  - العمليات التصحيحية الضرورية للتأكد من أن عدم التطابق لن يعود ،
  - برمجة عمليات تصحيحية ،
  - كشف الأفراد أو القطاعات المسنولة عن تنفيذ العمليات التصحيحية،

وفي هذا الوضع من المقبول تنفيذ مدققين داخليين وخارجيين أو هيئات مؤهلة أو تشكيلة من الاثنين عمليات التدقيق باسم مسئول الجودة.

2.13.5 عند مسك وظيفة المدقق المستقل من طرف مدققين خارجيين يجب أن يظهر برنامج التدقيق في الوثائق المرتبطة بالموضوع.

3.13.5 ومهما كانت الترتيبات المأخوذ بها فإن المستقل يبقى المسئول النهائي في نظام الجودة وخاصة إقامة ومتابعة العمليات التصحيحية.

#### الفصل 6: ترتيبات الاستغلال

أ- إعداد الرحلات:

1- أهلية عمال الاستغلال

يجب على المستغل التأكد من أن كافة العمال المكلفين بإداء العمل على الأرض أو في الرحلة المرتبطين مباشرة بهذه النشاطات قد حصلوا على تكوين ملائم مشهود وبكفاءة خاصة للقيام بالمهام الموكلة إليهم، ومدركون لمسئولياتهم وللعلاقة القائمة بين هذه المهام والمنشأة العامة.

2.1- إنشاء إجراءات استغلال

1.2.1- على المستغل أن يحدد لكل طراز من الطائرات مهام لعمال الملاحاة والعامنين على الأرض وتحدد أنواع المهام على الأرض أو في الجو.

2.2.1- وعلى المستغل إعداد نظام قوائم للمراجعة مخصصا لاستخدام أعضاء الطاقم في كل مراحل استغلال الطائرة في الظروف العادية وغير العادية والطائرة حسب الحالة، بهدف احترام الاستغلال المنصوص عليه في دليل الاستغلال.

3.2.1- ويجب على المستغل أن لا يطلب من الطاقم أثناء الأوضاع الحرجة في الرحلة نشاطات غير تلك اللازمة للاستغلال السليم للطائرة.

والمراحل الحرجة في الرحلة هي: السياق من أجل الإقلاع، مساحة الإقلاع والقرب النهائي للهبوط بما فيه الاندفاع على الطريق والدخول في مرحلة الرحلة وهي خاضعة لتقدير قائد الطائرة.

3.1 إعداد الرحلة

يجب أن لا يبدأ قائد الطائرة رحلته قبل التأكد من:

أ/ صلاحية الطائرة للرحلة أي استجابتها للشروط التقنية لصلاحية الطيران المستخدمة كقاعدة في استمرار وثيقة قاعدة الصلاحية.

ب/ التوافق بين شكل الطائرة والانحرافات المقبولة.

ج/ توفر الوسائل التي تلزم بها النظم المعمول بها.

د/ كون التجهيزات والوسائل الموجودة تعمل إلا في الحالات التي تنص عليها القائمة الدنيا للتجهيزات.

هـ/ توفر الأجزاء الضرورية للملاحاة من الدليل على المتن.

1.11.5 يمكن للمستغلين إقرار بعض النشاطات لمعامل بالباطن وكذا بالنسبة لهيئات خارجية لتوفير خدمات في مجالات مثل:

- التصبير وعدم التصبير على الأرض.

- النزود بالوقود

- الصيانة في الموقف و/أو في القاعدة

- الإسناد في الموقف

- الإسناد في الرحلة (بما فيها حساب الكفاءة، إعداد الرحلة، بيانات الإبحار وتحرير الرحلة).

- التكوين

- إعداد الأدلة

2.11.5 تظل المسئولية النهائية في الخدمة الموفرة من قبل المعامل بالباطن على عاتق المستغل بيد أنه يجب وجود اتفاق مكتوب بين المستغل والمعامل بالباطن يحدد بوضوح الخدمات المرتبطة بالسلامة والجودة التي أمكن توفيرها، ويمكن أن توضع النشاطات الموكلة إلى العامل بالباطن وفق العقد ضمن برنامج جودة المستغل.

3.11.5 وعلى المستغل التأكد من توفر العامل بالباطن على التراخيص والاعتمادات اللازمة وعلى وسائل وكفاءات للقيام بمهام المعاملة من الباطن.

12.5 التكوين في نظام الجودة

1.12.5 يجب أن يتأكد المستغل عن أن كافة عماله يحصلون وفق خطة ملائمة على معلومات فعالة تتعلق بالجودة.

2.12.5 ويجب أن يتابع الأشخاص المسئولون عن تأطير نظام الجودة والمدققون تكويننا حول الجوانب التالية:

- مدخل إلى تصور نظام الجودة؛

- تأطير الجودة

- مفهوم تأمين الجودة

- دليل الجودة

- تقنيات التدقيق

- محاضر نظام التشغيل

- والطريقة التي يعمل بها نظام الجودة بالمنشأة.

13.5 هيئة استغلال حجمها غير مبرر لإقامة نظام للجودة

1.13.5- عند وجود هيئة استغلال لا يبرر حجمها إقامة نظام للجودة مع التحفظ على موافقة السلطات، قد يكون من الملائم تنمية برنامج تأمين جودة على شكل قائمة مراجعات على أن تتضمن تلك القائمة برنامجا يفرض إكمال عناصرها في أجل محدد وكذا إعلانا يوضح الوضعية بصورة دورية .

تعده الهيئات العليا، وتجب مراجعة قائمة المراجعة وتنفيذ تأمين الجودة بصورة مؤمنة ومستقلة.

14. ارتفاع المستوى الأدنى للطيران.
15. العلو ومستوى الطيران المتوقع.
16. حساب المحروقات، وكشفها أثناء الرحلة.
17. محروقات محمولة عند انطلاق محرك.
18. الإزاحة أو حسب الحالة الانزلاق وقت الانطلاق للإقلاع وعلى الطريق بما فيه البيانات اللازمة المنصوص عليها في الفقرات (12)، (13)، (14) و(15) أعلاه.
19. الوضوح المبدي في خطة رحلة المرور الجوي ووضوح اللاحق.
20. حساب إعادة التخطيط أثناء الرحلة.
21. المعلومات الجوية المتوفرة.
- 3.2 العناصر التي توفرت في أماكن أخرى ومصادر أخرى مقبولة أو هي لهدف طراز الاستغلال يمكن نسيانها من خطة الرحلة الاستغالية.
- 4.2 على المستخدم التأكد من خطة رحلة الاستغلال قد تم توصيفها دليل الاستغلال.
- 5.2 يجب أن يتأكد المستغل أن التسجيل في خطة الرحلة الاستغالية قد جرى في زمن محدد وبصورة غير قابلة للتأويل.
3. اختيار المطارات
- 3.1 يجب أن ينشأ المستغل إجراءات لاختيار المطارات المتجه إليها و/أو الإزاحة أثناء إعداد الرحلة.
- 3.2 مطار الإزاحة عند الإقلاع، يجب على المستغل اختبار مطار إزاحة عند الإقلاع وأن تتضمنه خطة الاستغلال في الحالات التي تتأكد فيها استحالة العودة إلى مطار الانطلاق نتيجة سوء الأحوال الجوية أو لأسباب ذات علاقة بالتجلي ويجب أن يكون مطار الإزاحة عند الاستغلال موجودا في موقع يستجيب في أقصاه لـ:
- أولاً: بالنسبة للطائرات ذات المحركين:
- أ. ساعة من الطيران بسرعة الرحلة مع تعطل أحد المحركات لوضع نموذجي دون رياح يوجد في دليل الرحلة معتمدا على الوزن المصدق عند الإقلاع.
- ب. أو أن يكون أضعف في القيمتين التاليتين: ساعتين أو مدة زمن الامتناع عند الطريق (ETOPS) بسرعة الرحلة مع محرك متعطل وفي ظروف نموذجية دون رياح موجود على دليل الرحلة بالنسبة للطائرات و الطواقم المؤكدة (ETOPS).
- ثانياً: بالنسبة للطائرات ثلاثية ورباعية المحركات ساعتين من الطيران بسرعة الرحلة وبمحرك متعطل وفي ظروف نموذجية دون رياح، توجد على دليل الرحلة بالاعتماد على الوزن عند الإقلاع.
- ثالثاً: وعند عدم احتواء دليل رحلة الطائرة على سرعة للرحلة مع تعطيل محرك تكون السرعة المستعملة هي تلك المطلوبة في تقويم محرك في قوة قصوى مستمرة.
- 3.3 بالنسبة لرحلات IFR يكون على المستغل اختيار مطار إزاحة اتجاه واحد على الأقل إلا إذا كان له في نفس الوقت:

- و/ توفر الوثائق الضرورية والمعلومات الإضافية والشكليات المطلوب توفرها على المتن.
- ز/ البطاقات والجدات والوثائق المرتبطة أو ما يعادلها من وثائق (صالحة) كنها متوفرة لمواجهة الحاجيات العملية المقصودة بما في ذلك الانحرافات المتوقعة في العادة.
- ح/ المنشآت والخدمات على الأرض اللازمة للرحلة متوفرة وملانمة.
- ط/ الإجراءات المخصصة المحددة في دليل الاستغلال، وذات العلاقة باللوازم في مجال المحروقات والزيوت والأكسجين والارتفاعات الدنيا للسلامة و عدد من مطارات الإزاحة والانحراف عند الحاجة يمكن احترامها للرحلة المخططة.
- ي/ أن الأحمال وزعت بانتظام ورتبت بأمان وأن وزن الطائرة في بدء ركضها للإقلاع هو بدرجة تسمح بإنجاز الرحلة وفقاً للترتيبات المنفذة في علاقته بطيران الطائرة ودرجة أدائها.
- ل/ ويضاف إلى ذلك أي تحديد تنفيذي مطابق لتلك التي تعطىها الفقرات هـ، و ك أعلاه يمكن احترامها.
- 2- خطة رحلة الاستغلال
- 1.2- يجب أن يتأكد المستغل من أن لكل رحلة مقررّة توجد خطة استغلال للرحلة تتطلب المصادقة عليها قبل استغلالها في الرحلة يوقع عليها الريان وفي حال وجود عامل استغلال تقني يوقع هو الآخر، ترسل منها نسخة للمستغل أو لوكيله المختص وفي حالة تعذر إرسالها للمستغل تودع لدى إدارة المطار أو في موقع ملانم من مطار الإقلاع.
- 2.2- وعلى المستغل من أن خطة العمل المستخدمة وبيانات الإرسال المقدمة أثناء الرحلة تؤكد على العناصر التالية:
1. رقم الطائرة.
2. انطراز ونوع الطائرة
3. تاريخ الرحلة
4. محددات الرحلة
5. أسماء أعضاء الطاقم القيادي
6. العهد بالمهمات لأعضاء الطاقم القيادي
7. موقع الانطلاق
8. تاريخ الانطلاق (الوقت، المقطع الفعلي، تاريخ الإقلاع منه).
9. المكان المتوقع للوصول الفعلي.
10. وقت الوصول (الوقت، المقطع الفعلي، وقت الهبوط الفعلي). نوع الاستغلال
11. ... إلخ: VFR - ETOPS.
12. الطرق والميولات مع نقاط التاجيل ونقاط الانتقال في المسافة.
13. سرعة الانطلاق والمدة المتوقعة للرحلة بين نقطة التاجيل ونقطة الانطلاق الجديدة (الوقت المتوقع الفعلي للطيران).

بين الاثنين بأنه خلال الفترة التي تبدأ بساعة قبل الانطلاق وتنتهي بساعة قبل توقع الوصول ستكون فيها الأحوال الجوية مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للهبوط.

2.4 حد أدنى لإعداد رحلة للمطارات المقصودة أو مطارات الإزاحة في المقصد، ليس على المستغل اختيار مطارات إزاحة عند المقصد إلا إذا أظهرت الملاحظات والترتيبات الجوية أو أية تشكل بين الاثنين بأنه خلال الفترة التي تبدأ بساعة قبل الانطلاق وتنتهي بساعة قبل توقع الوصول ستكون فيها الأحوال الجوية مساوية أو أعلى من الحد الأدنى المطبق في إعداد الرحلة حسب:

1- حد أدنى لإعداد رحلة لمطار المقصد:

أ. RVR رؤية موصوفة.

1. للاقترابات الكلاسيكية أو المنظورة على أن يكون السقف مساويا أو أعلى عند MDH
2. حد أدنى لأعداد رحلة المطارات لإزاحة المقصد
- 3.4 حد أدنى لإعداد رحلة إلى مطار الإزاحة في الطريق.

ليس على المستغل اختيار مطارات إزاحة عند المقصد إلا إذا أظهرت الملاحظات والترتيبات الجوية أو أية تشكل بين الاثنين بأنه خلال الفترة التي تبدأ بساعة قبل الانطلاق وتنتهي بساعة قبل توقع الوصول ستكون فيها الأحوال الجوية مساوية أو أعلى من الحد الأدنى المطبق في إعداد رحلة طبقا للجدول 1 أدناه.

أ/ طول الرحلة المقررة لا يتجاوز 6 ساعات من الإقلاع إلى الهبوط.

ب/ توفر مطار المصدر على مسكنين منفصلين على أن تكون الظروف الجوية نفسها ظروف الانطلاق ساعة قبل ساعة الوصول المتوقعة أو ساعة بعده.

قبل الاقتراب من الارتفاع الأدنى من قطاع الوصول الملازم والهبوط الممكن إجراؤه في ظروف (VMC/ج) أو كون مطار المقصد ليس قربه مطار إزاحة ملائم. )  
4.3 وعلى المستغل اختيار مطاري إزاحة متجه إليه أو مطار إزاحة متجه إليه ومطار إزاحة في الطريق عندما توحى الملاحظات أو التوقعات الجوية أو أي مزج بين الاثنين يتعلق بمطار المقصد بأن:

1. الفترة المبتدئة بساعة قبل الانطلاق ومنتهاية بساعة قبل الوصول تكون فيها الظروف تحت الحد الأدنى المطبق في إعداد الرحلة أو.
2. انعدام المعلومات الجوية المتوفرة.
- 3.5 وعلى المستغل تضمين خطة الاستغلال من كافة مطارات الإزاحة المطلوبة.
- 3.6 يجب اختبار مطارات الإزاحة في الطريق طبقا لطراز الطائرة وأن يوضع كل ذلك ضمن خطة الاستغلال وضمن خطة خدمة الرحلة في الطريق الجوي (ATS).

4. حد أدنى لإعداد رحلة IFR  
4.1- حد أدنى لأعداد رحلة للمطارات للإزاحة عند الانطلاق

ليس على المستغل اختيار مطار إزاحة عند الانطلاق إلا إذا أظهرت الملاحظات والترتيبات الجوية أو أية تشكل

الجدول 1 الحد الأدنى لإعداد رحلة إزاحة على الطريق أو المقصد

نوع المقاربة	أدنى حد لإعداد الرحلة
بالنسبة للفئات الثانية والثالثة	الفئة CATI
الفئة 1	حد أدنى من الاقتراب الكلاسيكي
الاقتراب الكلاسيكي	الحد الأدنى من الاقتراب الكلاسيكي مرفوعا إلى 200 متر أو 1000 قدم
مناورة منظورة	حد أدنى من المناورة المنظورة

4.4 الحد الأدنى لإعداد الرحلة إلى مطار انزلاق في الطريق ETOPS

ليس على المستغل اختيار مطار إزاحة في الطريق ETOPS إلا إذا أظهرت الملاحظات والترتيبات الجوية أو أية تشكل بين الاثنين بأنه خلال الفترة التي تبدأ بساعة قبل الانطلاق وتنتهي بساعة قبل توقع الوصول ستكون فيها الأحوال الجوية مساوية أو هي في الحد الأدنى المطبق في إعداد رحلة محددة في الجدول 2 أدناه طبقا لموافقة ETOPS للمستغل.

الجدول 2 الحد الأدنى لإعداد رحلة ETOPS

وسيلة ونمط الاقتراب	السقف عند مطار الإزاحة (قدم)	الرؤية في مطار الإزاحة (متر)
1 ILS	الأعلى من 600 قدم أو DH 400+	أكبر من 3200 متر أو 1000+ VIS
2 ILS (ضرف منفصلة)	أعلى من 400 قدم - 200 قدم DH+	أكبر من 1600 أو 800 متر + VIS
مقاربة تقليدية	أعلى من 800 قدم أو 400 قدم MDH+	أكبر من 3200 متر أو 1600 متر VIS +

المسيطرة على المطار وكون حالة العمر المقرر استعماله لا تمنع من الهبوط والتمغارة بأمان.  
IFR -2.5 ليس على القبطان أثناء رحلة:

1- القيام بالإقلاع  
2- متابعة خارجية على النقاط التي انطلقت منها خطة الرحلة ضمن إعادة تخطيط الرحلة، إلا حين تتوفر معلومات تدل على الطرق الجوية المتوقعة في مطار الاتجاه و/أو في مهبط الإزاحة المطلوب في الفقرة 3 تساوي أو أعلى من أدنى إعداد مرحلة تم وصفها في الفقرة 4.

3.5 وفي أثناء رحلة IFR لا يكون على الطيار متابعة رحلة متجهة إلى مهبط الاتجاه إلا إذا أكدت آخر المعلومات المتوفرة أنه في الساعة المتوقع الوصول فيها ستكون الظروف الجوية أعلى في المهبط المقصود أو في أي من مطارات الإزاحة أو هي تساوي الحد الأدنى المطبق في مطار البدء.

4.5 وأثناء رحلة أنجزت كلياً أو جزئياً في VFR لا يكون على قائد الطائرة البدء في الرحلة إلا إذا منحت الملاحظات والتوقعات الجوية المتوفرة الأكثر حداثة مخرجاً، بينما تكون الظروف الجوية في الطريق وفق VFR سامحة في الوقت المناسب بالتطابق مع القواعد.

6- الصقيع وغيره من الملوثات  
1.6 يجب على المستقل إعداد إجراءات للإبلاغ عند وجوب كاسح للثلوج عن وجه الأرض وفحص للطائرة الخاصة.

2.6 ولا يكون على قائد الطائرة القيام بإبلاغ إلا إذا كانت المساحة الخارجية خالية من كل تراكم من شأنه التأثير السلبي على الأداء وقابلية المناورة لدى الطائرة إلا ضمن الحدود الموضحة في دليل الرحلة.

3.6 وليس على قائد الرحلة القيام بالرحلة في ظروف الصقيع النازل أو المتوقع نزوله إلا كانت الطائرة مجهزة لمواجهة تلك الظروف.

7- سياسة المحروقات  
1.7 وعلى المستقل وضع سياسة للمحروقات لخدمة خطة الرحلة أو إعادة الخطة بكمية من المحروقات كافية للعملية المستهدفة وللاحتياط المغطي للفروق المقارنة مع هذه.

2.7 يجب أن يتأكد المستقل بأن خارطة الطريق تعتمد حصرياً على:

1. الإجراءات أو البيانات المحتواة أو الناجمة من دليل الاستغلال والمعلومات المحيطة الخاصة بالطائرة.

2. ظروف الاستغلال التي يجب أن تجري فيها رحلة خاصة:

أ. بيانات استهلاك الطائرة لثوقود

5.4 إجراءات الإقلاع والاقتراب الموثق

1- على المستقل التأكد من أن إجراءات الإقلاع والاقتراب الموثق المعدة من طرف الدولة التي يوجد بها المطار هي ما سيتم تطبيقه.

2- على الرغم من مواصفات الفقرة الفرعية 1 أعلاه فإن يمكن لقائد الطائرة توضيح ATC يختلف عن طريق مطار المنطلق أو الوصول المنشور باحترام هامش الطيران فوق العقبات والأخذ في الحسبان كافة شروط الاستغلال وعند الوصول حين يتخذ إجراء

مقاربة موثقة قد تم نشرها والمصادقة عليها يكون على قائد الطائرة القبول بها إلا إذا عند قراره القيام بمقاربة بالرؤية.

3- يمكن اتخاذ إجراءات مختلفة عن تلك المطلوب استخدامها في 1 أعلاه من قبل المستقل فقط بعد مصادقة الدولة الموجود المطار بها، عند ما تكون المصادقة ضرورية.

4.6- إجراءات IFR في غياب هيئة للمرور الجوي  
1- عند الإقلاع وفي غياب مطار إزاحة عند المنطلق نافذ على أن تكون هناك إجراءات يمكن القيام بها في مطار المغادرة ويجب أن تكون المعاملات الجوية عند الانطلاق أعلى من الأدنى التنفيذي للهبوط المطلوب ولا يسمح بالطيران في الليل إلا إذا توفر الإرشاد والنظام وكان قائماً ويعمل فالانطلاق في الطيران بصورة ضعيفة غير مسموح به.

2- وعند الوصول لا يكون مسموحاً بإجراءات الإقتراب إلا بوجود محطة - ( اختيرت لتوفير - QNH ونظام الإرسال الأوتوماتيكي لمعاملات STAP وفي حال فتح المطار أمام هذه العملية المتنوعة بشكل إلزامي يجب إجراء مناورة بالرؤية الحرة.

3- ويشترط في مطار الإزاحة المختار من طرف القبطان قبول هيئة مرور جوية في أوقات الاستخدام المقررة.

4- بالنسبة لعمليات النقل النظامية يكون من الواجب حضور ممثل المستقل في المطار وأن يتوفر على تعليمات مقبولة تسمح له بتنفيذ خطة نجدة في المطار وكذا المراحل الاستعجالية إن لزم.

7.4 استعمال خدمات المرور الجوي  
وعلى المستقل التأكد من أن كافة الخدمات المقدمة من طرف هيئة مرور جوية قد استعملت.

8.4 رخصة المستقل في استخدام المطار  
على المستقل أن يسمح فقط باستخدام المطارات الملازمة لطراز الطائرات وطراز الاستغلال المخصوص.

5- الظروف الجوية  
1.5-الظروف أثناء الإقلاع

قبل القيام بعمليات الانطلاق يجب على الريان التأكد من تطبيق المعلومات المحصول عليها عن الحالة الجوية

يكون ذلك الشخص قادرا على القيام بإجراءات الإنقاذ المتعلقة بالحماية من النار ومكافحة الحريق، ضمان الاتصال بالطاقم، وإعطاء إشارات الإنذار.

2. يجب أن يبلغ العمال والمسافرون عن وشك القيام بعملية التموين بالمحروقات.

3. ويجب إطفاء عبارة "شد الأحزمة".

4. ويجب إشعال "يمنع التدخين" وكذلك إضاءة المقصورة حتى يمكن تحديد مخارج النجاة.

5. يجب إبلاغ الركاب بضرورة نزع الأحزمة والإقلاع عن التدخين.

6. يجب تواجد عدد من أعضاء الطاقم على المتن وأن يكونوا على استعداد للقيام بعمليات الإجلاء.

7. ويجب أن ينتج عند ظهور أبخرة المحروقات في المقصورة أثناء التزود بالوقود أو أخذ المحروقات وكذا أي ظرف يحتمل فيه تولد خطر، التوقف الفوري عن نقل المحروقات.

8. ويجب أن تبقى المساحات الواقعة تحت مخارج النجاة الضرورية للإجلاء فارغة.

9. ويجب اتخاذ التدابير لإجلاء سريع وآمن.

208- وعلى المستغل وضع إجراءات لعمليات التزود بالوقود جوا بالنسبة للطائرات أو معادله عند الضرورة.

9. احتياط الأكسجين

1.9 في كل رحلة يبلغ الارتفاع فيها مدى ويصبح الضغط الجوي فيها في مقصور الطاقم والركاب أدنى من 700 HPA لا يتم الوصول إليه إلا في حالة توفر احتياط من الأكسجين يكفي لتغذية:

1. كافة أعضاء الطاقم و10% من الركاب للفترة الكلية التي يكون فيها الضغط بين 700 HPA620 ولمدة ثلاثين دقيقة.

2. الطاقم والركاب كلهم في الفترة التي يكون فيها الضغط الجوي في المقصورة التي HPA620. يحتلها الركاب دون

2.9 في حالة الطائرات المكيفة لا يمكن القيام برحلة إلا إذا توفرت على احتياط من الأكسجين تسمح بتزويد كافة أفراد الطاقم ونسبة ملائمة من الركاب عند هبوط الضغط وأثناء الفترة التي يهبط فيها الضغط الجوي في المقصورة ليصل إلى أدنى 700 HPA وفي جانب آخر عندما تكون الطائرة المستخدمة في ارتفاعات يقل الضغط الجوي فيها عن 376 HPA مع وجود مخاطرة في الهبوط في فترة أقل من أربع دقائق ليصل لمستوى 620 HPA ، يكون احتياط الأكسجين كافيا في مقصورة الركاب لمدة 10 دقائق.

ب. الوزن المقدر

ج. الظروف المناخية المتوقعة

د. المحددات والإجراءات التي تضعها مصالح المرور الجوي

3.7 يجب أن يتأكد المستغل من أن حساب كمية المحروقات المستخدمة اللازمة يتضمن:

1. محروقات التقل.

2. استهلاك المرحلة

3. احتياط المحروقات المشتمل على:

أ. احتياط الطريق

ب. احتياط الإزاحة عند لزوم مطار إزاحة على الطريق (الشيء الذي لا ينفي إمكانية الاحتفاظ بمطار المغادرة بوصفه مطار إزاحة في المقصد).

ج. احتياط نهائي.

د. محروقات إضافية يتطلبها الطراز المستغل.

4- محروقات تكميلية عند طلب ربان الطائرة لها.

4.7 يجب أن يتأكد المستغل من أن إجراءات إعادة التخطيط أثناء الرحلة في حساب المحروقات المستخدمة عندما يكون على الرحلة اتباع طريق آخر أو التوجه إلى جهة غير المخططة في الأصل يحتوي على:

1- استهلاك المرحلة المتبقية من الرحلة.

2- احتياط محروقات يحتوي:

أ. احتياط الطريق.

ب. احتياط للإزاحة عند لزوم مطار إزاحة.

3- محروقات تكميلية عند طلب الربان

5.7 الزيوت

يجب أن لا يقوم الطيار برحلة قبل التأكد من حمل الطائرة حاجياتها المؤكدة من الزيوت والتي تسمح بها على الأقل بالقيام بالرحلة بأمان اعتمادا على ظروف العمل المتوقعة.

8- التموين بالمحروقات وضرورة أخذها عند نزول الركاب أو صعودهم

1.8 يجب أن يتأكد المستغل من أن أي عملية تموين للمحروقات قد جرت

عند نزول

الركاب ولم تتم من أفضاز أو من بنزين أو من محروقات واسعة المد (مثل Jet B

أو معادله) أو خلط ممكن لهذه المحروقات عند وجود مسافرين على المتن أو في حال نزولهم وفي كل الحالات الأخرى يجب تأكد المستغل من احترام الإجراءات التالية:

1. ترك شخص مؤهل في موقع خاص أثناء تموين الطائرة إذا كان المسافرون على المتن ، ويجب أن

الضغط المعطن	متر	قدم
HPA 700	3000	10000
HPA 620	400	13000
HPA 376	7600	25000

ملاحظة: في النمط الهوائي تمثل الارتفاعات تقريبا مقابله بالضغط المطلق.

ملاحظة: في النمط الهوائي تمثل الارتفاعات تقريبا مقابله بالضغط المطلق.

5.11 تخزين الأمتعة والشحن

10. ترتيب وضبط سلامة مقصورات الركاب والإدارة

1. يجب أن يعد المستغل إجراءات تسمح بالتأكد من أن ما دخل في قاعة الركاب على متن الطائرة من الأمتعة هي أمتعة يدوية تمكن صيانتها بقوة وانتظام.

1.10 يجب أن ينشأ المستغل إجراءات للتأكد من خلو الممرات قبل بداية الدوران على الأرض ثم عند الإقلاع أو عند الهبوط.

2. وعليه كذلك إعداد إجراءات للتأكد من أن أمتعة الشحن التي من شأن حركتها عطب أو إضرار أو إغلاق الممرات والمخارج قد تم وضعها في أماكن محددة مخصصة وملانة لمنع أي تحرك لها.

2.10 يجب أن يتأكد الريان شخصيا أو بالوكالة قبل الإقلاع والهبوط وكلما رأى ذلك لازما لمصلحة السلامة أن التجهيزات والأمتعة قد رتبت بانتظام.

6.11 إبلاغ الركاب

11. إجراءات وتعليمات السلامة

يجب على المستغل التأكد من :

1.11 وسائل المساعدة في الإجراء السريع

1. عموميات: أن

يجب أن يضع المستغل إجراءات للتأكد من أنه قبل الدوران ثم الإقلاع أو الهبوط وكلما كان ذلك ممكنا دون مخاطرة بأن تجهيزات الإجراء الآلي قد تم إعدادها.

أ/ المسافرين قد تم إبلاغهم مشافهة من قبل الطاقم بتعليمات السلامة أو أن ذلك قد جرى بواسطة الوسائل السمعية البصرية.

2.11 النفاذ إلى تجهيزات النجدة

ب/ الركاب يتوفرون على مذكرات فردية عن السلامة بها رسوم إيضاحية لا استخدام تجهيزات النجدة وكذا المنافذ التي يمكن استخدامها.

يجب أن يتأكد الريان بصورة مباشرة أو بتفويض بأن تجهيزات نجدة ملائمة سهل النفاذ إليها لاستعمال مباشر متوفرة

2. قبل الإقلاع

3.11 المقاعد أحزمة النجاة والملابس

يبلغ للركاب بالنقاط التالية:

1. الطاقم

أولاً: التعليمات المتعلقة بالحد من التدخين أو بمنعه

أ. أثناء مرحلة الإقلاع والهبوط ، وعندما يرى الريان حاجة لذلك نصب في مصلحة السلامة أن يبقى أعضاء الطاقم مربوطين بأحزمة أمانهم في مواقع عملهم.

ثانياً: ملفات المعقد والطاولات الملحقة بها

ثالثاً: مواقع منافذ النجدة.

ب. وأثناء كافة مراحل الرحلة يجب أن يبقى أعضاء الطاقم أحزمتهم مربوطة طوال وقت بقائهم في مواقعهم في العمل.

رابعاً: مواقع واستخدام المؤشرات على قارعة الطريق بالنسبة لأعضاء الإجراء.

خامساً: تركيب الأمتعة اليدوية.

2 الركاب

سادساً: حدود استخدام التجهيزات الالكترونية مثل الجوال.

أ. قبل مرحلة الإقلاع أو النزول وأثناء الدوران على الأرض أو حالما يرى الريان حاجة لذلك نصب في السلامة يجب أن يتأكد قائد الطائرة بصورة مباشرة وبواسطة من ينوب عنه من أن كل الركاب في مقاعدهم أنهم يتوفرون على أحزمة أمان أو أقمشة تثبيت مربوطة بصورة سليمة.

سابعاً: مكان وجود المذكرة الفردية للسلامة.

ب/ وسيحضر الركاب إيضاحاً تمثيلاً عملياً يدور حول: أولاً: استخدام أحزمة الأمانة وأشرطة السلامة بما في ذلك طرق ربطها ونزعها.

ب. يجب أن يضع المستغل ترتيبات وأن يتأكد الريان بنفسه بواسطة من ينوب عنه من كون الجلوس أكثر من مراكب في مقعد واحد لا يسمح به إلى مقاعد مخصصة على أن يكون الركاب البالغ وصبي مربوطة بشكل سليم بحزام تكميلي أو نظام آخر للمسك.

ثانياً: موقع واستخدام كمادات الأكسجين عندما يكون حملها مطلوباً، ويجب إبلاغ الركاب بضرورة إطفاء السجائر والسيجار وعظمة التدخين عند استخدامهم كمادات الأكسجين.

4.11 منح المقاعد للركاب

ثالثاً: موقع استخدام صدارية الحماية عندما يكون استخدامها مطلوباً.

3/ بعد الإقلاع

يجب على المستغل إعداد إجراءات للتأكد من أن الركاب جالسين في أماكنهم ومع احتمال وجود رفع (إجراء

أ. يذكر الطاقم الركاب بما يلي عند طلبه في الرحلة:

ولسفر صبي من سنتين إلى 12 سنة (هذا العمر مستثنى) وحده أو في فريق تطبق إرشادات السلامة، ويمكن اتخاذ أي من الإجراءات التالية:  
أ/ إذا لم يكونوا مجتمعين في كابينة يجب أن يوجد راكب بالغ بجوارهم.

ب/ عند تجميعهم في كابينة يجب أن يكون هناك مرافق لكل مجموعة من 12 طفلاً مكتملة أو غير مكتملة، ويمكن تطبيق الإجراءات معاً في نفس الرحلة.  
3.12.5 نقل الرضع (أطفال تقل أعمارهم عن سنتين) يجب أن يكون لكل رضيع يقل عمره عن سنتين مرافقاً مسنولاً (طفل واحد لكل مرافق).

4.12.5 مرافق الأطفال أو الرضيع يمكن اعتبار مرافقاً / أي راكب يبلغ عمره على الأقل 18 سنة ليس عليه عبء طفل يقل عمره عن سنتين.

ب/ كل عامل خدمات إضافي على متن ملحق للغرض المطلوب. ويجب أن يتأكد المستقل من أخذ كل مرافق علماً كافياً بالدور الذي يجب أن يقوم به في الأمر الموكل إليه من إرشادات للسلامة ومواقع المنافذ الاحتياطية ومواقع وجود واستخدام أدوات الاحتياط الفردية.

12.5 نقل الركاب غير المرغوبين

مثل المبعدين أو منهم في حالة اعتقال يجب أن يضع المستقل إجراءات لنقل الركاب غير المرغوبين من مبعدين أو موقوفين بهدف ضمان سلامة الطائرة وركابها ويجب إبلاغ القبطان بوجود هذا النوع من الأشخاص على متن الطائرة.

ب/ تنفيذ الرحلات

حد أدنى من المطارات العاملة

1.1 يجب أن يوصف الحد الأدنى من المطارات العاملة بالنسبة لكل مطار إقلاع، مقصود، أو انحراف.

1.2 ويجب أن يأخذ هذا الأدنى في حسابه كل مبررات التنمية الخاصة المطلوبة من قبل الوكالة و.ط.م.

1. يعتبر الحد الأدنى لإجراءات القرب والهبوط تنفيذياً عندما:

2. تكون التجهيزات الأرضية المحددة في البطاقات الإلزامية في الإجراءات المستهدفة عاملة.

3. تكون الأنظمة الموجودة على متن واللازمة لهذا النوع من الاقتراب، عاملة.

4. تكون المواصفات اللازمة لأداء الطائرة كافية و

5. يكون الطاقم مهياً.

2/ تحديد الارتفاعات الدنيا للرحلة

يجب أن لا يفقد الملاح الرحلة بموقع أخفض من الارتفاع الأدنى المحدد إلا لغرض الإقلاع أو الهبوط.

2.2 ويجب أن يعد المستقل ارتفاعات أدنى للرحلة ويحدد طرق تحديد هذه الارتفاعات بكافة ميول الطريق

أولاً: الإرشادات المتعلقة بالحد ومنع التدخين  
ثانياً: استخدام أحزمة الأمان وأشرطة السلامة  
4- قبل الهبوط

أ. يذكر الطاقم الركاب عندما يكون معمولاً به في الرحلة بـ:

أولاً: الإرشادات المتعلقة بالحد من التدخين أو منعه واستخدام أحزمة الأمان وأشرطة الاستخدام.

ثانياً: ملف المقعد والطاولات الملحقة.

ثالثاً: ترتيب الأمتعة اليدوية.

رابعاً: الحد من استخدام الأجهزة الإلكترونية مثل: الجوال

5/ بعد الهبوط

يذكر الطاقم الركاب بالآتي:

أولاً: الإرشادات المتعلقة بالحد من التدخين أو منعه

ثانياً: استخدام أحزمة النجاة وأشرطة السلامة

6/ في حال وجود حالة استعجال أثناء الرحلة يجب إبلاغ الركاب عن الحالة المستعجلة والسلوك الأكثر ملاءمة للوضع.

7.11 الترخيص بالتدخين على متن

1/ يجب أن يؤكد الربان بنفسه أو بتفويض من ينوب عنه بأن السماح بالتدخين غير وارد عندما:

أ/ يرى الربان الأمر ضرورياً لصالح السلامة

ب/ تكون الطائرة على الأرض إلا برخصة استثنائية مخصوصة ومناقضة للإجراءات المحددة في دليل الاستغلال.

ج/ خارج مناطق المدخنين المخصصة لهم في الممرات أو المرافق.

د/ في أماكن الأمتعة أو في أي حيز آخر يراكم فيه العفش بصورة غير منتظمة لا في حاوية مقاومة للنيران أو لا يغطيها لحاف مقاوم للنيران.

هـ/ وفي أجزاء غرفة القيادة وحين يوزع الأكسجين.

12. نقل الركاب

12.1 نقل الركاب محدودى الحركة

يجب أن يعد المستقل إجراء لنقل الركاب محدودى الحركة

2/ وأن يتأكد من وجودهم في مقاعد لا :

أ. تضايق أعضاء الطاقم في القيام بمهام

ب. تضايق أعمال الإخلاء السريع في الطيران

3/ ويجب إبلاغ قائد الطائرة بوجود هذا النوع من الركاب محدودى الحركة.

4/ يجب أن يقوم أعضاء الطاقم القيادي بتوفير المعلومات اللازمة للركاب محدودى الحركة أو من يرافقهم حول الطرق الواجب اتباعها للوصول إلى منافذ النجاة والوقت الأكثر ملاءمة للتوجه إلى هذه المنافذ.

نقل الأطفال من عمر سنتين فأكثر ولأقل من 12 سنة،

الخارجي وفي وضعية معادلة لـ RVR منقولة إلى الحد الأدنى المطبق.

2- وفي حالة غياب RVR يمكن للطيران الداخل إلى قيادته تقلبص القيمة المعادلة عندما تكون RVR محولا للرؤية المنقولة.

3- وفي حال ما بعد الإيداعات الخارجية ووضع معادل وفي اتفاق مع الفقرة الفرعية 1 أعلاه فإن

RVR منقولة الرؤية تصبح أدنى من انحد المطبق ومن الممكن للطيار إتباع مقاربة لحد ارتفاع/ ساعة القرار، DA/H أو الإيقاع من العلو الأدنى للنزول إلى MDA/H.

4- وفي غياب أو وضع معادلة يكون على الطيار الداخل في قيادة الطائرة اتخاذ قرار بالمتابعة أو إنهاء الاضطراب قبل الوصول لأقل من 100 قدم فوق المطار على خط الاقتراب النهائي.

5- كما يمكن للطيار متابعة الاقتراب تحت خطي BA/H و MDA/H لغاية الهبوط التام شريطة أن تكون مراجع الرؤية المطلوبة محققة وفق BA/H و MDA/H المستمرة.

3.4 إجراءات المغادرة والمقاربة بالمعدات

1/ يجب أن يتأكد المستغل من كون إجراءات المغادرة والاقتراب بواسطة المعدات المنفذة من طرف الدولة التي يقع فيها المطار، مستخدمة.

2/ وبإستثناء توصيات الفقر الفرعية 1 أعلاه يمكن لقائد الطائرة قبول Clairance تختلف في طريق المتأخرة فيها عن الوصول شريطة احترام هامش الطيران فوق العقبات والأخذ في الحساب لكل شروط الاستغلال ويجب تنفيذ الاقتراب النهائي للرؤية أو وفق إجراء الاقتراب بالمعدات المنشود.

3/ إجراءات مختلفة عن تلك المطلوب استخدامها في إجراءات 1 أعلاه يمكن استخدامها من قبل المستغل إذا ما قبلت بها الدولة التي يوجد المطار بها عندما تكون الموافقة لازمة.

الإجراءات العامة

الارتفاع لبلوغ المستوى القديم

يجب أن يعد المستغل إجراءات عملية موجهة إلى ضمان أن تكون الطائرة بالتنفيذ قريبة من الدقة لبلوغ مستوى الطريق مع وجود هامش سلامة في الهينة و/أو وضع ملائم للهبوط.

5.4 ظروف الطيران الخطيرة

يتم الإبلاغ عن ظروف الطيران الخطيرة غير تلك المرتبطة بالظروف الجوية عند الإمكان وذلك للمحطة الجوية الملائمة ومع التفاصيل الممكن الاستفادة منها في سلامة الطائرات الأخرى.

5/ اكتشاف المجاورة للأرض

المسلوك، والضامن لهوامش الوصول إلى النتوءات المطلوبة.

2.3 و يجب أن تصادق و.و.ط.م على طريقة تحديد الارتفاعات الدنيا.

2.4 وعندما تكون الارتفاعات الدنيا محددة من طرف الدولة المخترق مجالها تفوق تلك المحددة من قبل المستغل فإن القيم الأكبر هي المطبقة.

2.5 ويجب أن يأخذ المستغل في الحساب عند وضعه للارتفاعات الدنيا العناصر التالية:

1. الدقة التي يمكن من خلالها تحديد موقع الطائرة.

2. عدم الدقة المحتمل في معايير القياس المستخدم

3. المواصفات الأرضية (مثل: التغيرات المفاجئة في علو النتوءات) طوال الطريق أو في بعض المناطق حيث تلزم قيادة للعمليات.

4. إمكانية وجود ظروف جوية غير ملائمة

مثل: الاضطرابات القوية والتيارات الهوائية الناجمة.

5. إمكانية عدم الدقة في الخرائط الجوية.

6.2 واستجابة لمتطلبات الفقرة 5.2 أعلاه يجب الأخذ في الحساب: التصحيحات الناتجة من تغيرات الحرارة والضغط مقارنة بالقيم المعيارية.

2/ متطلبات مصالح رقابة المرور الجوي

3/ وكفاءة الاحتمالات القائمة طوال الطريق المخطط.

المسافة الدنيا لمطار ملائم للطائرات زوجية المحرك.

لا يمكن للمستغل إلا بموافقة خاصة من و.و.ط.م)

موافقة 1.3ETOPS الاستغلال الزوجي لمحرك يفوق

وزنه المعروف عند الإقلاع 8618 كلف وهينته العليا

المصادق عليها في أقصى حد لمقاعد المسافرين يربو

على 19 مقعد على طريق فيه ابتعاد عن طريق مطار

ملائم بمسافة أعلى من: تلك للطائرة في ظروف

معيارية بدون رياح في ستين دقيقة بسرعة الرحلة

بمحرك خارج العمل.

1.3 في حال طائرة مستغلة مقبولة يجب أن يتأكد

المستغل من وجود مطار إزاحة نافذ في حدود الانحراف

المسموح به.

4- إجراءات الاقتراب والهبوط

1.4 الظروف أثناء الاقتراب والهبوط

قبل البدء في الاقتراب بغرض الهبوط يجب أن يتأكد

القبطان بأنه انطلاقاً من توفر المعلومات لديه سوف

تكون الظروف الجوية المسيطرة في المطار وحالة

الممر الذي ينوي سلوكه غير مانعة من القيام بالاقتراب

أو الهبوط أو حتى الاقتراب بأمان مقارنة مع معلومات

الأداء المشمولة في دليل الاستغلال.

2.4 البدء ومتابعة الاقتراب يمكن لطيار دخل في سياق

الرحلة بدأ بالمعلومات المستقلة عن RVR المعلنة،

غير أنه لا يمكنه متابعة الهبوط إلا من خلال الراديو

تسمح لهم بأن يكونوا قادرين على تقديم المساعدات الأولية للركاب عند استقرار الأوضاع بعد النزول السريع، ومن المطلوب كذلك توفير إجراءات استغلال تمكن من إعادة الركاب للحياة بواسطة الأكسجين

#### 1.6

على أثر انهيار في الضغط.

10. تعليمات الاستغلال المعلنه في الرحلة

يجب أن تكون تعليمات الاستغلال المحتوية على تعديل في خطة الرحلة ATS إن أمكن موضوع تنسيق مع هيئة ATS ذات الأهلية قبل إحالتها إلى الطيار.

ملاحظة: إذا لم يكن التنسيق أعلاه غير ممكن تكون التعليمات التي حصل عليها القبطان غير كافية لإغفانه من واجب الحصول على رخصة ملانعة إن أمكن من هيئة تابعة لـ ATS قبل تعديل خطة رحلته.

#### 11/ الأمتعة اليدوية

وعلى المستغل أن يتأكد أن كافة الأمتعة اليدوية التي صعدت إلى مقصورة الركاب جرى ترتيبها بصورة ملائمة وأكيدة.

1.11 في طائرة مجهزة في أقصى الحالات بتسع مقاعد للركاب، بالنسبة للطائرات المجهزة بتسعة مقاطعة للركاب فما تحت، يستخدم المستغل وزنا الأمتعة الفردية بالرغم من إمكانية الحصول على رخصة من و.و.ط.م للمستغلين تؤكد إمكانية توفير اختيار الوزن الجرافي لتوازن ومستوى من الأمان يضاها ما يمنعه استخدام الوزن الفردي.

2.11 في طائرة من عشر ركاب فأكثر يمكن استخدام إما الوزن الفردي للمتاح المسجل أو نظام الوزن الجرافي وفي حال اعتماد نظام الوزن الجرافي يجب إقامته على أساس دراسة إحصائية تصادق على نتائجها و.و.ط.م.

#### 12/ دفتر الطريق

يجب أن يتأكد الطيار من وجود دفتر الطريق أو أي وثيقة معادلة له تصدرها و.و.ط.م.

#### 13/ محضر الأحداث

1.13/ إذا وقع حادث أثناء الرحلة

1. يجب أن يبعث المستغل أو ربان الطائرة بمحضر إلى و.و.ط.م عن أي حادث هدد أو من شأنه تهديد سلامة الرحلة.

2. ويجب إرسال هذه المحاضر في أجل 72 ساعة بعد الحادث إلا إذا منعت ذلك ظروف طائرة.

#### 2.13/ النواقص التقنية وتجاوز المحددات

يجب أن يتأكد قائد الطائرة من كون كل نقص تقني وكل تجاوز للمعدات التقنية وقع حين ما كان مسنولا عن الرحلة قد تضمنه المحضر المادي المثبت في الطائرة. لديها فرص جيدة للبقاء على قيد الحياة مع نقص الأكسجين الناجم عن انخفاض الضغط الجوي.

#### 10.- تعليمات التشغيل المرسله في الرحلة

حالما يتم اكتشاف القرب من الأرض من طرف عضو من طاقم الطائرة أو اكتشاف قرب فائق من الأرض يتأكد الطيار من تنفيذ عملية تصحيح فورية لإعادة السلامة إلى الرحلة.

#### 6/ إجراءات ضد الضجيج

1.6 يجب أن يعد المستغل إجراءات لمنع الضجيج في الرحلة بالمعدات المطابقة

1.7 PANS -OPS وOACI مجلد 1 اثوثيقة OPS 8168 للمواصفات/611.

أن تكون الإجراءات المعدة لمكافحة الضجيج بعد الإقلاع من قبل المستغل لطرار من الطائرات هي ذاتها المستخدمة في كافة المطارات.

#### 3/ الأشعة الفضائية

7.1 يجب أن لا يستخدم المستغل طائرة في ارتفاع يعلى على 15000 متر إلا إذا كانت مزودة بجهاز يمكنها من قياس الخلط الكلي للأشعة الفضائية مع تلك التي تكون في الطائرة وخضوع ذلك ليعيار تراكمي أثناء الرحلة.

7.2 ويجب القيام بالهبوط حال ما يتمكن الطيار من ذلك في حال تجاوزه لتقييم المخصصة في دليل الاستغلال.

#### 8/ وجود أعضاء الطاقم في موقع العمل

#### 8.1 أعضاء طاقم القيادة

1. أثناء مرحلتي الإقلاع والهبوط يجب تواجد كل أعضاء الطاقم القيادي اللازم في غمرة القيادة وكل في موقع عمله المحدد.

2. وأثناء كافة المراحل يكون على أعضاء الطاقم القيادي المطلوب بلخدمة في غمرة القيادة البقاء في مواقع عملهم إلا إذا كان الغياب عن هذا الموقع ضروري لتنفيذ مهام في الطائرة أو بغرض الوفاء بحاجة فيسيولوجية وبشرط بقاء طيار مؤهل أثناء الوقت في قيادة الطائرة.

#### 8.2 أعضاء طاقم الكابينة

في كافة جسور الطائرة المستخدمة من قبل الركاب يكون على أعضاء طاقم الكابينة المطلوبين للعمل الجلوس في أماكن العمل المخصصة لهم خاصة أثناء الإقلاع والهبوط أو كلما ارتأى الطيار لزوما لذلك لغرض السلامة.

#### 9. استخدام الأكسجين

1.9 يجب أن يتأكد قائد الطائرة من أن أعضاء الطاقم الطيار المكلفين بالمهام الأساسية في السلامة يستخدمون باستمرار تجهيزات الأكسجين عند ارتفاع ضغط المقصورة بصورة قوية أو الارتفاع بالطائرة لأكثر من 10000 قدم.

2.9 من المطلوب الاحتياط للأعضاء العاملين في قمرة القيادة بإجراءات تمكنهم عند النزول الاضطراب أملاه انخفاض في الضغط إلى تقديم الدعم ولن يتأني ذلك إلا بتمكنهم من السيطرة على وعيهم وتوفير وسائل حماية

- (1) وعلى الكابتن الذي يلاحظ مخاطر الطيران أن يخطر المحطة الأرضية المناسبة على الفور.
- (2) وإذا تعرضت الطائرات التي هو مسنول عنها لاصطدام مع الطيور ، يجب على الريان تقديم تقرير مكتوب بعد هبوط الطائرة عن اصطدام بالطيور.
- 5.13 - في حال وقوع طوارئ على متن طائرة تحمل المواد خطيرة :
- عندما تحدث حالة طوارئ في الطائرة ، يجب على قائد الطائرة ، إذا سنحت الظروف إبلاغ خدمات الحركة الجوية المناسبة بوجود أي مادة خطيرة.
- 6.13. التعدي على ممتلكات الغير : بعد تعدي على متن الطائرة ، يجب على القائد أن يقدم في أقرب وقت ممكن تقريراً تسليمها إلى السلطات المحلية والوكالة الوطنية للطيران المدني.
- 7.13. المخالفات في مرافق الملاحة ، والمرافق على الأرض والظروف الخطرة.
- يجب على القائد أن يخطر المحطة الأرضية المعنية ، كلما أتاحت له فرصة لذلك ، بأي حالة خطيرة محتملة أو تمت مواجهتها في رحلة مثل :
- (1) عدم الانتظام الوظيفي في تجهيزات خدمات الملاحة أو التجهيزات على الأرض
- (2) أو ظاهرة في الطقس ؛
- (3) أو سحابة رمامد البركانية؛
- (4) أو مستوى عال من الإشعاع.
- 14 - الإخطار بالحوادث
- 1.14. ويجب على المستغل إعداد إجراءات لضمان إبلاغ السلطة المختصة الأقرب بأسرع الوسائل المتوفرة عن أي حادث يقع في الطائرة يتسبب بجروح خطيرة (كما هو محدد في الملحق 13 م د ط م) أو قتل أي شخص أو إلحاق أضرار كبيرة بالطائرة أو الممتلكات.
- 2.14. ويجب على القائد أن يقدم إلى الوكالة الوطنية ط م تقريراً عن أي حادث على متن الطائرة يصاب فيه أحدهم بجروح بليغة أو قاتلة في الطائرة ، حين كان مسنولاً عن الرحلة.
15. عمليات في رؤية سينة
- 1.15. القواعد التنفيذية العامة:
- (1) وعلى المستغل أن لا يقود عمليات الدرجة الثانية أو الثالثة ، إلا إذا كانت:
- (أ) توفرت لكل طائرة معنية شهادة عمليات مع ارتفاع قرار أقل من 200 قدم ، أو لا ارتفاع قرار لها ، ومجهزة وفقاً للإجراءات المنصوص عليها ؛
- (ب) نظام مناسب يسمح بالتسجيل للاقتراب و / أو الهبوط الآلي نجح أو أخفق مثبت ومستمر في الصيانة للسيطرة على الأمن العام للعمليات ؛
- (ج) تتم الموافقة على العمليات من جانب الوكالة الوطنية للطيران المدني ؛
- (د) يتكون طاقم الطائرة من ما لا يقل عن الطيارين ، و

- وستتسق تعليمات التشغيل المتضمنة تغييراً في خطة الرحلة إن اقتضى الأمر مع الهيئة المختصة قبل أن تنتقل إلى الطائرة.
- ملاحظة : إذا لم يكن التنسيق المنصوص عليه أعلاه ممكناً ، فالتعليمات التي تلقى الطيار من المستغل لا تعفيه من واجب الحصول ، عند الاقتضاء ، على إذن سلطة مختصة إن أمكن قبل تغيير خطة الرحلة.
- 11 - حقائب اليد.
- يجب على المستغل التأكد من أن جميع حقائب اليد الداخلة لمقصورة المسافرين على متن طائرة قد تم ترتيبها بشكل ملائم وموثوق.
- 1.11. الطائرات المزودة في أقصى الحالات بتسع مقاعد للركاب
- بالنسبة للطائرات المجهزة في الأقصى بتسع مقاعد ركاب ، يكون على المستغل التأكد من الوزن الفردي للأمتعة.
- ومع ذلك ، قد يحصل المستغل الذي يثبت أن الوزن الجزافي غير المنظم للأمتعة قد يحقق مستوى من التوازن يعادل مستوى الوزن الفردي للأمتعة ، على تصريح صادر عن الوكالة الوطنية للطيران المدني.
- 2.11. طائرات لأكثر من عشر مقاعد للركاب بالنسبة للطائرات المجهزة بعشر مقاعد للركاب فأكثر ، فمن الممكن فيها إما استخدام الوزن الفردي للمتع المسجل ، أو نظام وزن جزافي للأمتعة وعند اختيار نظام الوزن الجزافي ، يجب استناده إلى دراسة إحصائية توافق عليها الوكالة و ط م.
- 12 - دفتر الطريق : ويجب على قائد الطائرة التأكد من وجود دفتر الطريق أو أي معادلة مقبولة من الوكالة و ط م
- 13 - الإبلاغ بالحوادث
- 1.13 الحوادث في الرحلة
- (1) على المستغل أو الريان إبلاغ الوكالة الوطنية للطيران المدني عن أي حادث يهدد أو من شأنه تهديد سلامة الرحلة.
- (2) يجب أن يحال التقارير في غضون 72 ساعة بعد وقوع الحادث إلا إذا كانت هناك ظروف استثنائية تمنع ذلك.
- 2.13. الأعطال الفنية وتجاوز الحدود
- يجب على قائد الطائرة التأكد من أن جميع الأعطال الفنية وكل تجاوز للمحددات التقنية وقعت تحت مسؤوليته عن
- قد وردت في تقرير المعدات المثبتة في الطائرة.
- 3.13. حوادث المرور الجوية . ويجب على القائد الإبلاغ عن حادث مرور بمجرد تعرض طائرة أثناء الرحلة لخطر نتيجة :
- (1) شبه اصطدام مع أي جسم طائر آخر ؛
- (2) أو فشل لإجراءات الحركة الجوية أو عدم الامتثال للإجراءات المطبقة من طرف مصالح الملاحة الجوية أو من طرف طاقم الطائرة ؛
- (3) أو فشل مرافق خدمات الحركة الجوية.
- 4.13. مخاطر وصدمة الطيور

بلوغ كمية الوقود الفعلية الصالحة للاستعمال على متن الطائرة أقل من الاحتياط النهائي.

18- العمل ضمن مجال محددة مع فواصل راسي منقوصة ( مجال RVSM )

لا يحق للمستغل ما لم يؤذن له على وجه التحديد من جانب الوكالة و ط م ، استغلال

طائرة في جزء من الفضاء إلا في إطار الاتفاقات الإقليمية للملاحة الجوية ، تطبيق فصل

راسي بـ300 متر (1000 قدم)

19- العمل في المناطق المتطلبة للأداء المحددة من الملاحة ( مجال BRNAV ، MNPS ) :

ولا يستخدم المستغل طائرة في مساحة محددة ، أو في جزء معرف من مساحة معينة ،

وفق الاتفاقات الإقليمية للملاحة الجوية عند وضع مواصفات أداء مطلوب لها حد أدنى

ما لم يكن هناك الملاحة

تصرح من الوكالة و ط م (الموافقات MNPS ، BRNAV)

20. عمل الطائرات ذات المحركين في المجالات الكبرى لا يحق للمستغل القيام بأعمال خارج العتبة المحدد طبقا

للمقرة 3 أعلاه ، ما لم تأذن الوكالة الوطنية للطيران المدني بخلاف ذلك (موافقة ETOPS).

21. مواصفات إضافية تتعلق بعمليات الطيران الواحد في قواعد الطيران بالآلة (IFR) أو

الليل

1.21 لا تستخدم طائرة في نظام IFR أو في الليل بطاقم وحيد للطيران دون الحصول على موافقة دولة

المستغل.

2.21 لا تعمل طائرة في نظام IFR أو في الليل بطاقم وحيد الطيران إلا :

(أ) إذا كان دليل رحلة الطائرة لا يلزم بطاقم للطائرة يتألف من أكثر من شخص واحد ؛

(ب) إذا كان طائرة مروحية ؛

(ج) إذا كان الحد الأقصى لعدد المقاعد الركاب لا يزيد عن تسعة ؛

(د) إذا كان الحد الأقصى للوزن عند الإقلاع حسب الشهادات لا يتجاوز 7500 كجم

(هـ) إذا تم تجهيز الطائرة بالمعدات اللازمة للطائرات التي يقودها ملاح واحد

(و) إذا كان الطيار يلبى المواصفات في الخبرة ، التدريب والتدقيق والمراجعة وتتصف تجربته بالحدثة.

جـ - مدة تخزين الوثائق

ويجب على المستغل التأكد من أرشفة المعلومات والوثائق المذكورة أدناه بشكل مقبول ، وان قابلية

النفاذ إليها من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني متوفرة وتتحدد فترة الحفظ في الجداول أدناه.

(هـ) ويقاس ارتفاع القراز بواسطة مقياس الارتفاع الراداري

(2) و لا يجوز للمستغل إجراء إقلاع في ضعف الرؤية في وضوح ، أقل من 150م ( في طائرة من الفئة أ ،

ب و ج) أو أقل من 200م

من الوضوح في (طائرات الفئة د) ، إلا بتصريح للوكالة الوطنية للطيران المدني.

2.15. الإجراءات التنفيذية :

(1) على المستغل وضع إجراءات وتعليمات تطبيق في الإقلاع في ضعف الرؤية و في عمليات الفئة الثانية

والثالثة. ويجب أن تضمن هذه الإجراءات في دليل العمليات وأن تحتوي على المهمات الموكلة لأعضاء

الطاقم أثناء السير ، والإقلاع ، والاقتراب ، في حال الهبوط ، والتدريج ، والاقتراب غير المنقطع

(2) ويجب على قائد الطائرة التأكد من :

(أ) أن حالة التجهيزات البصرية مرضية قبل بدء

الانخفاض أو الإقلاع عند انخفاض في وضوح رؤية بالنسبة للفئات الثانية أو الثالثة ؛

(ب) من أن الإجراءات (LVP قانون إجراءات الرؤية) الكافية داخلة في حيز النفاذ

طبقا للمعلومات الواردة من مصالح المرور الجوي ، قبل بدء الإقلاع في وضوح رؤية سينة في الفئتين الثانية أو الثالثة.

(ج) أن المناخ مؤهل بشكل صحيح قبل بدء الإقلاع في وضوح رؤية أقل من 150 متر

RVR (في طائرة من فئة أ و ب و ج) أو من 200 متر RVR (الطائرات

الفئة د) أو إجراء مقارنة فئة في الثانية أو الثالثة.

16- حانة محاكاة الطيران في وضعية شاذة : يجب على المستغل وضع إجراءات

تأكد أن المحاكاة لحالات غير طبيعية أو حالات الطوارئ التي تتطلب تطبيقا كليا أو جزئيا إجراءات عرضية أو

الطوارئ ، وكذا ملاءمة ظروف الطقس أثناء الرحلة مع الوسائل

(IMC) باستخدام وسائل اصطناعية ، ليست منجزة خلال رحلات النقل الجوي العام.

17- تسيير الوقود في الرحلة :

1.17 يجب على المستغل إنشاء إجراءات لضمان ضبط عمليات المراجعة والتزود بالمحروقات تتم أثناء الرحلة

2.17 . ويجب على قائد الطائرة التأكد من أن جودة الوقود وصالحه للاستعمال باقية طوال الرحلة ، وإن

كمية الوقود اللازم لا تقل عن الكمية اللازمة للوصول إلى المطار حيث يمكن إجراء الهبوط الآمن مع التأكيد

على الاحتفاظ باحتياط المطلوب من الوقود على متن الطائرة.

3.17 . ويجب على قائد إعلان حالة الطوارئ عند

الجدول 1 : المعلومات المستخدمة في إعداد وتنفيذ الرحلة :

الوثيقة	مدة الحفظ
خطة رحلة الاستغلال	3-أشهر
محضر الإخطار بالمعدات	24 شهرا من تاريخ آخر مغل
NOTAM والمعلومات الجوية المحددة على الطريق للتخليص المخصص للدراسة	3-أشهر
وثائق الوزن والتوازن	3-أشهر
الإعلان عن الحمولة الخاصة المنضمة بضاعة خطيرة	3-أشهر

الجدول 2 : محاضر وكشوف طاقم الطائرة.

الوثيقة	مدة الحفظ
زمن الرحلة ..زمن خدمة الرحلات وفترات الاستراحة	15-أشهر
الرخصة	أطول وقت طالما أن الطاقم يتمتع برخصته للاستغلال
تدريبات التأهيل والمراجعة المرتبطة	3- سنة
تدريب قائد الطائرة ( بما فيه الضبط )	3- سنة
الإعلان عن الحموله الخاصة المتضمنة بضاعة خطيرة	3- سنة
التأهيل والضبط الدوري	3- سنة
التأهيل والضبط للعمل في أي من مواقع الملاح	3- سنة
التجربة الحديثة	15- شهر
الكفاءة في الطرق وفي المطار	3- سنة
التدريب والتأهيل في الاستغلال الخاص عند اللزوم ( مثل الفئات 2 و3 و ETOPS	3- سنة
التكوين للتعامل مع البضائع الخطرة كالملازمة	3- سنة

الجدول 3 : كشوفات طاقم الطائرة.

الوثيقة	مدة الحفظ
زمن الرحلة ..زمن خدمة الرحلات وفترات الاستراحة	15- شهرا
تدريبات التأهيل والمراجعة والتكوين المختلف ( بما فيه الرقابة)	أطول وقت طالما أن الطاقم يخدم مع المستغل
التدريب للرفع من المستوى ( بما فيه الرقابة)	12- أشهر بعد مغادرة أعضاء الطاقم للخدمة
التكوين للتعامل مع البضائع الخطرة كالملازمة	3- سنة

الجدول 4 : كشف لموظفي العمليات الأخرى.

الوثيقة	مدة الحفظ
كشف التكوين وتأهيل بقية العمال المطلوب لهم إعداد برنامج تأهيل	2 التقريرين الأخيرين

الجدول 5 : الكشوفات الأخرى.

الوثيقة	مدة الحفظ
كشف عن تعبير الأشعة الكونية والشمسية	12 شهرا بعد مغادرة عضو الطاقم للخدمة

4- عند ما لا يمكن إثبات الإمتثال الشامل لمتطلبات الباب الملازم ، نظراً لمواصفات التصميم الخاص (طائرات أسرع من الصوت ، والبرمائية ) ، فإنه يجب على المستغل تطبيق قواعد الأداء المصدقة التي تضمن مستوى سلامة تعادل المستوى المحدد في الباب الملازم.

5- يجب أن يتحقق المستغل من أن كتلة الطائرة :  
أولاً) عند الإقلاع أو، عند احتمال إعادة برمجة الرحلة (ثانياً) من النقطة التي منها تطبق خطة طيران الاستغلال المراجع ، الذي لا يتعدى الكتلة التي بها يتم متطلبات الفصل الملازم بالنسبة للطيران الذي يجبل القيام به ، بالنظر لتحقيقات المفترضة على الكتلة بالتوازي مع تدحرج الطيران ومع تفرغ المحروقات كما هو وارد في المقتضى الخاص .

6- يجب أن يتحقق المستغل من أن البيانات المصدقة الخاصة بالأداء والتي يظهر في دليل الطيران ، أنها مستخدمة من أجل تحديد المطابقة للمقتضيات الواردة في الفصل اللازم ، عند تطبيق هذه العوامل المطلوبة من طرف الفصل الملازم ، فإنه على أخذ كل هذه العوامل الإجرائية الواردة من قبل في بيانات الأداء في دليل

الفصل 7

أداء الطائرات

الباب الأول:عموميات

1- يجب أن يتحقق المستغل من أن الطائرة متعددة المحركات المجهزة بالتربينات دافعة ، بهينة قصوى مصدقة من مقاعد الركاب تزيد على 9 أو كتلتها القصوى عند الإقلاع تزيد على 5700كلغ. وكذلك جميع الطائرات متعددة النفاثات ، يتم استغلالها طبقاً لترتيبات الباب الثاني ( قسم الأداء أ) من هذا الفصل

2- يجب أن يتحقق المستغل من أن الطائرة بمراوح ذات الهينة (السعة) القصوى المصدقة من مقاعد الركاب تساوي أو تقل عن 9، التي كتلتها القصوى عند الإقلاع 5700كلغ ، يتم استغلالها طبقاً لترتيبات الباب الثالث ( قسم الأداء ب) من هذا الفصل .

3- يجب أن يتحقق المستغل من أن الطائرة المزودة بمحركات ذات كباس ، مع هينة(سعة) قصوى مصدقة من مقاعد الركاب تزيد على 9،أذات الكتلة القصوى عند الإقلاع تتجاوز 5700كلغ ، يتم استغلالها طبقاً لترتيبات الباب الرابع ( قسم الأداء ج) من هذا الفصل

تاسعا ) طول الدوران ( التدرج ) عند الإقلاع المستخدم طول المدرج المصريح باستخدامه من السلطة المختصة والمكلفة مع التدرج على الأرض لطائرة في مرحلة الإقلاع

عاشرا ) المدرج المبلل- يطلق على المدرج مبلل " عند ما تكون مساحته مغطاة بالماء أو ما يعادله بكثافة أقل من تلك الواردة في الفقرة الفرعية الثانية أعلاه أو عند ما الرطوبة في المساحة تكفي لجعله عاكسا ، لكن من دون أن تشمل بحيرات مياه راكدة .

9-2 - الألفاظ " مسافة تسارع -توقف مسافة الإقلاع - طول التدرج عند الإقلاع - المسار الثابت عند الإقلاع - المسار الثابت لمحرك متعطل في الطريق - مسار ثابت لمحركين متعطلين في الطريق " المتعلقة بطائرة ، كلها محددة وفقا لمتطلبات صلاحية الطيران والتي بموجبها تم اعتماد الطائرة أو التي تقابل لمتطلبات المحددة من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني ، إذا قضت هذه بأن هذه التعريفات ليست ملائمة لضمان احترام الحدود الإجرائية للأداء

الباب الثاني : قسم الأداء " أ "

#### 1- عموميات

يجب أن يتحقق المستغل من أنه، لكي يحدد الامتثال للمتطلبات المحددة في هذا الباب ، فإن البيانات المصدق المتعلقة بالأداء المبينة في دليل الطيران ، مكملة بما فيه الكفاية ، من خلال بيانات مقبولة لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني، إذا كانت البيانات المصدقة الخاصة بالأداء المبين في دليل الطيران غير كافية بالنظر لعناصر التالية :

أ-الأخذ في الاعتبار لظروف الاستغلال غير الملائمة والتي في أغلب الظن متوقعة ، كما هو الشأن في الإقلاع والهبوط على مدرج ملوث.

ثانيا -الأخذ في الاعتبار لعطل المحرك في كل مراحل الطيران

1-2 يجب ان يتحقق انمستغل من أنه في حالة المدرج المبلل الملوث ، فإن البيانات المتعلقة بالإدارة يتم تطبيقها :

#### 2- الإقلاع

1-2 يجب أن يتحقق المستغل من أن الكتلة عند الإقلاع لا تتجاوز الكتلة القصوى عند المحددة في دليل الطيران بالنظر إلى الارتفاع والضغط ودرجة الحرارة المحيطة بمطار الإقلاع

2- 2 يجب أن يلبى المستغل المتطلبات أدناه من أجل تحديد الكتلة القصوى المسموح بها عند الإقلاع .  
أولا -مسافة تسارع الوقوف يجب أن لا تتعدى مسافة التسارع -الوقوف المستخدمة

ثانيا- مسافة الإقلاع يجب أن لا يتعدى مسافة الإقلاع المستخدم ، مع تمدد سالك مستخدم لا ينبغي أن يتجاوز نصف الطول التدرج عند الإقلاع المستخدم

ثالثا- يجب أن لا يتعدى طول تدرج الإقلاع طول التدرج عند الإقلاع المستخدم .

رابعا - يجب ان يثبت الإمتثال إلى هذه الفقرة باستخدام قيمة واحدة لإنتطاق ومواصل الإقلاع .

الطيران ، أخذها في الحسبان من أجل تجذب التطبيق المضاعف لهذه العوامل .

7- عند إثبات مطابقة هذه المتطلبات مع انفصل الملائم فإن ه يجب الأخذ في الحسبان هيئة الطائرة ، وظروف النهارية (أو اليومية ) وأداء الأتظمة التي يمكن أن يكون لها تأثير مضاد على الأداء .

8-لحساب الأداء ، فإنه يمكن اعتبار مدرج مبلل ( رطب ) بمثابة أخر جاف إذا ما تعلق الأمر بمدرج من العشب .

9-تعريف

9-1-تمتلك الألفاظ المستخدمة (أو العبارات ) التالية الواردة في هذا الفصل

المولدات التالية

أولا :مسافة الشارع -التوقف المستخدم ( ASDA )- طول الدورة عند الإقلاع المستخدم ، الذي يضاف إليه تمديد التوقف ، بشرط أن يكون هذا التمديد تم الإعلان عن قابليته للاستخدام من طرف السلطة المختصة والقادرة على تحمل كتلة الطائرة في ظروف الاستغلال المعتبرة .

ثانيا ) المدرج الملوث : يطبق على المدرج وصفة التلوث عند ما يكون أزيد من 25% من مساحة ( سواء بأجزاء منفصلة )محددة بالطول والعرض المطلوب من ، كان أزيد من مساحة مغطى بأحد العناصر التالية :

أ) غشاء ماء تزيد على 3مم (0.125بوصة ) أو الثلج الذائب أو الثلج المسحوق بكمية معادلة لأكثر من 3مم (0.125بوصة ) من الماء .

ب) - ثلج مكوّم بطريقة تشكل كتلة صلبة قادرة على مقاومة أي ضغط لاحق ، يكون كتلة متجانسة منفصلة إلى أجزاء إذا حاولنا إزالة ( ثلج كثيف ) ، أو

ج)جليد بما في ذلك جليد مبلل

ثالثا ) مدرج مبلل - يعتبر مدرج مبللا عند ما لا تكون مساحته جافة ،ولكن الببل على سطح لا يمنحه مظهرا براقا.

رابعا ) المدرج الجاف المدرج الجاف هو غير المبلل وغير الملوث ويشمل المدرجات اليابسة خاصة تلك التي تم إعدادها في أخاديد أو تلبسها بطبقات نافذة ، وتمت صيانتها في سبل استمرار معدل كبح "فعال مثل الذي في المدرج الجاف " وهذا حتى مع وجود الطيران خامسا ) مسافة الهبوط المستخدم -طول المدرج المصريح باستخدامه من طرف الهيئة المختصة ومكيف لدوران الطائرة على الأرضية عند الهبوط .

سادسا ) الهيئة ( السعة ) القصوى المصدقة من مقاعد الركاب وهي الطاقة القصوى من مقاعد الركاب لطائرة معينة ، باستثناء مقاعد الطيارين ومقاعد حجرات المقصورة ، حسب الحالة ، المستخدمة من طرف المستغل والمصدقة من الوكالة الوطنية للطيران المدني والواردة في دليل الاستغلال .

سابعا ) مسافة الإقلاع المستخدم طول الدوران عند الإقلاع الذي يضاف إليه التمديد المستخدم .

ثامنا) كتلة الإقلاع - كتلة الطائرة عند الإقلاع وتشمل كافة العناصر والأشخاص المنقولين من بداية المدرج إلى الإقلاع .

ثانيا - أو 600 م بالنسبة للطيران في كل الطرق الأخرى .

3-6 يجب على المستغل أن يعد إجراءات ظرفية تلبى المتطلبات المحددة في الفقرة 1، وأن يوفر مسارا آمنا لتجنب العقابيل التي تمكن الطائرة إما من تلبية المتطلبات الجارية للفقرة 2 ، أو التأسيس بكل امان على مطار الذهاب أو مطار التخليص عند الإقلاع .

4- إنشاء الطريق -محرك متعطل

4-1 يجب أن يضمن المستغل أن البيانات المتعلقة بالمسار الثابت في أثناء الطريق - محرك متعطل المذكور في دليل الطيران ،بالنظر إلى الظروف الأجوانية المنصوص عليها للطيران ، أنها مطابقة لترتيبات كلى الفقرتين 4-2 و 4-3 في أية نقطة من الطريق .

ويجب أن يمثل المسار الصافي للطيران منحدرًا إيجابيا بارتفاع 1500 قدم فوق المطار المنصوص عليه بالهبوط على إثر عطل بالمحرك .إذا كانت الظروف الاجوانية تتطلب استخدام أنظمة حماية ضد الصقوع ، فإن تأثير هذا الاستخدام على المسار الثابت للطيران يجب أخذه في الاعتبار .

4-2 يجب أن يكون انحدار المسار الصافي للطيران حاصلًا عند ارتفاع 1000 قدم فوق الأرض ومن كل العقابيل الواقعة على طول الطريق ، لغاية مسافة 9.3 كلم (5nm) من جهتي الطريق المنصوص عليه .

4-3 يجب أن يسمح المسار الصافي للطائرة بمتابعة الطيران ، بارتفاع رحلة لغاية المطار ، حيث يمكن الهبوط طبقا لترتيبات الفقر 7 أو ، عند الاقتضاء ، الفقرة 8 من المسار الصافي للطائرة الذي يبدي ها مشا عموما ، على الأقل 2000 قدم فوق الأرض ومن كل العقابيل الواقعة على طول الطريق ، لغاية مسافة 9.3 كلم (5nm) من جانبي الطريق المطلوب متابعته طبقا لترتيبات الفقرتين (أولاً) و(رابعاً) أدناه :  
أولاً- المحرك يفترض أنه تعطل في اللحظة الأكثر حرجا من الطريق .

ثانيا - يوضع في الحسبان أثر الرياح على المسار .

ثالثاً - تفرغ الوقود مأذون فيه بمقدار ما يسمح للطائرة في الوصول إلى المطار مع احتياطات الوقود المطلوب وتشرطه أن يتم تطبيق إجراء آمن .

رابعاً - المطار الذي يفترض ان تهبط الطائرة فيه بعد تعطل المحرك يجب ان يكون ممثلاً للمعايير التالية :

أ- المتطلبات في مجال الأداء استنادا إلى الكتلة المنصوص عليه في الهبوط تتم تليبيتها .

ب- والرسائل او التوقعات الأجوانية أو أية تركيبات من الإثنين ، وكذا المعلومات الميدانية تشير إلى أن الطائرة بإمكانها ان تهبط بكل امان هند الساعة المنصوص عليها للهبوط .

4-4 عند اثبات الامتثال مع ترتيبات هذه الفقر 4 ، يجب على المستغل زيادة حدود العرض المبين في الفقرتين 4-2 و 4-3 اعلاه ، 18.5 كلم (10nh) إذا لم تكن دقة الملاحة محترمة عند نسبة 95%

5- في الطريق- طائرة بثلاثة محركات أو أكثر ، منها إثنان متعطلان .

خامسا - وعلى المدرج الميلل أو الملوث ، الكتلة عند الإقلاع يجب ان لا تتعدى انكتلة المسموح بها للإقلاع

على المدرج الجاف ، الذي يجري في نفس الظروف 2-3- عند الامتثال لترتيبات الفقرة 2-2 اعلاه ، يجب

أن يأخذ المستغل في الحسبان :

أولاً-الارتفاع بالضغط على المطار .

ثانيا- درجة الحرارة المحيطة بالمطار.

ثالثاً- حالة ونوع مساحة المدرج

رابعاً- انحدار المدرج في إتجاه الإقلاع

خامسا - ليس أكثر من 50% من مكون الرياح واجهة منقولة، أو لا أقل من 15% من مكون الرياح الخلفية والمنقولة .

سادسا - النقص ، عند الاقتضاء ،لطول المدرج الناتج عن رص الطائرة قبل الإقلاع .

3-تخطي العقبات

3-1 يجب أن يتحقق المستغل من أن المسار الثاني للإقلاع يتجاوز كل العقبات مع هامش عمودي أقل من 35 قدم أو هامش أقل من 90م +0.125DD×يمثل المسافة الأفقية التي تقطع الطائرة إنطلاقا من مسافة الإقلاع المستخدمة أو من طرف مسافة الأقلع ، إذا كان من المتوقع دوران قبل طرف مسافة الإقلاع المستخدمة

3-2 عند إثبات الامتثال إلى ترتيبات الفقرة 3-1 اعلاه ، يجب ان يأخذ المستغل في الحسبان :

سابعاً كتلة الطائرة في بداية التدرج عند الإقلاع

3-3 - عند اثبات الامتثال للفقرة 3-1 اعلاه

أولاً -تغيير المسار لا ينبغي أن يكون مأذون فيه إلى غاية النقطة، على المسار الثابت للإقلاع، حيث يتم الوصول إلى ارتفاع على الأقل يساوي نصف مدى لكن لا تقل عن 50 قدم على طرف مساحة التدرج عند الإقلاع المستخدم.ثم لغاية ارتفاع 400 قدم ، لا يفترض أن تقوم الطائرة بدوران أكثر من 15 درجة ، يمكن تصور زوايا انحراف جانبية أعلى من 15 درجة ، كتلتها لا تتجاوز 25 درجة .

ثانيا -يجب أن يتجاوز كل جزء من المسار الثابت للإقلاع الذي تنحرف عليه طائرة في أكثر من 15 درجة، يجب أن تتجاوز كل العقبات الواقعة على الأقل من مسافة أفقية محددة في الفقرة 3-1، 3-3 و 4-5 مع هامش عمودي 50 قدم حد أدنى .

ثالثاً- ويجب أن نضع في الاعتبار تأثير زاوية الإتحراف الجانبية على سرعة الاستخدام ومسار الطيران ،وكذا مسافات ناتجة عن زيادة سرعات الاستخدام .

3-4 عند اثبات الامتثال للفقرة 3-1 اعلاه في حالة ما إذا كان مسار الطيران المتوقع لايتطلب تغييرا في المسار الاعلى من 15 درجة ، وليس للمستغل حاجة في الأخذ في الاعتبار

للعقابيل التي مسافتها الجانبية أعلى من:

أولاً-300م ، بشرط أن يكون الطيار قادرا على استمرار دقة الملاحة المطلوبة في منطقة الاعتبار العقابيل .

الطائرة عند إجراء الاقتراب باعتبار الكتلة عند الإقلاع واستهلاك الوقود المنصوص عليه أثناء الرحلة -أن تسمح ، في حالة الاقتراب انمقوع، بانحدار صعود كحد أدنى يساوي 0.25% مع السرعة والسعة ( الهيئة المستخدمة بالتزود بالغاز والمحرك الحرج المتعطل ، أي الاثنين أعلى ، يجب أن يصدق استخدام أي منهج آخر من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني .

#### 7- الهبوط -المدرجات الجاف

7-1 يجب أن يتحقق المستغل من أن كتلة الطائرة عند الهبوط المحدد، طبقاً للترتيبات الفقرة 2-1 من الباب 1، بالنسبة للمساعدة المقدرة للهبوط ،تسمح بإجراء هبوط مع توقف كامل للطائرة انطلاقاً من ارتفاع بعبء 50 قدم أو أقل في 60% من مسافة الهبوط المستخدم عند مطار الاتجاه وإلى أي مطار تخليص للطائرات النفاثة .

ثانياً- أو في 70 % من مسافة الهبوط المستخدم عند مطار الاتجاه و أي مطار تخليص للطائرات من فئة التدريب الدافعة .

ثالثاً - غير أنه على إطار إجراءات مقترية الانحدار القوي ، يمكن للوكالة الوطنية للطيران المدني أن تأذن في استخدام مسافة الهبوط ، مؤثرة بعامل مماثل للفقرتين الفرعيتين ،حسب الحالة ، والمستندة إلى ارتفاع بعبء تتراوح ما بين 35 قدم و50 قدم (انظر الذيل 1)

خلال إثبات الامتثال مع ترتيبات الفقرة 7-1 أعلاه ، يجب أن يأخذ المستغل في الحسبان :

أولاً - ارتفاع المطار

ثانياً - ليس أكثر من 50% من مركب رياح الواجهة ، ولا أقل من 150% من مركب الرياح الخلفية .  
ثالثاً - ومنحدر المدرج في اتجاه الهبوط إذا كان أعلى من + / - 2 %

7-3 عند إثبات الامتثال مع ترتيبات الفقرة 7-1 أعلاه ، يجب أن يفترض أن :

أولاً- الطائرة ستهبط على المدرج الأكثر ملائمة و في جو هادئ

ثانياً - الطائرة ستهبط على المدرج ، وفق كل احتمال،مخصوصاً باعتبار اتجاه وقوة الريح المحتملة ، وخصائص حركة الطائرة على الأرض وظروف أخرى ، مثل المساعدة في الهبوط والتضاريس .

7-4 إذا لم يكن في مقدور المستغل أن يمتثل لترتيبات الفقرة 7-3 أوأ ، أعلاه ، في جالة ما إذا كان مطار الاتجاه (الوجهة ) مجهزاً بمدرج واحد ، يجعل الهبوط رهنا بمرور رياح خاص ، فإن الطائرة يمكن وضعها في الخدمة شريطة أن يكون مطارا التخليص المحددين يمكنان من الامتثال امتثالا تاما لترتيبات الفقرات 7-1 2-7 و 3-7 قبل مزاونة مقاربة ، في سبيل الهبوط في مطار وجهة ، يجب على قائد الطائرة أن يتحقق من كون الهبوط ممكناً مع احترام الكامل لمتطلبات الفقرة 6، والفقرتين 7-1 2-7 أعلاه .

7-5 إذا لم يكن في استطاعة المستغل ان يمتثل لترتيبات الفقرة الفرعية 7-3

5-1 يجب أن يتحقق المستغل من أنه في أية لحظة على الطريق ، أن طائرة من ثلاثة محركات لا توجد، بسرعة قصوى تدعى طويئة المدى كل المحركات المشتغلة، بدرجة حرارة قياسية وفي جو هادئ تزيد على 40 دقيقة من المطار حيث المتطلبات في مجال الأداء المطبق على الكتلة المنصوص عليها عند الهبوط ، أنها تمت تليبتها ، إلا إذا لم يحترم ترتيبات الفقرتين 5-2 إلى 6.5 أدناه .

5-2 بيانات متعلقة بالمسار الصافي في الطريق لمحركين متعطلين ، يجب أن يسمح للطائرة بمتابعة طيران في ظروف أجوانية منصوص عليها : انطلاقاً من النقطة أو محركين ، يفترض انها متعطلتين بالتزامن ، لغاية مطار حيث يمكن للطائرة ان تهبط وأن تستقر بتطبيق الإجراءات الموصوفة في إطار هبوط مع محركين عاطلين .

ويجب تنفيذ المسار الصافي للطيران بالهامش العمودي اندي يساوي على الأقل 2000 قدم على سطح الأرض والعراقيل الواقعة على طول الطريق لغاية 9.3 كلم (5nm) من جانبي المسار المنصوص عليه ، إلى ارتفاعات وضمن ظروف أجوانية تتطلب استخدام نظم الحماية المضاد للصفيق ، تأثيرها على البيانات المرتبطة بالمسار الصافي للطيران ، كلها يجب أخذها في الإعتبار ، ويجب ان يزيد المستغل بحدود عرض الهوامش المبينة أعلاه لغاية 18.5م (10nm) إذا لم تكن دقة الملاحة محترمة بنسبة 95%

5-3 يفترض أن المركبين يقعان في عطل في النقطة الأكثر حرماً في هذا الجزء من الطريق حيث الطائرة تحلق على سرعة قصوى تسمى مدى طويل . كل المحركات المشتغلة عند درجة حرارة قياسه في جو هادئ تقع على أكثر من 90 دقيقة من مطار حيث المتطلبات في مجال الاداء المطبق على الكتلة المنصوص عليها للهبوط أنها تمت تليبتها .

5-4 يجب ان يقدم في المسار الصافي انحدار حاصل في ارتفاع 1500 قدم فوق المطار حيث الهبوط منصوص عليه بعد عطل المحركين الإثنين .

5-5 تفرق الوقود مأون فيه بمقدار ما تستطيع الطائرة الوصول إلى المطار مع احتياطات الوقود الضرورية ويشروط القيام بإجراء أمن .

5-6 كتلة الطائرة المنصوص عليها في اللحظة التي يقدر أن المحركين سيقعان في عطل ، لا ينبغي أن تقل عن الكتلة التي تتضمن الوقود الكافي لمتابعة الطيران لغاية المطار المنصوص عليه للهبوط ، وتصل إليه في أقل من 1500 قدم على سطح الهبوط ، ثم تحلق أفقياً مدة 15 دقيقة .

#### 6- هبوط مطارات الاتجاه والتخليص

6-1 يجب على المستغل أن يتحقق من ان كتلة الطائرة عند الهبوط المحدد طبقاً لفقرة 2-1، ليس أعلى من الكتلة القصوى عند الهبوط المحدد مراعاة الارتفاع ودرجة الحرارة المحيطة المنصوص عليها في الساعة المقدرة للهبوط على مطارات الاتجاه والتخليص .

6-2 في إطار مقاربة الآلات مع ارتفاعات قرار أقل من 200 قدم ، يجب على المستغل أن يتحقق من أن كتلة

يجب أن يتحقق المستقل من ان كتلة الإقلاع لا تتعدى الكتلة القصوى عند الإقلاع المحدد في دليل استغلال الطيران باعتبار ارتفاع - ضغط ودرجة الحرارة المحيطة عند مطار الإقلاع .

2-2 يجب ان يضمن المستقل أن مسافة الإقلاع المحدد في دليل الطيران لا تتعدى :

أولا - ضرورة في 1.25 مسافة التدرج عند الإقلاع غير المستخدمة .

ثانيا - أو في الحالة التي يكون تمديد التوقف والتمديد السالك مستخدما

أ- مسافة التدرج في الإقلاع المستخدم

ب- مضروب في 1.15 مسافة الإقلاع المستخدم .

ج- ومضروب في 1.3 مسافة تسارع التوقف المستخدم 2-3 عند الامتثالية لترتيبات الفقرة 2-2 أعلاه ، يجب

على المستقل أن يأخذ في الحسبان :

أولا - كتلة الطائرة في بداية التدرج عند الإقلاع

ثانيا - الارتفاع الضغط في المطار

ثالثا - درجة الحرارة المحيطة بالمطار

رابعا- حالة ونوع مساحة المدرج .

خامسا - انحدار المدرج في اتجاه الإقلاع

سادسا - وليس أكثر من 50% من مركب رياح في واجهة منقولة أو ليست أقل من 50% من مركب

الرياح الخلفية المنقولة

3- تخطي عراقيل الإقلاع - الطائرة متعددة المحركات

يجب على المستقل أن يتحقق من أن مسار إقلاع الطائرات المزودة بمحركين أو أكثر، المحدد طبقا لهذه

الفقرة ، يتخطى جميع العراقيل مع هامش عمودي كحد أدنى 50 قدم أو هامش أفقي كحد أدنى 90

ممتلة المسافة الأفقية  $0.125 \times DD + M$  ،

المجتازة من الطائرة انطلاقا من طرف مسافة الإقلاع المستخدم أو طرف مسافة الإقلاع إذا كان دوران

منظورا قبل طرف مسافة الإقلاع المستخدم ، فيما عدى في إطار الترتيبات الموضحة في الفقرتين 3-3 و 3-3

أداة ، عند إثبات الامتثال إلى ترتيبات هذه الفقرة ، يجب ان نفترض أن :

أولا - مسار الإقلاع يبدأ عند ارتفاع 50 قدم فوق مساحة طرف المسافة المطلوبة في الفقرة 2-2 من

الباب الثاني ويكتمل عند عند ارتفاع 1.500 قدم فوق مساحة الإقلاع

ثانيا - الطائرة ليست منحرفة ما دامت لم تصل إلى ارتفاع 50 قدم فوق المساحة ومن ثم لا تتعدى زاوية الانحراف 15 درجة .

ثالثا - عطل المحرك الحرج جرى عند نقطة مسار الإقلاع حيث المرجع البصري الذي يسمح بتجنب

العراقيل يعتبر مفقودا

رابعا - انحدار مسار الإقلاع 50 قدم لغاية الارتفاع المقدر لعطل المحرك يساوي الانحدار المتوسط ، خلال

مراحل الصعود والتوقف من أجل الوصول إلى الهيئة أثناء الطريق ، مضروبا في المعامل (أو الضارب )

0.77 .

خامسا - وانحدار مسار الإقلاع انطلاقا من الارتفاع الموجود طبقا للترتيبات الفقرة الفرعية (4) أعلاه حتى

،ثانيا، أعلاه في ما يتعلق بمطار الوجهة ، يمكن للطائرة أن تعفى بشرط أن يكون يسمح مطار التخليص المعني من تلبية ترتيبات الفقرة 7-1 2-7 3-7 تلبية كاملة .

8- الهبوط المدرج المبلل الملوث

8-1 يجب ان يتأكد المستقل من أنه بمجرد الكشف أو التوقعات الأجوانية المناسبة أو تركيبة من الاثنين تشير

إلى ان في الساعة المقدرة للوصول يمكن ان يكون المطار مبللا ، فإن مسافة الهبوط المستخدم هي في الحد

الأدنى تساوي 115% من مسافة الهبوط المطلوب المحدد طبقا للفقرة 7 .

8-2 يجب ان يتضمن المستقل أنه بمجرد الكشف أو التوقعات الأجوانية المناسبة أو تركيبة من الاثنين معا

تشير إلى ان في الوقت المقدرة للوصول يمكن ان يكون المدرج ملوثا ، فإن مسافة الهبوط المستخدم هي

على الأقل تساوي مسافة الهبوط المحددة في الفقرة 8-1 أعلاه أو كحد أدنى تساوي 115% من مسافة

الهبوط المحددة فيما يرتبط بالبيانات المصدقة أو المعادلة الموافقة عليها من الوكالة الوطنية للطيران

المدني ، والمتعلقة بمسافة الهبوط على المدرج الملوث ، او من الاثنين أكثر ارتفاعا .

8-3 مسافة هبوط على مدرج مبلل أقصر من المسافة المطلوبة في الفقرة 8-1 أعلاه ، لكن ليست أقل من

المسافة المطلوبة في الفقرة 7-1 ، يمكن استخدامها شريطة ان يضم دليل الطيران معلومات محددة تكميلية

متعلقة بمسافة الهبوط على مدرج مبلل .

8-4 مسافة هبوط على مدرج ملوث معد خصيصا وأقصر من المسافة المطلوبة في الفقرة 8-2 أعلاه ،

لكن ليست أقل من المسافة المطلوبة في الفقرة 7-1 ، يمكن استخدامها، شريطة ان يكون دليل الطائرة يشمل

معلومات محددة تكميلية متعلقة بمسافة الهبوط على مدرج ملوث .

8-5 عند المطابقة مع ترتيبات الفقرة 8-2 ، و 8-3 ، و 8-4 أعلاه ، يجب أن تطبق بالتالي المعايير المحددة

في الفقرة 7 ، باستثناء الفقرتين 7-1 و 7-1 ثانيا .

### الباب الثالث

#### قسم الأداء "ب"

#### 1-عموميات

1-1 لا ينبغي أن يستقل المستقل طائرة وحيدة المحرك: أولا - بالليل

ثانيا - أو لنقل الركاب في ظروف أجوانية للطيران بإلات imc باستثناء قواعد خاصة للطيران في الرؤية (

VFR خاصة)

2-1 يجب ان يعتبر المشكل الطائرة ذات المحركين التي لا تمتثل لمقتضيات صعود الذين 2 بمثابة طائرات

أحادية المحرك

3-1 بالنسبة لاستغلال أحادي المحرك ، يجب أن يتحقق المستقل من أنه في مناطق وطرق استغلاله ،

يوجد مساحات تسمح بتحقيق هبوط آمن .

#### 2- الإقلاع

مصادفة مخالفة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني .

5-1 عند الامتثال مع ترتيبات الفقرات 3-5 أعلاه :

أولا- يجب أن لا يفترض أن تحلق الطائرة على ارتفاع ، أعلى من الارتفاع الذي تكون فيه السرعة الارتفاعية 300 قدم /دقيقة فإن المحرك العامل في الظروف 5 المحددة للقوة القصوى المستمرة

ثانيا - الانحدار المنصوص عليه في الطريق ، يجب أن يكون انحدار طبيعيا للنزول المتزايد بـ 0.5%

6- الهبوط - مطارات الوجهة والتخليص

يجب أن يتحقق المستقل من أن كتلة الطائرة عند الهبوط و المحددة طبقا للفقرة 2-1 من الباب الاول تتجاوز الكتلة القصوى عند الهبوط المحدد باعتبار الارتفاع ودرجة الحرارة المحيطة المنصوص عليها في الساعة المقدره للهبوط على مطار الوجهة وأي مطارات التخليص الأخرى .

7- الهبوط -المدراج الجاف

يجب أن يتحقق المستقل من أن كتلة الطائرة عند الهبوط و المحددة طبقا للفقرة 2-1 من الباب الاول عند الساعة المقدره للهبوط ،تسمح بالقيام بالهبوط مع توقف كامل للطائرة انطلاقا من ارتفاع بعتبة 50 قدم ، في نسبة 70% من مسافة الهبوط المستخدم عند مطار الوجهة أو في أي مطار تخليص ،يمكن أن مصادق الوكالة الوطنية للطيران المدني على استخدام مسافة الهبوط يؤثر فيها عنصر مطابق لهذه الفقرة ومستند إلى ارتفاع عتبة تتراوح ما بين 35 و50 قدم ، في اطار تطبيق إجراءات الاقتراب من انحدار قوي و هبوط قصير (انظر الذيل 4)

7-2 عند الامتثال لترتيبات الفقرة 1.7 أعلاه ، يجب أن يأخذ المستقل في الاعتبار :

أولا- الارتفاع في المطار

ثانيا- ليس أكثر من 50% من مركبات الرياح بالواجهة المنقولة ،أولا أقل من 150% من مركبات الرياح الخلفية المنقولة.

ثالثا - حالة ونوع مساحة المدرج

رابعا - وانحدار المدرج في اتجاه الهبوط.

7-3 من أجل ان تستطيع طائرة أن توضع في الخدمة طبقا للفقرة 7-1 أعلاه ، يجب ان يفترض :

أولا - أن الطائرة تهبط على المدرج الأكثر ملائمة ، وذلك في جو هادئ .

ثانيا - وان تهبط الطائرة على المدرج الذي وفقا لكل احتمال سيكون متاحا باعتبار الاتجاه ، والقوة المحملة للرياح ، لمواصفات الحركة على أرض الطائرة ،ولظروف أخرى مثل المساعدات عند الهبوط والتضاريس .

إذا كان المستقل لا يمكنه أن يمثل لترتيبات الفقرة الفرعية ( ثانيا ) أعلاه ، فيما يخص بمطار الاتجاه ، فإن الطائرة يمكن أن تعطي بشرط أن يسمح مطار التخليص المعين بالامتثال لترتيبات الفقرة 7-1 ، و7-2 و7-3 أعلاه .

8- الهبوط -المدرج المبلل والملوث

نهاية مسار الاقلاع يساوي انحدار الصعود في الطرق لمحرك متعطل محدد في دليل الطيران

3- عند إثبات الامتثال للفقرة 3-1 أعلاه، في الحالات حيث مسار الطيران المنصوص عليه لا يتطلب تغيير المسار أعلى من 15 درجة فإن المستقل لا حاجة له في أخذ الاعتبار للعراقيل الواقعة على مسافة جانبية أعلى من :

أولا - 300 قدم بشرط ان يكون الطيران جاريا ضمن الطرق التي تسمح لملاحة بصرية او ان مساعدات الملاحة يمكنها ان تستخدم من طرف الطيار من أجل استمرار دقة المسار المنصوص عليه ، (انظر الذيل 3)

ثانيا - أو 600 م للطيران الجاري ضمن كل الظروف 3-3 عند إثبات الامتثال للفقرة 1.35. أعلاه ، في حالة ما إذا كان مسار الطيران المنصوص عليه يتطلب تغييرات في المسار اعلا من 15 درجة ، فإن المستقل لا حاجة له في ان يأخذ في الاعتبار العراقيل الواقعة في مسافة جانبية أعلى من :

أولا- 600م إذا كانت ظروف الطيران تسمح بملاحة بالنظر(انظر الذيل 3)

ثانيا - 900م بالنسبة للطيران في كل الظروف الأخرى 3-4 عند إثبات الامتثال لترتيبات الفقرات 1.3، 3-2 و3-3. أعلاه ، يجب أن يأخذ المستقل في الحسبان :

أولا- كتلة الطائرة في بداية التدرج إلى الاقلاع

ثانيا - الارتفاع ، الضغط على المطار

ثالثا -درجة الحرارة المحيطة بالمطار

رابعا- وليس أكثر من 50% من مكون الرياح في الواجهة المنقولة ، و لا أقل من 150% من مكون الرياح الخلفي المنقولة.

4- في الطريق طائرات متعددة المحرك

4-1 يجب ان يتحقق المستقل من أن الطائرة ، باعتبار الظروف الاجوانية المنصوص عليها للطيران وفي حالة عطل المحرك ، يمكنها ، ويفصل المحركات الأخرى ، العاملة في الظروف المحددة للقوة القصوى المستمر ان تستمر في طيرانها من أو فوق الارتفاعات الدنيا للسلامة المناسبة المحددة في دليل الاستغلال لغاية نقطة تقع 1000 قدم فوق مطار حيث يمكن أن تلبى المتطلبات في مجال الأداء

4-2 عند إثبات الامتثال لترتيبات الفقرات 4-1 أعلاه ، أولا- ينبغي أن يفترض تحليق الطائرة على ارتفاع أعلى من الارتفاع الذي تكون فيه السرعة الارتفاعية 300 قدم لكل محركات عاملة في الظروف المحددة للقوة القصوى المستمرة

ثانيا - انحدار النزول أو الصعود،وفقا للحالة ،المنصوص عليه بالنسبة لمحرك متعطل ستكون مساوية لانحدار الطبيعي المزداد على التوالي منقوص ب 0.5%

5-في الطريق-طائرات أحادية المحركات .

5-1 يجب ان يتحقق المستقل من أن الطائرة بالاعتبار الظروف الاجوانية المنصوص عليها للطيران وفي حالة عطل المحرك يمكن ، أن تصل إلى موقع يسمح بهبوط اضطراري في ظروف جيدة ،بالنسبة للطائرات البرية ، يلزم وجود موقع بري ، إلا فيما عدا وجود

صعود بعد الإقلاع وفي التزود بالغاز  
 (أ) الصعود بعد الإقلاع  
 (أ) إن انحدار الصعود الثابت بعد الإقلاع يجب أن يكون 4% كحد أدنى مع:  
 أ- قوة صعود على كل محرك  
 ب- عجلات الصعود الخارجة في ما عدا إذا كانت هذه العجلات يمكن سحبها في أقل من 7 ثوان ، في مثل هذه الحالة يمكن اعتباره داخلا.  
 (ج) الأجنحة في وضعية إقلاع  
 (د) وسرعة صعود تساوي على الأقل عند أعلى القيمتين  
 1,1vms,1,2vsi  
 2- محرك في حالة تعطل  
 (أ) انحدار الصعود الثابت عند 400 قدم على سطح الإقلاع يجب أن يكون إيجابيا مع :  
 (أ) محرك حرج في تعطل ومروحيات في وضعية سحب أدنى (ب) المحرك باق على قوة الإقلاع  
 (ب) عجلات الهبوط داخلة  
 (د) الأجنحة في وضعية إقلاع  
 (هـ) وسرعة صعود تساوي السرعة الموجودة بالمرور من 50 قدم

الذيل 3: مسار الإقلاع -الملاحة القريبة من أجل السماح بملاحة قريبة ، يجب أن يتحقق المستقل من أن الظروف الأجوانية السائدة في لحظة الاستغلال بما في ذلك السقف و الرؤية ، هي بحيث تكون العراقل ونقاط المعالم على الأرض بادية للعيان ومعرفة ، ويجب أن يحدد دليل الاستغلال بالنسبة للمطار المعني الظروف الأجوانية الدنيا التي يسمح لطاقم القيادة من تحديد والاستمرار في مداومة مسار الطيران الصحيح مقارنة بنقاط المعالم على الأرض ، من أجل ضمان هامش آمن حيال على التوالي العراقل والتضاريس كما يلي:

(أ) يجب أن يكون الإجراء محدد تماما بالاستناد إلى نقاط المعالم على الأرض ، من أجل أن يكون الطريق المطلوب متابعه قابلا للتحليل فيما يتعلق بمقتضيات هامش اجتياز العقبات  
 (ب) يجب أن ينطبق الإجراء مع قدرات الطائرة اعتبارا للسرعة وزاوية التمايل والرياح  
 (ج) يجب أن يتوفر للطاقم توصيف مكتوب ، أو مرسوم حول الإجراءات  
 (د) ويجب تحديد الظروف التحديديه الخاصة بالبيئة ( مثل الرياح ، السقف ، الرؤية ، النهار/الليل ، الإنارة المحيطة ، إشارات عميقة ).

الذيل 4 :إجراءات الاقتراب من الانحدار القوي  
 (أ) يمكن للوكالة الوطنية للطيران المدني أن تصدق على تطبيق إجراءات اقتراب من انحدار قوي مع زوايا هبوط 4,5درجة وتزويد و، مع ارتفاعات بعتبة ما بين 50قدم و35قدم ، بشرط أن تكون المعايير التالية قد تمت تلبيتها :

(1) دليل الطيران ينبغي أن يحدد زاوية النزول الفصول المصدقة ، أية حدود أخرى ، الإجراءات العادية ، وغير العادية أو الطوارئ ، اقتراب من انحدار قوي ، وكذا

8-1 على المستقل أن يتحقق من أنه بمجرد أن الكشوف أو التوقعات الأجوانية المناسبة أو تركيبة من الاثنين تشير إلى أن مدرجا يمكنه أن يكون مبللا عند الساعة المقدره للقدوم ، فإن مسافة الهبوط المطلوبة تساوي أو تزيد على مسافة الهبوط المطلوبة والمحددة طبقا لترتيبات الفقرة 7، مضروبة في عامل 1.15  
 8-2 يجب على المستقل أن يضمن أنه في حالة ما إذا كانت الكشوف و التوقعات الأجوانية المناسبة أو تركيبة من الامرين تشير إلى أن المدرج يمكنه أن يكون ملوثا عند الساعة المقدره للقدوم،فإن مسافة الهبوط المطلوبة بالاستناد إلى البيانات الموافق عليها من الوكالة الوطنية للطيران المدني لا تتعدى مسافة الهبوط المستخدم .

8-3 مسافة الهبوط على مدرج مبلل أقصر من المسافة المطلوبة في الفقرة 8-1 أعلاه ، لكن ليست أقل من المطلوبة في الفقرة 7-1 ، يمكنها أن تستخدم بشرط أن يكون دليل الطيران يتضمن المعلومات المحددة التكميلية المتعلقة بمسافة الهبوط على المدرج المبللة .  
 الباب الرابع: قسم الأداء "ج"  
 1-عموميات

يجب على المستقل من أنه ، لكي يتم تحديد الامتثال للمتطلبات الواردة في هذا الباب ، فإن البيانات المصدقة المتعلقة بالأداء الخاص في دليل الطيران مكتملة قدر الامكان ، ببيانات مقبولة من السلطات إذا كانت البيانات الذيل 1 :إجراءات الاقتراب  
 من انحدار قوي  
 (أ) يمكن للوكالة الوطنية للطيران المدني أن تصدق على تطبيق إجراءات اقتراب من انحدار قوي مع زوايا هبوط 4,5درجة وتزويد و، مع ارتفاعات بعتبة ما بين 50قدم و35قدم ، بشرط أن تكون المعايير التالية قد تمت تلبيتها :

(1) دليل الطيران ينبغي أن يحدد زاوية النزول الفصول المصدقة ، أية حدود أخرى ، الإجراءات العادية ، وغير العادية أو الطوارئ ، اقتراب من انحدار قوي ، وكذا التعديلات على بيانات طول المدرج في حالة استخدام معايير الاقتراب من الانحدار القوي ،  
 (2) نظام مرجعي لخطة نزول مناسبة ، متشكلة من نظام مرجعي بصري على الأقل ، يجب أن يكون متاحا بكل مطار يكون موضوع إجراءات اقتراب من انحدار قوي  
 (3) الدرجة الدنيا الاجوانية يجب أن تكون خاصة ومصدقة لكل مدرج يفترض استخدامه في اقتراب من انحدار قوي ، العناصر التالية يجب أخذها في الاعتبار :  
 (أ) وضعية العقبة .

ثانيا) أنواع مراجع خطة النزول والإرشادات للمدرج ، مثل المساعدات البصرية ( MLS,MAV,3D )  
 (NLS,LLS,VOR,NDB)  
 ثالثا) المراجع الدنيا المطلوب عند DH,MDA  
 رابعا)التجهيزات الموجودة بالطائرة المتاحة  
 (ب) أهلية الملاحة الاستئناس الخاص بالمطار .  
 أولا : إجراءات وحدود دليل الطيران  
 ثانيا : معايير الاقتراب المقطوع  
 الذيل 2: عموميات

- (2) يمكن أن أداء الطائرة المنتظر أن تستخدمه من تلبية المتطلبات في مجال الارتفاع الأدنى للطيران .
- (3) تجهيزات الطائرة الذي يجب استخدامها تلبية المتطلبات الدنيا المتعلقة بالاستغلال المقصود .
- (4) الخرائط والخدمات المناسبة، متاحة
- (5) بالنسبة لاستغلال المحركين ، يجب إتاحة مطارات مناسبة في الحدود الزمنية والمسافة.
- (6) بالنسبة لاستغلال أحادي المحرك ، هناك سطوح تسمح بإتجاز هبوط اضطراري آمن
- (ب) يجب أن يتحقق المستغل من أن الاستغلال يجري في احترام لكل قيود الطريق ومنطقة الاستغلال المفروضة من الوكالة الوطنية للطيران المدني

## الفصل 8

### الإعتمادات العملياتية

- الباب 1: الفضاء الجوي الشمال أطلسي أو MNPS
- 1.1 يعرف الفضاء الجوي الشمال أطلسي في الإجراءات الجوية الإضافية OACI Doc,7030. إن الإجراءات التنظيمية المتعلقة بالطيران الشمال الأطلسي مدرجة في هذه الوثيقة و ملحقاته وفي (Doc 4444)/ PANS وكذلك NOTAMS المعمول بها.
  - 1.2 يطابق الفضاء الجوي الشمال الأطلسي جزء الفضاء الجوي الشمال أطلسي (منطقة الشمال الأطلسي) ما بين مستوى الطيران FL275 و FL400 الذي يمتد من خط العرض 27°N إلى القطب الشمالي ويحده شرقا الشريط الشرقي بمناطق مراقبة سانتا ماريا أوسيانك و شان وك أوسيانك وريكياك وغربا الشريط الغربي لمنطقة مراقبة كاندرا أوسيانك باستثناء الجزء الواقع غرب 60°W وجنوبا 30°N 38.1.2 التحديات الدنيا لأداءات الملاحة المطلوبة للحركة داخل الفضاء الجوي MNPS. على كل مستغل ينوي استخدام طائرة داخل الفضاء الجوي MNPS أن يثبت أن أداءاته لملاحة طائراته تكون حيث الفارق النوعي
  - للأخطاء الجانبية للطريق أصغر من NM3.6
  - جزء المدة الكاملة للطيران التي خلالها تبعد الطائرة ب NM 30 عن مسارها يكون أصغر من 5.3 × 10 -
  - 4 (أي أقل من ساعة ل 2000 ساعة من الطيران تقريبا)
  - جزء COPIER
  - احترام التحديدات يستوجب :
  - تركيب معدات الملاحة بالإشارة المتواصلة الأوتوماتيكية
  - إجراءات الصيانة الخاصة
  - تعليمات الاستخدام الملائمة
  - تكوين الطواقم
  - 1.2.2 المعدات
  - 1.2.2.1 المعدات الأساسية
  - (1) تعتبر التحديدات الدنيا بالفقرة 7.2.1 قد بلغت بأخذ بين الإعتبار التجربة المتراكمة في العمليات إذا كان نظام الملاحة يتكون على الأقل من :
  - (أ) نظامين ذا سكون

- التعديلات على بيانات طول المدرج في حالة استخدام معايير الاقتراب من الانحدار القوي ،
- (2) نظام مرجعي لخطة نزول مناسبة ، متشكلة من نظام مرجعي بصري على الأقل ، يجب أن يكون متاحا بكل مطار يكون موضوع إجراءات اقتراب من انحدار قوي
  - (3) الدرجة الدنيا الاجوانية يجب أن تكون خاصة ومصدقة لكل مدرج يفترض استخدامه في اقتراب من انحدار قوي ، العناصر التالية يجب أخذها في الاعتبار :  
أولا ) وضعية العقبة .
  - ثانيا) أنواع مراجع خطة النزول و الإرشادات للمدرج ، مثل المساعدات البصرية ( MLS,MAV,3D ,NLS,LLS,VOR,NDB )
  - ثالثا) المراجع الدنيا المطلوب عند DH,MDA
  - رابعا) التجهيزات الموجودة بالطائرة المتاحة
  - (ب) أهلية الملاحة الاستئناس الخاص بالمطار .
  - أولا : إجراءات وحدود دليل الطيران
  - ثانيا : معايير الاقتراب المقطوع
  - ثانيا ) لا ينبغي أن يكون انحدار الصعود الثابت أقل من 0.75% عند 1500 قدم فوق سطح الأرض بالإقلاع مع :
  - (أ) المحرك الحرج متعطل ومروحيته في وضعية سحب أدنى .
  - (ب) المحرك الباقي لا يتعدى القوة القصوى المستمرة
  - (ج) عجلات الهبوط داخلية
  - (د) الأجنحة داخلية
  - (هـ) سرعة الصعود على الأقل يساوي 1.2vst
  - (ب) الصعود في التزود بالغاز .
  - (1) كل محرك في حالة التشغيل
  - أولا) منحدر الثبت يجب أن يكون على الأقل مع :
  - (أ) قوة لا تتجاوز القوة الصادر 8 ثوان بعد بداية العمل على قبضات القوة بالانطلاق من وضعيته البطء في الطيران الأدنى .
  - (ب) عجلات الهبوط خارجة
  - (ج) الأجنحة في وضعية هبوط
  - (د) سرعة صعود يساوي VREF
  - (2) محرك متعطل
  - أولا ) انحدار الهبوط الثابت يجب أن يكون على الأقل 0.75% عند 1500 قدم فوق سطح الهبوط مع :
  - (أ) المحرك الحرج متعطل ومروحيته في وضعية سحب أدنى
  - (ب) المحرك الباقي لا يتجاوز القوة القصوى المستمرة
  - (ج) عجلات الهبوط داخلية
  - (د) الأجنحة داخلية
  - (هـ) سرعة الصعود يساوي على الأقل 1.2vst
  - ذيل 5: طرق ومناطق الاستغلال
  - (أ) يجب أن يتحقق المستغل من أن الاستغلال يجري فقط على طرق أو مناطق مثل :
  - (1) منشآت وخدمات على الأرض ، تشمل الخدمات الاجوانية ، يتم توفيرها وهي مناسبة للاستغلال المقصود .

على المستقل أن يوفر نسخة من الوثيقة أو الوثائق التي توضع تحت تصرف الطواقم:  
- إجراءات تشغيل أو استخدام المعدات الجاهزة للملاحة بمنطقة MNPS  
- قواعد الملاحة الجوية المطبقة لمنطقة MNPS  
- تعليمات العرضية في حالة تدهور أدوات أو نقص في المعدات  
- الترتيبات المحتفظ بها في إطار القائمة الأدنى للمعدات (LME) أو أي وثيقة أخرى مماثلة تبين الجوازات الفنية المقررة للطيران بمنطقة MNPS تعطي عناية خاصة للإجراءات المراجعة المعاكسة لعناصر الملاحة بمنطقة MNPS بالنسبة للشركات التي تقوم بالنقل الجوي فإن كافة تلك التعليمات تدرج في كتاب العمليات.

### 1.2.5 تكوين الأطقم

على المستقل أن يقدم وصفا للمناهج الذي يستخدم للتكوين والمحافظة على قدرات أطقم المطالبون بالطيران في منطقة MNPS

### 1.3 طرق منح مصادقة MNPS

على المستقل أو مالك الطائرة الراغب بالحصول على مصادقة MNPS أن يودع لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني ملفا يتضمن:

- المخطط المبسط لتكوين لمعداة الملاحة
- الترتيبات المتخذة لصيانة تلك المعداة
- الإضافات المقترحة بكتاب العمليات أو التعليمات الموجهة للأطقم والتي تبين جميع إجراءات الاستخدام العادية والغير العادية لمعداة الملاحة خاصة التعليمات المتخذة يجب أن يثبت لحالات الضياع الجزئي أو الكلي لوسائل الملاحة التي تقع قبل دخول فضاء MNPS
- برنامج تكوين الأطقم بغية استخدام تلك المعداة

### الترتيبات COPIER

بعد استشارة المصلحة المعنية تسلم إفادة مصادقة MNPS

إن تلك المصادقة التي بإمكانها أن تكون مؤقتة أو دائمة ليست صالحة إلا مجموعة (طائرة - معدات - مستقل) خاصة في شروط مودعة لدى المصلحة المختصة. في حالة فروقات يعثر عليها أثناء طيران أو سلسلة طيران والتي تتجاوز التحديدات موضوع الفقرة 1.1 فيعلى المستقل أن يعلم الوكالة الوطنية للطيران المدني بشأنها مع اتخاذ الترتيبات اللازمة لمعالجة تلك الوضعية قبل القيام بطيران آخر.

الباب 2: استغلال طائرة ذات محركين على مسافات كبيرة (ETGPS)

### 2.1 تعريفات

تحمل العبارات التالية المعنى المشار إليه فيما يلي:  
مطار تخليص سهل المنال.

(ب) أو نظامين OMEGA معتمدين من الدرجة 1  
(ج) أو نظام سكوني زائد نظام OMEGA معتمد من الدرجة 1

(2) الوسائل المعتادة للملاحة على مسافة قصيرة (VOR, ADF, MDE) مصحوبة بوسيلة ملاحة المسافة الطويلة (سكون أو OMEGA) على الأقل كافية لاحترام تحديدات MNPS

(أ) على المسارات بين كندا وأوروبا

- STN/BEN 60° N 10° W - 61° N 12° 34' W - LIMA - KF;
- STN/MAC/BEL/GOW - 57° N 10° W - 60° N 15° W - 61° N 16° 30' W - KF;
- KF - XRAY - KK - SF - YBF;
- KF - UNIFORM - 63° N 30° W - 61° N 40° W - OZN;
- OZN - 59° N 50° W - PRAWN - YKL;
- OZN - 59° N 50° W - PROGY - HO;
- OZN - 58° N 50° W - LOACH - YJR;

وعلى المسارات التي تربط بعض نقاط التراب البرتغالي

- PST - 35° N 20° W - FOX TROT TWO - VSM;
- CP - 38° 20' W - 15° W - 38° N 20° W - ECHO/DELTA - VSM/MLG;
- CP - 38° 53' N 15° W - 39° N 20° W - BRAVO - LM

(3) اوسائل المعتادة للملاحة (VOR, ADF, MDE) كافية لاحترام تحديدات MNPS على المسارين 63 و 611 الرابطين أوروبا وإسنادا:

- FLE - MY - IN - KF; et SUM - AB - MY - IN - KF;

### 1.2.2.2 التحديدات التكميلية

- على التركيب أن يكون معتمدا وفق معايير التصديق المعمول بها
- على المعلومات اللازمة للملاحة أن تكون مرنية وجميع المقادير المفيدة أن تكون بمتناول أفراد الطاقم الجالسين على مقاعدهم.
- على إشارة الإنذار الصوتية والمرنية أن تشير عند كل نقص أو تعطل في الأنظمة المستعملة.
- على الأنظمة أن تكون محمية ضد كل نقص في التغذية (حفظ المعطيات المسجلة الأساسية)
- على المعدات المنقولة ألا تكون مصدرا للذبذبات الكهروإسلكية وأن تشغيلها لا تضطرب به أنظمة أخرى موضوعة على متن
- على أنظمة السكون أو OMEGA أن تكون مزودة بمؤشر أتوماتيكي متواصل وبإمكانهم أن يزوجوا مع الطيار الأتوماتيكي
- 1.2.3 إجراءات الصيانة
- على المستقل أن يعطي وصفا للترتيبات المتخذة لصيانة تلك المعدات
- 1.2.4 تعليمات الاستخدام

### نظام ETOPS الدال

- نظام تكون فيه ميزات إطناب سلامة مدمجة مرتبطة مباشرة بعدد المحركات مثلا:

النظام الهوائي والنظام الهيدرولي والنظام الكهربائي

- نظام بإمكانه أن يؤثر على التشغيل الخاص لمحركات إلى حد يمكن أن ينجم عنه توقيف المحرك أثناء الطيران أو فقدان الضغط / القدرة غير تابع للقيادة مثلا نظام الوقود ومقلب الضغط أو نظام السيطرة أو مؤشر متغيرات المحرك نظام كشف حريق المحرك.

- نظام يساهم بصفة معتبرة في سلامة الطيران وتبديل وجهة محرك معطل كأنظمة النجدة المستخدمة في حالة تعطل إضافي أثناء تبديل الوجهة. يشمل هؤلاء مولد احتياطي أو استعجالي ، APU أو الأنظمة الأساسية لتنشيط القدرة على تحمل عمليات ممتدة وعلى علو بمحرك واحد كالأنظمة المضادة للصقيع.

- نظام يشمل جميع عناصر المعدة اللازمة للسيطرة والقيام بوظيفة خاصة رئيسية ويشمل في نفس الوقت المعدات الخاصة للوظيفة المعنية وأي معدة أساسية أخرى كاللازمة لتوفير الطاقة استخدام المعدة.

#### (i) نظام خلية

كل نظام طائرة لا يشكل جزءا من نظام الدفع

#### (ii) نظام الدفع

يشمل نظام دفع الطائرة : كل مكون لازم للدفع المكونات التي تؤثر على السيطرة على مجموعات الدفع الرئيسية والمكونات التي تؤثر على استخدام مجموعات الدفع الرئيسية في كامل السلامة.

سرعة الطواف محرك ذا تعطل معتمد على سرعة الطواف محرك ذا تعطل معتمد بالنسبة لمنطقة العمليات المقررة أن تكون سرعة واقعة في الحدود المرخصة للطائرة المختارة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.

على المستغل استخدام تلك السرعة ل:

- تحديد منطقة العمليات ولكل تحديد للتخطيط
- حساب متطلبات الوقود لمحرك واحد و
- تأسيس معطيات العلو لإعادة أداءات الخام،

على مستوى الإعادة ذلك (الأداءات الخام) أن يجتاز جميع العواقب في الطريق بهوامش محددة من طرف التنظيم المعمولة به طيران ذا مسافة طويلة

#### (ETOPS)

أي طيران تقوم به طائرة ذات محركين بالتوربين والذي على مستوى نقطة ما من الطريق يقع من مطار تخليص مناسب بمدة طيران محسوبة بسرعة الطواف بمجموعة ذات محرك مدفوع خارج التشغيل (في غلاف جوي نموذجي في جو هادئ) تفوق 60 دقيقة

2.2 سقف المدة

باستثناء إذا كانت العملية معتمدة خصيصا من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني فعلى المستغل التأكد من أي طيران يجري على طائرة ذات محركين مدفوعين لا يسمح له بأي نقطة من الطريق أن يجد نفسه في مدة طيران تزيد على 60 دقيقة من مطار تخليص مناسب

مطار مناسب حيث تكون به فترة الاستخدام المقررة والملاحظات أو الأرصاد الجوية أو مزيجها يبين أن ظروف الطقس ستساوي أو تفوق الحقوق الدنيا العمليات المطلوبة للمطار وكذلك التقارير عن سطح المدرج تبين أن هبوط آمن يمكن وقوعه.

مطار تخليص مناسب

مطار حيث تمكن به مراعاة المتطلبات في مجال أداءات الهبوط والذي يتوقع أن يكون جاهزا عند الإقتضاء والمجهز بالمنشآت والخدمات اللازمة كمراقبة الملاحة الجوية والتثوير الضوئي والاتصالات ومصالح الرصد الجوي ومساعدة الملاحة ومصالح الإنقاذ ومكافحة الحرائق وكذلك إجراء خاص للاقتراب الآلي.

توقف المحرك أثناء الطيران (IFSD) في حالة توقف أحد المحركات عن التشغيل أثناء الطيران وإذا كان توقف بنفسه أو تم توقيفه من طرف الطاقم أو لأي سبب خارجي (توقف المحرك أثناء الطيران لأي سبب آخر. إطفاء تعطل داخلي. توقف بسببه الطاقم. ابتلاع أشياء خارجية ، صقيع، عجز عن الحصول و/أو السيطرة على الضغط (القدرة المطلوبة).

مجموعة إضافية للقدرة (APU)

يجب استخدام محرك ذا توربين غازي كمصدر طاقة لمولدات التمرين والمضخات الهيدروليكية وإضافيات الطائرة والمعدات و/أو لتوفير الهواء المضغوط بأحد الأنظمة الهوائية للطائرة.

مجموعة ذات دفع بمحرك.

نظام يتألف في محرك وجميع الإضافيات المركبة على ذلك المحرك قبل تركيبه على الطائرة و الذي يصلح لتطوير وضبط القدرة(الضغط وتغذية أنظمة المتن بالطاقة ولكنه لا يشمل الأنظمة المستقلة التي تنتج ضغط قصير المدة.

#### نطقة دخول في منطقة ETOPS

تعني النقطة الأكثر بعدا والواقعة في مسار الطائرة على ساعة طيران من مطار مناسب بسرعة الطواف المعتمدة بجو هادئ وبمحرك معطل (في ظروف معيارية).

نظام المتن:

نظام يشمل جميع عناصر المعدة اللازمة للقيادة والقيام بوظيفة رئيسية خاصة يشمل المعدة المقررة بصريح العبارة لتلك الوظيفة وكذلك معدات أخرى أساسية لتغذية المعدات بالطاقة. في هذا السياق لا تعتبر

مجموعة محرك مدفوع نظام متن نظام الدفع

نظام يتكون من مجموعة محرك مدفوع وفي جميع العناصر المستعملة للقيام بالوظائف اللازمة لمحافظة وضبط والسيطرة على القدرة الضغط لمجموعة محرك مدفوع بعد تركيبه على الخلية.

#### معيار المظاهر ETOPS

صيانة وإجراءات (CMP)

المتطلبات الخاصة الدنيا لمظهر الطائرة بما في ذلك أي تفتيش خاص وحدود حياة الخردوات وإكراهات اللانحة الدنيا لمعداة المرجع (LMER) وممارسة الصيانة التي تراها الوكالة الوطنية للطيران المدني لازمة لوضع توقيف خلية - محرك لاستغلال على المسافات الكبيرة.

سلامة بحسب احتياطات الوقود شبه النافذة بصفة أن تكون تغطي:

- عدم الدقة في توقعات الرياح : من أجل ذلك يؤخذ بعين الاعتبار احتياطي أدنى يطابق 5% من الاستهلاك المحسوب انطلاقاً من نقطة شبه النفاذ وصولاً إلى مطار التخليص

- تدهور أداءات استهلاك الوقود: ولذلك يؤخذ بعين الاعتبار احتياطي أدنى يطابق 5% من استهلاك الوقود انطلاقاً من نقطة شبه النفاذ وصولاً إلى مطار تخليص ذا معدل تصحيح المحدث الناتج عن طريقة وضع اتباع تدهور الأداءات استهلاكاً للوقود من طرف المستقل

- تشغيل الأنظمة المضادة للصقيع الخلية والمحرك وأخذ تراكم الثلج على المساحات غير المحمية بعين الاعتبار إذا كانت ظروف الصقيع قد أخذها بالحسبان خلال تحويل الواجهة

- تشغيل APU في حالة توقف المحرك أثناء الطيران

- عدم الدقة في الملاحة

- أي إكراه ATC معروف

ب) سيناريو الوقود شبه النافذ

على المستقل إثبات أن السيناريو المستخدم لحساب احتياطات الوقود شبه النافذ اللازمة هو الأقرب لشبه النفاذ باعتبار تشكيلة محرك معطل ومحركين مشغلين والمدة، يتشكل سيناريو تغيير الوجهة على مستوى النقطة الأقرب لشبه النفاذ كما يلي:

\* على مستوى النقطة الأقرب لشبه النفاذ فقدان نظام ضغط التكييف أو توقف محرك أثناء الطيران.

\* هبوط مباشر على مستوى الطيران 100 ثم الطواف.

- في حالة توقف المحرك أثناء الطيران على نظام طيران مختار لتحديد سرعة المحرك المعطل المختارة باعتبار الرياح ودرجة الحرارة المقررة

- في حالة محركين مشغلين على نظام الترتيب الطويل باعتبار الرياح ودرجة الحرارة.

\* هبوط إلى 1500 قدم فوق مطار تخليص ثم انتظار 15 دقيقة واقتراب تليه إعادة انقار ثم اقتراب الهبوط ، يجرى كلا الاقترابين ألياً.

2.6.5 - مخطط الطيران

يجب إثبات مخطط طيران فني معلوماتي لكل طيران.

على مخطط الطيران ذلك أن يشمل خاصة :

- حساب نقاط المدة المتساوية ( PET ) لمطارات التخليص المختارة وفق الفقرة 2.6.2 باعتبار تعطيل المحرك ونظام الطيران الذي يمكن من تحديد سرعة الطواف ومحرك معطل تعطيلاً مختاراً والمعلومات عن جدول الزمن والوقود ومستوى الطيران والرياح ودرجة الحرارة للوصول إلى مطار التخليص انطلاقاً من نقطة أو نقاط المدة المتساوية باعتبار تعطيل المحرك يجب مصاحبته.

- حساب PET بالنسبة للمطارات المختارة وفق الفقرة

2.6.2 باعتبار تعطيل المحرك وفقدان ضغط التكييف ( استخدام نظام الطيران الذي يمكن من تحديد سرعة المحرك المعطل تعطيل مختار ) وفقدان ضغط التكييف

محسوبة بسرعة الطواف و مجموعة ذات محرك مدفوع خارج التشغيل في جو نموذجي وهادئ.

2.3 إن ETOPS

بإمكان المستقل أن يؤذن له بالقيام بعمليات ETOPS إذا كان يثبت أن المستوى العام للسلامة اللازم بموجب التنظيم مضمون لهذا النوع من العمليات وإذا كان قد تم استيفاء تقييم الوكالة الوطنية للطيران المدني للنقاط أدناه :

- إفادة ملاحه طراز الطائرة

- وثوقية المجموعات ذات محرك مدفوع

- إجراءات الصيانة

- شروط وممارسات العمليات

- إجراءات ضبط الطيران

- برامج تكوين الأطقم

- الطرق المتبعة

- توضع مطارات التخليص المناسبة أثناء الطريق

2.6 شروط للقيام بالطيران

لا يمكن القيام بطيران وفق ترتيبات الفقرة 3 أعلاه إلا إذا كانت مطارات التخليص اللازمة أثناء الطريق جاهزة خلال فترة الوصول المحتمل والمعلومات المحصول عليها تبين أن الظروف بتلك المطارات تساوي أو تزيد على الحدود الدنيا العملية للمطارات والمعتمدة لذلك الطيران

2.6.2 قابلية وصول مطارات التخليص ETOPS على كل مطار أثناء مرحلة تحضير الطيران لينال المصادقة بصفته مطار تخليص استيفاء الشروط التالية:

- أن يكون ملائماً باعتبار آخر NOTAMS

- أن تكون توقعات الطقس الأخيرة التي تعطى الفترة التي تبدأ ساعة قبل الساعة الأولى المقدرة للاستخدام المحتمل وتنتهي بعد آخر ساعة مقدرة للاستخدام المحتمل أكبر من قيم الدول أدناه:

جدول

2.6.3 الوثائق المقررة المتعلقة بأحوال الطقس فضلاً عن المعلومات المتعلقة بأحوال الطقس المعتادة فطى الملف أن يشمل الخرائط الطقسية أثناء الطريق

500HPA (FLI 80) و 700HPA (FL 100)

2.6.4 الوقود والزيوت

على كمية الوقود المنقولة أن تمكن من استيفاء الشروط التنظيمية المعمول بها و تلك الموجودة في الفقرة (أ) أدناه.

(أ) احتياطات الوقود شبه نافذ على المستقل عند تحديده الاحتياطات الإجراء تبديل الوجهة انطلاقاً من نقطة شبه النفوذ إلى مطار التخليص ذا قابلية للوصول إليه وفق الفقرة 2.6.2 وشروط سيناريو الوقود شبه النافذ المحددة بالفقرة 2.6.4 على احتياطات الوقود شبه النافذ تلك أن تقارب مع قواعد نقل الوقود للطيران إذا تبين إثر تلك المقارنة أن كمية الوقود اللازمة لاستيفاء سيناريو الوقود شبه النافذ تفوق كمية الوقود الموجودة على المتن بالنقطة العليا شبه النفوذ المحسوبة انطلاقاً من قواعد نقل الوقود للطيران فإن وقود إضافياً يجب أن يضاف تبعاً لذلك بكل

طيران ETOPS أن تقدم مسبقاً للمصادقة عليها من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.

#### 2.8.1.2 تحدييات برامج الصيانة

يجب القيام ببرامج وثوقية وتطبيقه قبل المصادقة وتتبعه خلال كل فترة صلاحية المصادقة ، على التعديلات والتفتيشات المطلوبة أن تطبق بصفة سريعة إذا كانت لديها تأثير على وثوقية نظام الدفع.

يجب إعداد الإجراءات بغية تفادي دخول طائرة في طيران ETOPS بعد توقف إحدى مجموعات الدفع أو تعطل نظام أساسي أثناء الطيران السابق ما دام سبب ذلك التعطل لم يعرف بصفة إيجابية بعد ولم تطبق الإجراءات المناسبة .

للتأكد أن تلك الإجراءات كانت ناجعة في بعض الحالات ، يجب القيام بطيران آخر في ظروف مرضية قبل أن تشرع الطائرة في طيران ETOPS .

يجب إعداد إجراء للتأكد من أن معدات الممتن يواصل تثبيتها في مستوى أداء والوثوية الضرورية لطيران ETOPS.

#### 2.8.2 كتاب صيانة ETOPS

على المستقل أن يعد كتاب صيانة ETOPS يحدد:  
\* مهام ومسؤوليات جميع العاملين المعنيين بعمليات ETOPS.

\* الشروط المحددة للمطابقة مع نظام الصيانة فيما يتعلق بعمليات ETOPS.

\* إجراءات التشغيل فيما يتعلق بتحديات هذه الدورية.

#### 2.8.3 التحديات الإضافية لطيران

على المستقل إعداد بالنسبة للطائرة المعنية قائمة الأنظمة الأساسية التي ستفعل لها مراقبة خاصة.

#### 2.9 برامج تكوين الأطقم

على المستقل إعداد برنامج تكوين خاص بطيران ETOPS لصالح أطقم القيادة.

على ذلك البرنامج أن يشمل :

- التكوين الأولي

- تدريب التكيف على الخط

- تدريب دوري بغية التأكد من أن الأطقم لا تزال مؤهلة بصفة ثابتة بالنسبة لطيران المسافة الطويلة.

2.9.1 على برنامج التكوين أن يشمل تدريب أفراد أطقم القيادة متبوعاً بتقييم وامتحان القدرات في المجالات التالية:

- الإطار التنظيمي ETOPS

- تحضير طيران ETOPS خاصة

- اختيار مطارات التخليص لساعة الاستخدام المحتمل

- نقطة الزمن المتساوي

- القائمة الدنيا للمعدات

- أداءات المحرك المعطل MCT على نظام الترتيب الطويل ( خاصة جانبية الانسياب السفلي ) وعلى نظام

مختار لتعريف سرعة محرك معطل تعطيل مختار

- الطرق والمطارات المقررة في منطقة عمليات

ETOPS

\* إجراءات الاستجبال والنجدة

بالمحركين المستغلين على نظام الترتيب الطويل والمعلومات عن جدول الزمن والوقود وانرياح والحرارة يجب مصاحبتهما.

- عرض مفصل للاحتياطات المحسوبة وفق القرة 2.6.4 أ) بالنسبة للوقود المطابق لسيناريو النفاذ الأكبر.

- إذا كان المخطط الفني المعلوماتي غير جاهز تستخدم طريقة حساب الاستبدال، يخضع استخدام الطريقة إلى إذن يمنحه المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني - على الطاقم أن تكون بحوزته وثائق تمكن من فحص مخطط الطيران الفني المعلوماتي.

#### 2.6.6- المبادئ العملية

على المبادئ العملية أدناه أن تدرج في الكتب و الإجراءات المنصوص عليها والموجهة لعاملين العمليات.

على طائرة تجري طيران ETOPS :

\* في حالة توقف أحد المجموعات الدافعة للطائرة التوجه إلى أقرب مطار مناسب لها أثناء مدة الطيران والهبوط به.

\* في حالة تعطل بسيط أو متعدد للنظام الأساسي بالمتن توجه الطائرة إلى أقرب مطار يناسبها وتهبط به إلا إذا تم إثبات أن مواصلة الطيران المقرر لا تؤدي إلى تدهور السلامة باعتبار تأثير التعطل على الطيران واحتمال وتبعات التعطلات اللاحقة

\* في حالة تعديل يؤثر على حالة تشغيل العناصر الموجودة المؤثرة على القائمة الدنيا للمعدات الضرورية ( LME ) وعلى وسائل الاتصال والملاحة وعلى احتياطات الوقود والزيوت وعلى مطارات التخليص الواقعة على الطريق أو أداءات الطائرة تجري التعديلات الضرورية على مخطط الطيران

#### 2.6.7 - الشروط المتعلقة بضبط الطيران :

على المستقل أن يعد الإجراءات لأجل التأكد من :

\* حالة تشغيل الأنظمة قبل الطيران

\* منشآت ووسائل الاتصال والملاحة

\* احتياجات الوقود

\* جاهزية المعلومات الصانبة حول الأداءات التي تناسب طبيعة الطيران المقرر.

#### 2.7 - تحليل الطيران

في إطار برنامج الحماية من الحوادث وسلامة الطيران كما هو منصوص عليه في التنظيم المعمول به المؤسس على العميات النظامية لمغيرات الطيران المسجلة وملفات الطيران التي قد تم تثبيتها فعلى المستقل أن يقدم تشكيلة وإجراءات ذلك التثبيت .

#### 2.8 الشروط المتعلقة بإجراءات الصيانة

2.8.1 تتألف تحدييات الصيانة المتعلقة بإذن ETOPS من نوعين :

#### 2.8.1.1 التعديلات المتعلقة بالملاحة

على التعديلات والإضافات المتعلقة بالملاحة والمقام بها بغية تأهيل أنظمة الممتن بالنسبة لطيران ETOPS أن تبلغ بشأنها الوكالة الوطنية للطيران المدني.

على أي تغيير يقام به على الإجراءات التطبيقية أو على الحدود المتعلقة بالصيانة والتكوين الزامية إلى أهمية

\* معرفة واستخدام معلومات الأحوال الجوية على الطريق وبمطارات تحويل الوجهة

\* حساب الوقود لأجل جميع الاحتمالات الناتجة عن تعطيلات مجموعة الدفع أو الأنظمة مع تحول الوجهة أثناء الطيران

\* أوقات التخليص المطلوبة

\* سرعات التخليص ETOPS

2.10.2 على الوكلاء المكلفين بالتوزيع أن يكونوا قد أجروا مكمل تكوين يتعلق ب :

- الاتصالات

- تحليل تطور ظروف الأحوال الجوية و وثوقية معلومات كل منطقة

2.10.3 يجب على تدريب تثبيت القدرات أن يشمل خصوصيات عمليات ETOPS خاصة :

\* الإطار التنظيمي ETOPS

\* اختيار مطارات التخليص ساعة الاستخدام المحتمل

\* نقطة تساوي الزمن

\* أداءات المحرك المعطل ب MCT وفي نظام الترتيب الطويل ( خاصة الشكل والإنجراف السفلي ) والمختار لتعريف السرعة بمحرك معطل تعطيلًا مختارًا

\* الطرق والمطارات المقررة في منطقة ETOPS

\* مخطط الطيران الفني

2.11 برنامج تكوين وتأهيل ETOPS لعاملي الصيانة:

يجب على برنامج التكوين وتأهيل ETOPS لعاملي الصيانة أن يشمل الخصوصيات والتحديات المتعلقة بطيران ETOPS.

ان الأشخاص الذين قد تابعوا برنامج تكوين وتأهيل ETOPS هم وحدهم مؤهلون للتدخل في الأنظمة الأساسية والقيام بزيارات قبل الطيران والتدخلات أثناء التوقف على طيران ETOPS.

يجب على برنامج التكوين أن يقرر استخدام وصيانة الأنظمة الأساسية والإجراءات في حالة تدخلات متعددة على تلك الأنظمة.

يجب على محتوى التكوين أن يشمل :

\* الإطار التنظيمي

\* ممارسات وإجراءات ETOPS كما هي محددة في كتاب صيانة ETOPS

\* التحديات المنصوص عليها في MEL ETOPS

\* مراجعة القواعد والممارسات الأساسية للصيانة

2.12 إيداع ملف الطلب:

على المستغل الذي يتقدم بطلب الحصول على إذن ETOPS أن يوجه إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني طلبًا بتعديل الإفادة الفنية للعمليات مع التأكيد بالعناصر التأشيرية المبينة في النقطة 2.18

2.13 الإذن العملياتي وطيران صلاحية ETOPS

إذا كان طيران صلاحية ETOPS الذي قد أجري على الخط من طرف مستغل تحت إشراف الوكالة الوطنية للطيران المدني مقبول يصبح بذلك ممكن منح إذن عملياتي للمستغل. يعن عن ذلك الإذن في منح إفادة اعتماد أو بتعديل الترتيبات الخاصة بالعمليات المصاحبة ل CTE المستغل.

يجب القيام بإجراءات الاستعجال والنجدة بالنسبة للعناصر التالية في إطار حصة محاكي من طرف

**LOFT ETOPS**

\* العناصر التي يجب أخذها في الحسبان هي :

- التعطيلات المتعددة والبسيطة المصاحبة لقرار تبديل الوجهة بالنسبة لأنظمة الطائرات التالية :

كهربائية وهيدروليكية وهوائية وآليات الطيران والوقود وقيادة الطائرة والحماية ضد الصقيع وانطلاق وإيقاد المحرك وآليات أنظمة الدفع والملاحة والاتصال و APU وتكييف الهواء والضغط وحماية حجرة الحفاناب ضد الحرائق ومعرفة واستخدام المولد الاحتياطي لمدة قصوى أثناء تبديل الوجهة تفوق 120 دقيقة كمصدر كهربائي وحيد

- إجراءات إعادة الإيقاد APU أثناء الطيران.

- عجز أحد أفراد الطاقم

- هيئة التخليص

- إجراءات ATC للنجدة

- استخدام معدات النجدة

- تسيير الوقود

- الإجراءات والتعليمات في حالة أصبح مطار التخليص غير صالح للاستخدام :

\* قبل نقطة دخول ETOPS

\* داخل منطقة ETOPS

2.9.2 التكييف على خط ETOPS

على الطيارين أن يكونوا قد أجروا تحت إشراف مدرب أهلية طراز (TRI) تكون لديه التجربة المطلوبة التالية:

\* 2 مرحلة ETOPS بالنسبة لقائدي الطائرة والطيارين الذين لديهم تجربة ETOPS أكثر من 3 سنوات

\* 3 مراحل بالنسبة لقائدي الطائرة والطيارين الذين لديهم تجربة ETOPS أقل من 3 سنوات.

2.9.3 يجب على تدريب تثبيت القدرات أخذ بحسبان الجانب النظري الخاص بإجراءات الاستعجال والنجدة قبل تلقي حصة على محاكي من طراز LOFT ETOPS

2.10 برنامج تكوين عاملي العمليات

2.10.1 على العاملين المعنيين بتحضير طيران ETOPS أن يكونوا قد تلقوا تكوينًا خاصًا يشمل على الأقل العناصر التالية:

- الإطار التنظيمي ETOPS

- تحضير طيران ETOPS خاصة

- اختيار مطارات التخليص لساعة الاستخدام المحتمل

- نقطة الزمن المتساوي

- القائمة الدنيا للمعدات

- أداءات المحرك المعطل MCT على نظام الترتيب الطويل ( خاصة جانبية الاتساق السفلي ) وعلى نظام مختار لتعريف سرعة محرك معطل تعطيلًا مختارًا

- المخطط الفني للطيران

\* استخدام القائمة الدنيا للمعدات (LME) وتحديات ETOPS

(2) بالنسبة لطائرات درجة أداء A  
(i) ذات شكل أعلى مختار بالنسبة لمقاعد المسافرين أقل أو يساوي 19 و  
(ii) ذات كتلة عتبا أثناء الطيران أقل من 45360 كغ. أن تكون المسافة المجتازة في 120 دقيقة أو إذا صادقت السلطة على ذلك إلى حد 180 دقيقة بالنسبة للطائرات النفاذة بسرعة الطواف بمحرك معطل محددة وفق النقطة ب).

(3) بالنسبة لطائرة درجة أداء B و C  
(i) أن تكون المسافة التي تعبرها الطائرة في 120 دقيقة بسرعة الطواف بمحرك معطل محددة وفق النقطة ب) أو

(ii) MN 300 (مايل بحري)  
ب) يحدد المستقل السرعة لحساب المسافة العليا للبعد بالمطار المناسب لكل طراز أو نوع من ثنائي المحركات المستقل لا يتجاوز VMO مؤسس على السرعة الحقيقية التي يمكن للطائرة تثبيتها بمحرك معطل في الظروف التالية:

(1) جو معياري دولي (ISA)  
(2) مستوى الأرض

(i) بالنسبة للطائرات النفاذة في المستوى الأعلى ارتفاعا من بين المستويين التاليين.

(A) FL170 أو  
(B) المستوى الأعلى الذي يمكن للطائرة الصعود إليه وتثبيتها بمحرك معطل باستخدام معدل الصعود الخام المبين بكتاب الطيران

(ii) بالنسبة للطائرات المروحية في المستوى الأقل ارتفاعا من بين المستويين التاليين:

(A) FL170 أو  
(B) المستوى الأعلى الذي يمكن للطائرة الصعود إليه وتثبيتها بمحرك معطل باستخدام معدل الصعود الخام المبين بكتاب الطيران

(3) الضغط أو القدرة العليا المتواصلة  
(4) كتلة طائرة تساوي على الأقل تلك الناجمة عن:

(i) إقلاع فوق مستوى البحر بالكتلة العليا أثناء الإقلاع و

(ii) صعود بجميع المحركات مشغلة بسرعة الطواف في نظام اقتصادي على ذلك الارتفاع إلى غاية أن يساوي الوقت المنقضي منذ الإقلاع السقف المقرر بالنقطة أ)  
(ج) يتأكد المستقل أن المعطيات التالية الخاصة بكل طراز أو نوع مدرجة في كتاب العمليات.

(1) سرعة الطواف بمحرك معطل محددة وفق النقطة ب) و

(ج) المسافة العليا لبعد المطار المناسب محددة وفق النقطتين أ) و ب).

ملاحظة: إن السرعات والارتفاعات (مستويات الطيران) المشار إليها أعلاه لا تهدف إلا لتحديد المسافة العليا لبعد مطار مناسب

2.17 العمليات على المسافات الكبرى على طائرات ثنائية المحركات (ETOPS)

2.14 المراقبة المتواصلة  
على معدلات توقفات المحرك أثناء طيران متوسط للأسطول (IFSD) بالنسبة لتركبة خلية - محرك المحددة أن تجرى المراقبة بصفة متواصلة من طرف المستقل وفقا للملحقات 1 و 4 من AC120-42A من FAA.

من أجل ضمان بقاء مستويات الوثوقية التي تم الوصول إليها خلال عمليات ETOPS في المستويات المطلوبة والمستويات المحددة بالملحق 1 من AC120-42A من FAA وأن يكون القيام بالعمليات متواصل بسلامة. تدرج الوكالة الوطنية للطيران المدني تفتيشات تغطي جوانب عمليات ETOPS في برنامج الرقابة المستمرة.

تقوم الوكالة الوطنية للطيران المدني باستئناف تفتيش خاص في حالة لم يتم تثبيت مستوى وثوقية مقبول أو وجود نزعة سلبية ودالة أو في حالة اكتشاف نقص دال في تعريف طراز أو في قيادة عمليات ETOPS.

إن نتائج ذلك التفتيش يعطى بها المستقل الذي عليه اتخاذ الإجراءات التصحيحية لحل المشاكل بصفة مناسبة وعند الاقتضاء تفرض تحديدات عملياتية.

2.15 حصيلة العمليات  
على المستقل أن يرسل إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني تقريرا عن حصيلة عمليات ETOPS ونموذج طائرتها، يجب على حصيلة العمليات أن تشمل خاصة:

\* تقرير بوثوقية الزوج خلية/ محرك و APU للشركة وللأسطول الدولي.

\* تحليل أحداث العمليات والعرضيات اللازمة بموجب التنظيم المعمول به.

\* عدد الطيران ETOPS التي تم القيام بها  
\* عدد انطيران ETOPS التي تم القيام بها حسب

إجازة فنية LME وطبيعة  
\* تقرير متابعة الوقود

\* تقرير عن جاهزية معلومات أحوال الطقس بمطارات التخليص المختارة.

\* تقرير عن وثوقية الاتصالات بين الطاقم والتوزيع  
\* تقرير لتحليل الطيران

يجب على حصيلة العمليات هذه أن ترسل إلى الوكالة الوطنية للطيران كل ثلاثة أشهر وبمناسبة طلب تجديد PEA

2.16 المسافة العليا لبعد المطار المناسب لطائرات ذات تركيب دون مصادقة ETOPS

أ) لا يجوز للمستقل باستثناء قبول خاص من السلطة (مصادقة ETOPS) استخدام طائرة ذات محركين على طريق يشمل نقطة بعيدة من مطار مناسب بمسافة أكبر من:

(1) بالنسبة لطائرة درجة أداء A:  
(i) ذات شكل أكبر مختار بالنسبة لمقاعد المسافرين أكبر أو يساوي 20

(ii) أن تكون كتلته العليا أثناء الإقلاع أكبر أو يساوي 45360 كغ. أن المسافة التي تعبرها الطائرة في 60 دقيقة بسرعة الطواف بمحرك معطل محددة وفق النقطة ب).

4.2 معدلات توقفات المحرك أثناء الطيران باعتبار الاسطول الدولي:

- \* بالنسبة للزوج الخاص خلية - محرك
- \* بالنسبة للزوج الخاص خلية - محرك مطابق لمعيار

#### ETOPS

- \* بالنسبة للطائرات مجهزة بنفس طراز المحرك
- \* بالنسبة للطائرات مجهزة بنفس طراز المحرك مطابق

#### معيار ETOPS

#### 4.3 وثوقية APU

- \* الوثوقية العامة للإطلاق أثناء الطيران
- \* وثوقية الاستخدام أثناء الطيران

- 4.4 وثوقية اوسائل للتأكد من كمية الوقود المنقولة ومتابعة الاستهلاكات

#### 5. تعريف منطقة العمليات

- 5.1 حساب "سرعة الطواف بمحرك معطل تعطيلًا مختارًا"

على سرعة الطواف بمحرك معطل تعطيلًا مختارًا بمنطقة العمليات المقررة أن تكون بالنسبة لكتلة المرجع أصغر قيمة من بين القيم التالية:

- سرعة (TAS) تطابق الضغط أو القدرة القصوى المتواصلة لكنها تكون أقل من VMO
- سرعة (TAS) المحصول عليها بواسطة اعتماد مستوى الطيران يضمن عبور عوانق في المنطقة وفقًا للشروط المتعلقة بمحرك معطل أثناء الطريق

- السرعة المحصول عليها بواسطة اعتماد مستوى الطيران يمكن من تفادي الظروف الصفيعية. إن كتلة المرجع هي كتلة الطائرة بعد الإقلاع بكتلة هيكلية قصوى وقت الإقلاع الصعود إلى ارتفاع أمثل قدره ساعتين بنظام الترتيب الطويل في تلك الارتفاع. تعتبر الظروف معيارية. ويمكن أخذ مرحلة الانجراف السفلي في الحسبان.

على المعطيات التي تمكن من حساب تلك السرعة أن تكون مقبولة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.

على نظام السير المختار لتحديد تلك السرعة أن يستخدم لحساب كمية الوقود والزيوت الضرورية في حالة توقف المحرك أثناء الطيران المصحوب بفقدان ضغط التكيف.

على "سرعة الطواف بمحرك واحد المختارة" لكل منطقة عملية مقررة أن تدرج في كتاب العمليات.

ملاحظة: تحدد "سرعة الطواف بمحرك واحد المختارة" لتحضير الطيران و لأهداف تنظيمية فقط.

#### 5.2 فترة تبديل الوجهة المطلوبة

5.3 عرض، على خريطة بالنسبة لكل مطار تخليص مختار، المنحنيات التي تمثل المسافة إلى مطار تخليص لمدة طيران قدرها 60 دقيقة بسرعة طواف ذات شعاع عمل أقصى و جميع المحركات المستغلة وبالنسبة لفترة التخليص المطلوبة بـ "سرعة الطواف بمحرك واحد المختارة" (دون رياح وفي ظروف معيارية)

(أ) على المستغل ألا يقوم بعمليات تتجاوز السقف المحددة إلا إذا كان لديه إذن صادر عن السلطة (مصادقة ETOPS).

(ب) قبل القيام بطيران ETOPS على المستغل التأكد من أن مطار التخليص الواقع على الطريق ETOPS مناسب و سهل المنال في وقت تبديل الوجهة المختار أو في وقت تبديل الوجهة المؤسس على حالة العمليات بالطائرة حسب LME الأقصر بين الإثنين

2.18 العناصر المؤشرة لتكوين ملف مصادقة ETOPS المقدم من طرف المستغل يجب أن تشمل المعلومات والوثائق التالية:

1. الهيكل التنظيمي العملياتي على الهيكل التنظيمي أن يكون مصحوبا بتعريف الوظائف المقام بها والمتعلقة بـ ETOPS وكذلك وصف التشكيلة والوسائل والإجراءات.

على خلية التوزيع أن تكون فعالة بالنسبة لكل طيران ETOPS مع إرسال آخر أخبار قبل نقطة دخول ETOPS و داخل منطقة ETOPS كما هو لازم إلى الطائرة وبطلب من الطاقم

2. أهلية الانتقاء - قدرة

\* تاريخ الحصول على أهلية الانتقاء و قدرة ETOPS بالنسبة للزوج الخاص خلية محرك  
\* فترة تبديل الوجهة الأقصى المرخص التجربة

3.1 تجربة المستغل على الزوج الخاص خلية - محرك:

\* حسب الأشهر

\* حسب عدد الطيران

\* حسب عدد الساعات

3.2 تجربة المستغل على الطائرات المجهزة بنفس طراز المحرك

\* حسب الأشهر

\* حسب عدد الطيران

\* حسب عدد الساعات

ملاحظة: يخضع منح قيمة فترة تبديل الوجهة القصوى للتجربة أثناء الخدمة. يمكن تقليص تلك التجربة وفقا للملحق 7 من AC120-42A من FAA. عوامل التعويض التي يمكن اعتبارها هي:

- تجربة ETOPS للمستغل
- مدة العمليات وعدد الطيران المقام بها في ETOPS وغير ETOPS على الزوج الخاص خلية - محرك

• تجربة الشركة على الطرق التي ستستغل في ETOPS

• تجربة PNT

• نوعية الصيانة والعمليات

• محاكاة عمليات ETOPS

• تجربة مسبقة خط طويل بطائرات ذات تكنولوجيا مماثلة ومحركات ذات تكنولوجيا مماثلة.

4. الوثوقية

4.1 معدلات توقفات المحرك أثناء الطيران للمستغل:

- \* بالنسبة للزوج الخاص خلية - محرك
- \* بالنسبة للطائرات المجهزة من نفس طراز المحرك

استهلاك الوقود والسرعة الحقيقية حسب المعدلات التالية:

- \* درجة الحرارة
- \* مستوى الطيران ( مستوى 100 مدرج )
- \* كتلة الطائرة

ب - توفير جداول معطيات أداءات الطيران على جميع المحركات المستقلة على مستوى 100 (أو مستوى أكبر إذا كانت كتل الأكسجين الموجودة على المنز تسمح بمواصلة الطيران على ذلك المستوى ) وفي نظام الطيران المختار ( نظام الترتيب الطويل المقبول ) التي تعطي استهلاك الوقود والسرعة الحقيقية حسب المعدلات التالية:

- \* درجة الحرارة
- \* كتلة الطائرة

ج - توفير المعطيات حول تدهور الأداءات الناتجة عن تراكم الثلج على السطوح الغير محمية من الطائرة.

8. الإجراءات أثناء طيران ETOPS

- \* الإتصال والتوزيع
- \* التقييم بنقطة دخول ETOPS
- \* حالة تبديل الوجهة وتغيير المسار
- \* حالة تعطل محرك

9. تحليل الطيران على المستقل أن يقدم ضمن الملف التشكيلة والإجراءات المثبتة بغية تحليل منظم لطيران ETOPS وإرسال النتائج إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني.

10. وثيقة المطابقة لمعايير ETOPS إنتاج وثيقة مطابقة لوثيقة CMP ETOPS مراجعة أخيرة وقائمة AD بالنسبة للطائرات ذات الترخيص ETOPS من طرف FAA .

11. الصيانة \* كتاب صيانة ETOPS:

تعريف عمليات ETOPS الخاصة والمهام والإجراءات بغية المطابقة مع وثيقة CMP ETOPS مراجعة أخيرة.

- \* كتاب تحديدات الصيانة للمستغل (MME)
- \* تعريف وتسيير معدات ETOPS الخاصة
- \* قبول إعادة الخدمة قبل طيران ETOPS
- \* قبول إعادة الخدمة بعد التخليص
- \* المساعدة أثناء التوقف
- \* برامج متابعة الوثوقية

12. اللانحة الدنيا للمعدات LME توفير نسخة ذات ديباجية مفصلة خاصة في مبادئ اللانحة الدنيا للمعدات LME وتسيير التعطلات المتراكمة وتحديد أوقات العناصر العاطلة .

\* على اللانحة الدنيا للمعدات LME أن تكون أكثر تقييدا من اللانحة الدنيا للمعدات المرجعية خاصة بتحديد الفترات المحددة للإجازات الفنية بالنسبة لأنظمة مثل : الكهربائية بما في ذلك البطاريات والهيدروليكية والهوائية وآلات الطيران والوقود والحماية ضد الصقيع وانطلاق وإيقاد المحرك والمعدات المتطقة بالدفع والطيران والاتصالات و API وتكييف الهواء والضغط وإزالة الحرائق بغرفة الأمتعة

5.4 توفير الارتفاعات الدنيا على مسارات تخليص المقررة.

5.5 توفير معيزات مطارات التخليص المختارة (طول المدرج و أقل عدد لوكلاء العمليات والمعدات) وإثبات المطابقة مع المتطلبات التنظيمية.

6. وسائل الاتصال والملاحة

وصف الوسائل والإجراءات

6.1 وسائل الاتصال

على وسيلة الاتصال التي تمكن التواصل في أي وقت بين الطائرة والتوزيع أن تكون مثبتة ومشغلة بصفتها مكملة للمعدات المطلوبة والعمليات لاستغلال طائرة في النقل الجوي.

6.2 وسائل الملاحة

على دقة الملاحة أن تستفي حد الثقة 2 سيكما (95%) المحددة في الفقرة 1.13 الجزء 2 من وثيقة الوكالة الدولية الطيران المدني OACI PANS OPS 8168

7. تحضير الطيران

7.1 تعليمات من أجل تحضير الطيران

7.2 الخرائط المستعملة

7.3 وثائق الأحوال الجوية المقررة. فضلا عن معلومات الأحوال الجوية المعتادة على ملف الطيران أن يشمل خرائط الأحوال الجوية أثناء الطريق 500 hPa (FL180) و (FL100) 700 hPa.

7.4 مطارات التخليص ETOPS

7.5 تسيير واستخدام المعلومات الإضافية: طيران، بنية تحتية، NOTAM

7.6 الوقود والزيوت

7.7 مخطط الطيران الفني

على الطاقم أن تكون بحوزته وثيقة تمكن من التحقق من مخطط الطيران الفني المعلوماتي.

يجب إعداد مذكرة تفسيرية متعلقة بمخطط الطيران الفني وإجراء تحديث هذا الأخير وإجراءات التحقق من طرف الطاقم على الأرض وأثناء الطيران في حالة تبديل الطريق. على المذكرة التفسيرية تلك أن تدون في وثائق مصفرة تشمل خاصة إجراء تحضير ومتابعة طيران ETOPS بالسندات المستخدمة.

7.8 وثائق متابعة طيران ETOPS

من أجل القيام بالطيران يجب على الطاقم أن تكون بحوزته الوثائق التالية:

- \* الوثائق المصفورة كما هي محددة أعلاه
- \* وثيقة تمكن التحقق من الحدود الدنيا المضافة في مطارات التخليص وتطور ظروف الأحوال الجوية بتلك المطارات

\* وثيقة لحساب الوقود في إطار طيران ETOPS

\* وثيقة لمتابعة الاتصالات مع التوزيع ( تردد، محطة، ساعة الإتصال، نوعية الإستقبال).

\* الأداءات

أ - توفير جداول معطيات أداءات الطيران على محرك في نظام الطيران مختار لتحديد سرعة المحرك المعطل تعطيل مختارا للمؤسسة على مسار دقيق التي تعطي

والحماية ضد حريق المحرك والمعدات الاحتياطية ومعدات أخرى ضرورية لعمليات ETOPS. في حالة وجود بعض النقص يمكن تقليص مدة تبديل الوجهة العليا المرخصة .

13. التكوين

13.1 برامج تكوين الأطقم

13.2 برامج تكوين عاملي العمليات

13.3 برامج تكوين وأهلية عاملي الصيانة

14. حصيلة العمليات

على المستقل إما أن يرسل تقريرا عن حصيلة عمليات ETOPS بالنسبة لنموذج طائرته أو أن يرسل تقريرا عن عمليات نفس ذلك النموذج للطائرة خلال السنة أشهر الأخيرة أو عند الاقتضاء ابتداء من بداية التشغيل.

## الفصل 9

### آلات وتجهيزات

#### 1.9 عموميات :

1.1.9- يجب أن يتحقق المستقل من عدم انطلاق أية رحلة ما لم تكن الأدوات والتجهيزات المطلوبة بمقتضى هذا الفصل :

(أ) قد تمت المصادقة عليها وتثبيتها طبقا للنظم المطبقة عليها وعلى وجه الخصوص الحد الأدنى من قواعد الأداء ، والمساطر العملية والملاحية ؛

(ب) في وضعية التشغيل بالنسبة لطراز الاستغلال المقام به .

2.1.9- يمكن للمدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني ، بواسطة " أوامر عملية ، إخضاع بعض العمليات لبعض الشروط والحد منها بل منعها بهدف ضمان

2.9: قائمة التجهيزات العامة

1.2.9- قائمة التجهيزات الدنيا

1.1.2.9- يجب ان يعد المستقل بالنسبة لكل طائرة قائمة التجهيزات الدنيا (ق.ت.د) الموافق عليها من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني. هذه القائمة يجب أن تستند ، لكن من دون أن تنحصر ، على قائمة التجهيزات الدنيا المرجعية المقابلة (إن وجدت) و المقبولة لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني .

2.1.2.9- ينبغي أن لا يستغل المستقل طائرة إلا وفقا لقائمة التجهيزات الدنيا ، باستثناء الحصول على ترخيص من الوكالة الوطنية للطيران ائمدني. و لا يسمح مثل هكذا ترخيص في أي حال من الأحوال استغلالا خارج قيود قائمة التجهيزات الدنيا المرجعية.

3.1.2.9 و يجب أن تشمل قائمة التجهيزات الدنيا ، مع الأخذ في الاعتبار طراز و متغيرات الطائرة و الطراز و منطقة الاستغلال ، تجهيزات الملاحة و الوضع في الإعتبار تجهيزات الملاحة المطلوبة على طريق و / أو منطقة الإستغلال . ويجب أن تدرج هذه القائمة و الشروط المصاحبة لها في دليل الإستغلال

2.2.9- المنافذ

مختلف أنواع منافذ النجاة :

تصنف المنافذ حسب النوع و وفقا للأبعاد :

ملاحظات	مستوى	الأبعاد	نوع المنفذ
منفذ مستوى واحد إجلاء شخصين من الواجهة (مثال : ب747)	0	1.83 * 1.07 م	نوع أ
منفذ مستوى واحد إجلاء شخص من الواجهة (مثال : ب737 و ب757)	0	1.22 م * 0.61	نوع أ
منفذ مستوى واحد أو منفذ جناح مطلوب تخطيه	0.25 م	1.22 م * 0.51	نوع 2
منفذ جناح مطلوب تخطيه	0.51 م	0.915 م * 0.51	نوع 3
منفذ جناح مطلوب تخطيه	0.73 م	0.66 م * 0.48	نوع 4

• إضاءة النجاة بقبول التفوتات المحددة في قائمة التجهيزات الدنيا

1.1.2.9- منع نقل الركاب :

لا يمكن للمشغل نقل الركاب إذا :

(أ) كان أكثر من نصف عدد المنافذ الموجودة في نفس الجانب من بدن الطائرة غير صالحة للاستعمال

(ب) أكثر من نصف عدد المنافذ من المستوى واحد الواقعة في نفس الجانب من بدن الطائرة غير قابلة للاستخدام

1.2.9. منافذ غير قابلة للاستخدام :

يعتبر المنفذ غير قابل للاستخدام عندما يكون أحد عناصره الأساسية أو أحد أجهزة المساعدة على الإجلاء المتصلة به عديمة الفائدة و على وجه الخصوص ، عندما توجد :

- آلية الفتح الخارجي ،
- آلية الفتح الداخلي ،
- جهاز المساعدة على فتح الباب ،
- نظام إغلاق الباب المفتوح
- الوسائل المساعدة للإجلاء

(ثانيا) إمكانية الافتتاح في حالة عجز الركاب الجالسين بجانب المنفذ.  
ويجب أن تخضع الترتيبات المناسبة لمصادقة الوكالة الوطنية للطيران المدني.  
(2) يجب وصف متتالية فتح المنافذ بكل وضع على المنافذ نفسها .

(3) ويجب أن يكون لمرور النفاذ الحر لكل حاجز عرض 2.5 سم على الأقل ، إلا إذا تم إظهار عدم تراجع معدل الركاب بعد الفتح مع مرور لا يمثل إلى هذه الترتيبات (4) ويجب أن يكون الحد من انحراف المقاعد و محور المساد و الرفوف بحيث يسمح بامتثالها لكامل مرور النفاذ : عملية محو بسيطة (تشذيب، طرح...) يمكن أخذها في الحسبان.

(5) ويجب أن تكون المقاعد الواقعة على يمين المنافذ مصممة بحيث تقلل من احتمال توتيد الأقدام أو أي جزء آخر من الشخص الواقف أو الجاثي على المقعد .

(6) وتجب الإشارة بشكل واضح للمقايض التي تسمح بإدارة المنفذ .

3.9 أجهزة إجلاء الطوارئ .

1.3.9 . لا يمكن أن يستغل المستقل طائرة ارتفاع عتبة منافذ نجدة ركابها :

\* أكبر من 1.83 متر (6 قدم) فوق سطح الأرض ، وتكون موجودة على الأرض و عجلات الهبوط خارجية :

• أو تتجاوز 1.83 متر (6 قدم) فوق الأرض ، أو في أعقاب الانزلاق أو التوسع المعيب لعجلات هبوط طائرة صدرت لها أول شهادة طراز أو أول شهادة صلاحية طيران في فاتح نيسان / أبريل 2000 أو في تاريخ لاحق ؛

• إلا إذا كان يمتلك تجهيزات أو أنظمة متوفرة في كل منفذ ، تستجيب للمعايير الواردة في الفقرتين 1.1.2.9 أو 2.1.2.9 ، وتسمح للركاب و أفراد الطاقم بالوصول بكل سلامة إلى الأرض في حالات الطوارئ.

2.3.9 هكذا تجهيزات أو أجهزة لن تكون ضرورية في منافذ الإجلاء التي تقع على الأجنحة ، إذا وصل حد مسار الإجلاء المتوقع إلى ارتفاع أقل من 1.83 متر (6 قدم) فوق سطح الأرض ، وتكون الطائرة على الأرض ، وعجلات الهبوط خارجية والجنيحات في وضعية إقلاع أو هبوط وفقا للوضعية الأعلى مقارنة مع الأرض .

3.3.9 . وتطلب الطائرات التي تكون فيها منافذ النجاة مفصولة و مخصصة لأفراد طاقم القيادة .

1.3.3 و التي تكون أدنى نقطة إلى منافذ النجاة واقعة على ارتفاع

1.3.4 أكبر من 1.83 متر (6 قدم) فوق الأرض ، وتكون عجلات الهبوط خارجية .

2.3.3 أو الطائرات التي يكون أول طلب للحصول على شهادة طراز قد تم إيداعه في فاتح أبريل 2000 أو تاريخ لاحق ، حيث تكون فيها أوطأ نقطة من منفذ النجاة أكبر من 1.83 متر (6 قدم) فوق سطح الأرض بعد انزلاق أو عدم تمدد ، أحد أو أكثر سيقان عجلات الهبوط ، هذه الطائرات يجب أن تكون مجهزة

(ج) كان زوج من المنافذ غير قابل للاستخدام ، وكان منفذان من نفس النوع واقعان في تناظر على جانبي جسم الطائرة أو بالمقارنة بالمحور الطولي للطائرة ، غير صالحين للاستعمال

2.1.2.9 .- الترتيب في حالة المنافذ غير الصالحة للاستعمال

عندما يعتبر منفذ غير قابل للاستخدام ، يجب اتخاذ الترتيبات التالية :

(أ) التحقق من الوضع السليم و / أو سير العمل الجيد للمنافذ المتبقية و عناصرها الأساسية و عندما تكون مجهزة بها ، وبأجهزة المساعدة للإجلاء ؛

(ب) وباستثناء الحالات التي يكون فيها سبب العجز هو آلية الفتح الخارجي أو إضاءة النجاة :

(1) إغلاق المنافذ غير قابل للاستخدام .  
(2) إخفاء علامات التحديد واستخدام المنافذ غير القابلة للاستخدام.

(3) تعطيل أو إخفاء عناصر إضاءة النجاة المقابلة للمنفذ و وضع تسجيل جلي عبر هذا المنفذ يظهر بوضوح أنه غير قابل للاستخدام.

3.1.2.9 . و يجب أن تتم الإشارة إلى الترتيبات التي يجري اتخاذها من طرف المستقل حينما تعتبر بعض المنافذ غير صالحة للاستعمال و ذلك في قائمة التجهيزات الدنيا ، وخاصة خفض عدد الركاب ، وإعادة انتاهيل في المحطة الأولى حيث الوسائل المادية تسمح بذلك ، وكذلك الأوامر المرتبطة على وجه الخصوص بتلك الموجهة لأطقم الطيران.

2.2.9 فتح المنافذ .- : ينبغي أن تكون أجهزة فتح المنافذ ذات إجراء بسيط و واضح و لا يجب أن تتطلب جهدا مفرطا في الظروف غير المواتية . حينما لا يكون الفتح ،

في الداخل أو في الخارج ، غير واضح ، فإن التعليمات المقابلة للفتح يجب

أن تكون واضحة وسهلة القراءة ومحررة باللغة العربية وفي لغة أخرى من اللغات الرسمية للوكالة الدولية للطيران المدني .

يمكن أن يحل استخدام الرموز محل ذلك .

تأخذ مكان.

ويجب أن يكون كل منفذ نجاة مجهزة بجهاز إغلاق وحماية يمنع افتتاحه في

الطيران إما نتيجة لعمل للمستغل في غير أوانه ، أو على إثر عجز ميكانيكي بالنظام العادي للإفتتاح .

1.2.2.9 منافذ النوع الثالث :

إن منافذ النوع الثالث من جهة نظم صلاحية الطيران و الطرق التي تسمح بالنفاذ إليه يجب أن تكون ممتلئة فيما يخص الطائرات ذات التلة القصوى المصدقة أعلى من 5700 كغ و ب 20 راكبا فأكثر ، ممتلئة للترتيبات التالية:

(1) كتلة المنفذ ، زحمتها (بما في ذلك اللبس التجاري) ، وسينما الفتح ،

(2) العمليات انضورية ، الإشارات المرتبطة ، التخليصات الضئيلة المطلوب احترامها من أجل التعامل . هي كما يلي

(3) (الأول) مخاطر التأخير في الافتتاح ضئيلة

أجهزة ربط البضائع و الأمتعة كلها لا بد من لموافقة عليه .

2.5.9 .- الستائر والأبواب الداخلية :

1.2.5.9 .- يجب أن يتحقق المستقل من أنه :

(1) في جميع الطائرات التي تكون فيها حجرة الطيار مزودة بباب ، فإن هذا الباب يجب أن يكون قابلا للإغلاق و يجب توفير الوسائل التي تسمح

(2) لطاقم المقصورة بإبلاغ مقصورة القيادة بسرية في حالة النشاط المشبوه أو المساس بأمن سلامة داخل المقصورة .

(2) اعتبارا من فاتح يناير 2004 ، يجب أن تجهز حجرة قيادة كل طائرات نقل الركاب ذات الكتلة القصوى عند الإقلاع مثبتة تصل أكبر من 60 ، يجب أن تجهز بباب متفك عليه مصمم على مقاومة اختراق قذائف السلاح الخفيفة و شظايا القنابل اليدوية وكذلك الدخول بالقوة من طرف الأشخاص غير المصرح لهم . هذا الباب يجب أن يكون معلقا و مفتوحا من أحد وضعيات القيادة .

(4) في كل طائرة ، تكون فيها حجرة القيادة مجهزة بباب مطابق ترتيبات الفقرة (2) أعلاه :

(أ) و يجب أن يكون هذا الباب معلقا و مأمنا انطلاقا من كون كل الأبواب الخارجية للطائرة مغلقة بعد انتهاء الإقلاع لغاية اللحظة التي يكون فيها إحدى الأبواب مفتوحا للهبوط ، فيما عدا دخول أو خروج الأشخاص المأذونين .

(ب) يجب أن تتوفر وسيلة تمكن ، انطلاقا من إحدى وضعيات القيادة ، من رؤية كامل المنطقة المحاذية للباب ، من خارج قمرة القيادة . وتحديد

(ت) الأشخاص الذين يريدون الدخول ، و كشف السلوك المشبوه أو التهديدات المحتملة.

2.2.5.9 نظام لفتح كل باب يفصل مقصورة الركاب عن مقصورة أخرى مجهز بمنافذ نجدة . و يجب أن يكون من السهل النفاذ إلى أنظمة الفتح هذه؛

2.2.5.9 إذا كان من الضروري المرور عبر باب أو ستارة تفصل مقصورات الركاب عن مقصورات أخرى للوصول من مقعد ما إلى أي منفذ للنجدة مطلوب ، فاته ينبغي أن يجهز هذا الباب أو تلك الستارة بنظام يسمح بأن يظلا مفتوحين ؛

4.2.5.9 تعلق بطاقة على كل باب داخلي أو على مقربة من

ستارة لكي تشكل وسيلة نفاذ إلى منفذ نجدة للركاب ، مع الإشارة إلى أن الباب أو الستارة ينبغي أن يكونا مقفلين في وضعية فتح أثناء الإقلاع و انهبوط ؛

5.2.5.9 ونظام في متناول أفراد الطاقم لفتح أي باب يكثر استخدامه عادة من طرف الركاب ، ويمكن غلقه من طرفهم .

6.2.5.9 ويجب أن تحتوي الأبواب التي تفصل عند الإقتضاء قمرة لقيادة عن المقصورات الأخرى وسيلة لخلع الأبواب أو كسرها في حالة الإغلاق .

7.2.5.9 ويجب أن يسمح ترتيب المقاعد و مساندتها و غير ذلك من التجهيزات ، في أية لحظة ، نفاذا سهلا إلى المنافذ

2.3.4 بنظام يسمح لجميع أفراد طاقم القيادة بالوصول إلى الأرض بسلام ، في حالات الطوارئ.

4.9 : المقاعد ، أحزمة الأمان ، العدة ، أجهزة حفظ الأطفال .

1.4.9 لا يمكن للمستقل استغلال طائرة ما لم تكن مجهزة ب :

(1) مقعد أو مقعد لمن تتراوح أعمارهم بين

(2) سنتين أو أكثر ؛

(2) حزام أمان ، مجهز أم لا بحميلة أو حافظة سلامة ، يمكن استخدامها من طرف أي راكب يتراوح عمره بين سنتين أو أكثر على مقعده ؛

(3) حزام بحلقة إضافية أو نظام حفظ آخر لكل رضيع ؛

(4) فيما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرة 2.4.9 أدناه ، بحزام أمان بحافظة لكل مقعد من مقاعد أفراد طاقم القيادة و لكل مقعد متاخم مقعد طيار ، و يضم جهازا للحفظ التلقائي للجزء العلوي من جسم لراكب في حالة التباطؤ السريع ؛

(5) فيما عدا الحالات المنصوص عليها في الفقرة 2.4.9 أدناه ، بحزام أمان بحافظة لكل مقعد من مقاعد أفراد طاقم المقصورة و نكل مقعد

مراقب . غير أن هذا الشرط لا يحول دون استخدام أفراد طاقم المقصورة لمقاعد الركاب زيادة عن الحد الأدنى المطلوب ؛

(6) ومقاعد لأفراد طاقم المقصورة الواقعة بالقرب من منافذ النجاة المطلوبة في المستوى الواحد ، ما لم يكن الترتيب الآخر لهذه المقاعد

يسهل عملية إجلاء الركاب في حالات الطوارئ . يجب أن تكون هذه المقاعد موجهة إلى الأمام أو إلى الخلف ، بزاوية 15 درجة كحد أقصى

مقارنة بالمحور الطولي للطائرة.

2.4.9 يجب أن يكون للأحزمة ذات حافظات السلامة نقطة فتح وحيدة. ويمكن استخدام حزام أمان مجهز بحميلة (على طائرة ذات كتلة قصوى مثبتة بإقلاع لا يتجاوز 5700 كغ) أو حزام أمان (على طائرة كتلتها القصوى مثبتة بإقلاع لا يتجاوز 2730 كغ) يمكن استخدامه بدلا من استخدام حزام بحافظة أمان ، إذا كان هذه الحافظة لا يمكن تثبيتها بشكل معقول لأسباب عملية.

3.4.9 يجب أن تمتثل متطلبات القابلية للاستعانة المفروضة على وسائد مقاعد ما عدا أطقم الملاحه الفنية أن تمتثل إلى نظم الإثبات القاعدية. و لا تنطبق هذه الشروط على الطائرات ذات الكتلة القصوى المثبتة عند الإقلاع أكثر من 5700 كغ ، من 10 ركاب فما فوق .

5.9: التهينة

1.5.9 يجب أن تتم تهينة كل طائرة لكي تسمح بالإجلاء السريع لجميع الركاب كلما تسبب طارئ في جعل البقاء في الطائرة خطيرا . فكل التهينات التي تجرى على مقصورة الركاب ، و على وجه الخصوص ترتيب وضعيات المقاعد وتحديد مسار الإجلاء عند الطوارئ بالقرب من سطح الأرض ، والحوارج الفاصلة بين مختلف المقصورات، والتهينات الفندقية والخدمية ، و

ويجب على المستغل التحقق من أنه عندما توجد مناطق مخصصة لاختراق فرق الإنقاذ في حالات الطوارئ ، فإن هذه المناطق توسم تعليماتها كما هو مبين أدناه. يجب أن يكون لون وسم التعليمات أحمر أو أصفر وإذا لزم الأمر ، تكون محاطة بإطار أبيض لتوفير تباين أفضل

مع الكل. و إذا كانت المسافة بين علامات الزاوية أكثر من 2 متر ، فإنه تضاف علامات وسيطة بقياس 9 سم × 3 سم بحيث لا تتجاوز المسافة بين العلامات المجاورة 2 م (راجع المخطط الملحق 1 من هذا الفصل).

2.6.9 وسم منافذ النجاة بالعلامات الخارجية :

1.2.6.9 باستثناء الطائرات الأقل من 10 ركاب و إذا كانت محددة الهوية من دون ليس ، فإنه يجب الإشارة في خارج الطائرة إلى كل المنافذ المراد فتحها من الخارج وأجهزة الفتح المقابلة وذلك باللغة العربية وبلغة أخرى من اللغات الرسمية للإيكاو. ويجب أن تكون المنافذ موطرة بواسطة شريط ملون بقياس 5 سم عرض.

2.2.6.9 يجب على أية علامة خارجية توفير تباين ألوان مع المساحات المجاورة من أجل تمييزها على الفور ، حتى مع ضعف ظروف الإنارة .

3.6.9. العلامات الداخلية :

1.3.6.9. يجب أن يتم تحديد طبيعة المنافذ وسبل النفاذ وموقع وسائل فتح جميع مقاعد الركاب ، بشكل واضح لا لبس فيه .

2.3.6.9. في الحالة المخالفة وفي جميع الحالات بالنسبة للطائرات من فئة 10 ركاب فما فوق ، يجب أن يشار إلى المنافذ وسبل النفاذ بصفة واضحة باللغة العربية وبلفظ خروج النجاة الطوارئ أو ربما بكلمة خروج فقط .

3.3.6.9. يجب أن يشار إلى موقع كل عبر معلمة مرئية أو انطلاقا من الممرات الرئيسية للركاب : في بعض الحالات قد يتمثل في تسجيل أو في سهم طلاء مضيء.

4.3.6.9. يجب أن يتم التعرف على المنافذ وتحديدتها انطلاقا من مسافة تساوي عرض المقصورة.

7.9 - إنارة الطائرات .

1.7.9 إنارة النجاة :

1.1.7.9 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة بالليل لنقل الركاب حيث هيبتها القصوى الموافق عليها في مقاعد الركاب تصل إلى 9 أو أقل ما لم يكن مجهزا بنظام إنارة عام للمقصورة مخصص لتسهيل إجلاء الطائرة. قد يضم النظام مصابيح سقف أو مصادر أخرى للإشارة قد تم تثبيتها بالفعل على متن الطائرة ، والتي يمكن أن تظل في الخدمة بعد

إيقاف تشغيل بطارية الطائرة .

2.1.7.9 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة لنقل الركاب حيث هيبتها القصوى الموافق عليها في مقاعد الركاب تتسع لأكثر من 9 ما لم تكن مزودة بنظام النجاة مجهز بمصدر تغذية مستقل مخصص لتسهيل إجلاء الطائرة

8.5.2.8 ولا ينبغي أن تسد التهيينات ، وعلى وجه الخصوص فرش الأرضية البيويات ، و أبواب النفاذ إلى المستودعات وإلى جهاز إدارة النجاة .

3.5.9 ينبغي الإشارة إلى منع التدخين على كل واجهات المراحيض . و يجب أن تكون هذه الإشارة مكتوبة باللغة العربية أو بإحدى لغات الإيكاو أو من خلال شارة تنبيه .

ويجب أن تكون واضحة للعيان.

4.5.9 وينبغي الإشارة إلى منع رمي أعقاب السجائر على (أو بجانب) كل وعاء مرحاض مخصص لرمي الأوراق ، المناشف المستخدمة ، أو النفايات الأخرى .

و يجب أن تكون هذه الإشارة مكتوبة باللغة العربية أو بإحدى لغات الإيكاو أو من خلال شارة تنبيه .

ويجب أن تكون واضحة للعيان.

5.5.9 ويجب تثبيت منفضة سجانر على (أو بجانب) كل باب مرحاض ، جنب حجرة الحمام . قد تكفي منفضة سجانر واحدة للكثير من لأبواب إذا وضعت في مكان بحيث تمكن رويتها بسهولة من كل باب من الأبواب.

6.5.9 أوعية المراحيض :

يجب أن يكون في كل طائرة أوعية مراحيض لجمع الأوراق و المناشف المستخدمة وغيرها من النفايات ، بما في ذلك القنوات المؤدية إليها ، من مواد تلبى متطلبات قابلية للاشتعال.

1.6.5.9 يجب أن تكون هذه الأوعية مصممة بحيث لا يمكن للأوراق

و المناشف المستخدمة وغيرها من النفايات التي أدخلت

في الفتحة أن تسقط منها شيء في الخارج .

2.6.5.9 . يجب أن تكون هذه الأوعية منفصلة تماما عن المناطق

التي تحتوي أنظمة يمكنها التسبب في الحريق ، و خاصة المنشآت الكهربائية.

7.5.9 وفي حالة منفذ المستوى الواحد المزود بجهاز إجلاء طوارئ ، يجب أن يكون هناك ما يكفي من المساحة بجانب المنفذ من أجل السماح

لأفراد الطاقم بالمساعدة في إجلاء الركاب من دون تخفيض

العرض غير المعيق لخط المرور أقل ما هو مطلوب بالنسبة للمنفذ.

8.5.9 يجب على كل طائرة ذات كتلة قصوى مثبتة بإفلاخ يزيد على 5700 كجم أو 10 ركاب أو أكثر ، خلال الاستبدال الكلي أو الجزئي للمواد المستخدمة في المقصورات الداخلية ، الاستجابة لمتطلبات القابلية للاشتعال.

9.5.9 بالإضافة إلى المتقتضيات العامة للفقرة 8.5.9 أعلاه ، يجب على أية طائرة من 20 راكبا أو أكثر تلبية مقتضيات نظام الإثبات الأساسي لجميع المواد المستخدمة في المقصورات الداخلية.

9.6 منطقة اختراق بدن الطائرة وكتابة التعليمات

1.6.9 الإشارة إلى مناطق اختراق بدن الطائرة :

(ثالثا) و الإشارات التي تسمح لهم بالامتثال للنظم الدولية للوقاية من التصادم في البحر إذا تعلق الأمر بطائرة مائية أو البرمائية و.  
8.9 وسائل المعلومات والتواصل.

1.8.9. نظام الاتصال الداخلي لأعضاء طاقم القيادة : لا يمكن للمستقل استغلال طائرة يفترض أن يتواجد على متنها أكثر من عضو من طاقم القيادة إلا إذا كانت مجهزة بنظام الاتصال الداخلي لطاقم

القيادة الميكرووييف عبر مجموعة من الميكروفونات والغوات، فيما عدا الميكروفون اليدوي، لاستخدامها من قبل جميع أفراد طاقم القيادة.

2.8.9. نظام الاتصال الداخلي لأعضاء الطاقم 1.2.8.9. لا يمكن للمستقل استغلال طائرة كتلتها القصوى المثبتة عند الإقلاع تزيد عن 5700 كيلوغرام أو سعتها القصوى المثبتة من مقاعد الركاب تزيد على 19 ما لم يتم تجهيزها بنظام اتصال داخلي لأعضاء الطاقم

2.2.8.9 يجب على نظام الإيصال الداخلي لأعضاء الطاقم الذي تتطلبه هذه الفقرة :

(1) أن يعمل بشكل مستقل عن نظام إبلاغ الركاب، باستثناء المركبات، الميكروفونات، مبدلات، أجهزة الانتقال وأنظمة إشارات ضوئية ؛

(2) أن يضمن اتصالا ثنائي بين الحجرة و قمرة القيادة و :

(أولا) في كل مقصورة ركاب ؛  
(ثانيا) كل حجرة تقع في الخارج كالتي على جسر الركاب ؛

(ثالثا) ، وكل مقصورة بعيدة ، مخصصة للطاقم ، الذي لا يتمكن من النفاذ بسهولة انطلاقا من مقصورة الركاب والذي لا يقع على جسر

الركاب ؛  
(3) أن يكون سهل النفاذ و الاستخدام من كل حجرة لأعضاء طاقم القيادة المطلوب في الحجرة ؛

(4) أن يكون سهل النفاذ و الاستخدام من كل حجرة لأعضاء طاقم قيادة القمرة المطلوب و الموجود بالقرب من كل منفذ ، أو زوج منفذ ، أو نجاة مستوى واحد ؛

(5) أن يكون مجهزة بنظام إنذار مزود بإشارات بصرية أو سمعية

تمكن طاقم القيادة من تنبيه طاقم الطائرة و طاقم الطائرة من تنبيه طاقم القيادة ؛

(6) أن يكون مجهزة بجهاز يمكن متلقي المكالمة من تحديد ما إذا كانت مكالمة عادية أو مكالمة طوارئ

(7) أن يزود الأرض بنظام اتصال ثنائي بين الأشخاص على الأرض و أحد عضوين من طاقم القيادة على الأقل

(8) و أن يكون جاهزا في غضون 10 ثوان كحد أقصى.

3.8.9 نظام الإعلان للركاب

(أولا) بالنسبة للطائرات من 10 ركاب وأكثر فإن التحكم في إنارة النجاة فيها يجب أن يكون يدويا انطلاقا من حجرة القيادة ، وأن تصمم أنظمة التحكم بحيث تمنع الحركات اللاإرادية

3.1.7.9. بالنسبة للطائرات التي تمتلك هيئة قصوى موافق عليها بمقاعد ركاب تزيد على 19، يشمل نظام إنارة النجاة الإنارة العامة للمقصورة و المنافذ و ، وحينما يوجد :

(أولا) مصادر الإنارة العامة للمقصورة ؛ (ثانيا) الإنارة الداخلية لمناطق منافذ المستوى الواحد ؛ (ثالثا) و إنارة علامات الموقع و علامات منافذ النجاة ؛

(رابعاً) إنارة علامة مسلك إجلاء الطوارئ بالقرب من سطح الأرض و

(خامساً) الإضاءة الخارجية (المزائق ، المسارات على الأجنحة خاصة) ؛

(سادساً) بالنسبة للطائرات التي تحلق ليلا ، الإنارة الخارجية لجميع منافذ النجاة على الأجنحة و المنافذ ، التي تستدعي في سبيل ذلك أجهزة المساعدة عند انهبوط على الأرض.

4.1.7.9. يجب أن تكون دارة إنارة النجاة مستقلة عن الدارة الرئيسية. غير أن مصادر الإنارة العامة للمقصورة يمكنها أن تكون مشتركة بين النظامين لكن للتغذية يجب أن تكون مستقلة.

5.17.9 يجب أن يكون التحكم في إنارة النجاة يدويا و انطلاقا من حجرة القيادة و من نقطة تقع في مقربة من عضو من أعضاء الطاقم الجوي جالس في حجرتة. يجب أن يكون نظام التحكم مصمما بحيث يمنع الحركات اللاإرادية

6.1.7.9 يجب أن تضيء إنارة النجاة تلقائيا أو تبقى مضيئة بعد قطع الدارة الرئيسية عندما يتم وضعها في وضعية "المسلحة".

6.1.7.9. يجب أن يتمكن نظام الإنارة من العمل و توفير مستوى كاف من الإنارة خلال عشر دقائق على الأقل من انقطاع دارات التغذية الرئيسية.

2.7.9 أنوار تشغيل الطائرات : لا يجوز للمستقل استغلال طائرة ما لم تكن مجهزة ب

1.2.7.9 بالنسبة للطيران نهارا ، (أولا) نظام أنوار مضادة للتصادم ؛

(ثانيا) إنارة مغذاة من الدارة الكهربائية للطائرة التي تضمن إنارة مناسبة لكافة الآلات و التجهيزات ، إذا كان لا غنى عنها بالنسبة لاستغلال أمن للطائرة

(ثالثا) الإنارة التي تغذيها الدارة الكهربائية للطائرة التي تضمن الإنارة لكل مقصورات الركاب ؛

(رابعاً) ومصباح كهربائي لكل عضو من الطاقم النظامي يسهل نفاذ أعضاء الطاقم عندما يستلمون حجرة العمل

2.2.7.9. بالنسبة للطيران ليلا ، وبالإضافة إلى التجهيزات المحددة في الفقرة 1.2.7.9 أعلاه ؛ (أولا) أنوار الوضعية والملاحة ؛ (ثانيا) ومصباحين للهبوط أو مصباح واحد مع سلكي إضاءة مغذيين على أفراد

التدخين. ويجب أن تظهر أجهزة الإضاءة باللغة العربية وفي لغة من لغات الأيكاو أو في شكل شارة تنبيه .  
9.9 - المطفئات وأجهزة كشف الدخان.

1.9.9 . مطفئات حريق يدوية :

لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ما لم تكن مجهزة بمطفئات الحريق اليدوية موزعة في حجرة القيادة ، في مقصورة الركاب ، وعند الافتضاء ، في مقصورات البضائع وغرف الخدمات طبقاً للترتيبات التالية:

1.1.99 يجب أن تكيف طبيعة وكمية أفراد الإطفاء مع أنواع الحرائق المرجح وقوعها في المقصورة حيث ينبغي استخدام المطفأة ، ويجب أن يقلل هولاء من مخاطر تركيز الغازات السامة في المقصورات المأهولة؛

2.1.99 يجب وضع مطفأة يدوية واحدة على الأقل تحتوي على 1211 هالون

(Bromochlorodifluoromethane)

(CBrClF<sub>2</sub>) أو وضع وكيل إطفاء أو ما يعادله في قمرة القيادة في مكان مناسب للاستخدام من قبل طاقم القيادة ؛

3.1.9.9 يجب وضع مطفأة يدوية واحدة على الأقل أو جعلها جاهزة ، لاستخدامها في كل الغرف غير الواقعة على الجسر الرئيسي للركاب ؛

4.1.9.9 يجب وضع مطفأة يدوية واحدة على الأقل لجعلها جاهزة ، لاستخدام أفراد الطاقم في كل مقصورة الشحن أو الأمتعة من الفئة (أ) أو الفئة باء وفي كل مقصورة شحن من الفئة هـ صالحة للطيران طائرة.

5.1.9.9 يجب تثبيت عدد المطفئات اليدوية التالية بشكل صحيح

في كل مقصورة ركاب (انظر الجدول أدناه).

1.3.8.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة سعتها القصوى المثبتة من مقاعد الركاب تزيد على 19 ما لم يتم تجهيزها بنظام الإعلان للركاب

2.3.8.9 . يجب على نظام الإعلان للركاب المطلوب بمقتضى هذه الفقرة

(1) أن يعمل بشكل مستقل عن نظم الاتصال الداخلي ، باستثناء المركبات ، سماعات الرأس (الخوذات) ، الميكروفونات ، المبدلات ، أجهزة الانتقاء و أجهزة الإشارة؛

(2) أن يكون سهل النفاذ من أجل استخدام فوري انطلاقاً من كل حجرة عضو طاقم قيادة مطلوب ؛

(3) بالنسبة لكل منفذ نجاة مستوى واحد مجاور لمقعد عضو من طاقم الطائرة ، أن يمتلك ميكروفون يسهل استخدامه لعضو طاقم القمرة .

شغل هذا المقعد ، مع إمكانية استخدام الميكروفون نفسه لعدة منافذ مع مراعاة أن يسمح قرب هذه المنافذ باتصال شفهي مباشر بين طاقم الطائرة الجالس (4) أن يكون مستخدماً من قبل عضو من طاقم الطائرة في غضون أجل أقصاه 10 ثانية في كل حجرة طاقم بمقصورة الركاب حيث يوجد ؛

(5) أن يكون مسموعاً ومفهوماً انطلاقاً من كل مقعد ركاب ، في

المراحيض ، من مقاعد الطاقم وحجرات العمل.

3.3.8.9 إرشادات "اربطوا الأحزمة "و" يمنع التدخين ":

لا يمكن للمستغل استغلال طائرة لا يكون فيها قائد الطائرة متمكناً من رؤية جميع مقاعد الركاب ما لم تكن الطائرة مزودة بنظام تشوير يبلغ جميع الركاب وأفراد طاقم المقصورة عند وجوب ربط الأحزمة ومنع

عدد مطفئات	السعة القصوى المقبولة لمقاعد الركاب
1	07 - 30
2	31-60
3	61-200
4	201-300
5	301-400
6	401-500
7	501-600
8	و أكثر

الهالون - 1211 bromochloro difluoromethane) أو على وكيل إطفاء مقابل.

7.1.9.9 بالنسبة للملاحظات التوضيحية راجع الملحق 2 من هذا الفصل.

2.9.9 . كاشف الدخان :

1.2.9.9. كل طائرة بسعة 30 راكب وأكثر يجب أن تكون مزودة في كل مقصورة "مراحيض" بجهاز

عندما يتم طلب مطفئات أو أكثر ، يجب توزيعها بتجانس في مقصورة الركاب.

6.1.9.9 يجب أن تحتوي المطفأة الواحدة على الأقل المطلوبة في مقصورة ركاب طائرة سعتها القصوى المعتمدة من مقاعد الركاب بين 31 و 60 والمطفئات المطلوبة في مقصورة ركاب طائرة سعتها القصوى المعتمدة من مقاعد الركاب 61 أو أكثر يجب أن تحتوي على

1.3.10.9. لا يمكن للمستغل استغلال طائرة كتلتها القصوى المثبتة عند الإقلاع تزيد عن 5700 كيلوغرام أو سعتها القصوى المثبتة من مقاعد الركاب تزيد على 9 ما لم يتم تجهيزها على الأقل بفؤوس أو قبضات مطرقة في قمرة القيادة. إذا كانت سعتها القصوى المثبتة من مقاعد الركاب تزيد على 200 ، فيجب أن تكون مجهزة بفأس أو قبضة مطرقة إضافية توضع في الغرفة الواقعة غالبا في الخلف أو على مقربة من تلك الغرفة.

2.3.10.9. ينبغي أن لا تكون الفؤوس و قبضات المطرقة الموجودة في مقصورة الركاب مرئية من قبل الركاب.

4.10.9. الأبواق (مكبرات الصوت) :

لا يمكن للمستغل استغلال طائرة سعتها القصوى المثبتة من مقاعد الركاب تزيد على 60 و التي تنقل في الواقع واحد أو أكثر من الركاب ما لم يتم تجهيزها بمكبرات صوت محمولة تعمل بالبطارية ، متاحة بسهولة للاستخدام من قبل

أفراد الطاقم خلال عملية إجلاء عند الطوارئ و التي يحدد عددها في النذيل رقم 6 من هذا الفصل.

5.10.9. المصدر الأوتوماتيكي لموضع الطوارئ :

1.5.10.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ما لم يتم تجهيزها بالجهاز الأوتوماتيكي لإصدار تموضع الطوارئ المثبت على الطائرة بحيث أنه مثلا على افتراض وقوع حادث ، فإن احتمال نقل الإشارة المكتشفة عن طريق الجهاز الأوتوماتيكي لإصدار تموضع الطوارئ يبلغ أقصى حد ممكن له و احتمال أن ينقل في أي وقت آخر يكون ضئيلا .

2.5.10.9. ويجب على المستغل أن يتحقق من أن الجهاز الأوتوماتيكي لإصدار تموضع الطوارئ قادر على البث على ترددات الخطر المحددة في الملحق 10 من الإيكاو .

3.5.10.9. تجهز بجهاز إتوماتيكي لإصدار تموضع الطوارئ :

- كل طائرة مسجلة في سجل تقييد الطائرات المدنية ؛
- كل طائرة تتحرك في :

أولا منطقة معلومات الطيران التي تقع المسؤولية فيها على موريتانيا و؛

ثانيا. المجال الجوي فوق الأراضي الموريتانية.

4.5.10.9 يجب على أية طائرة يتم استغلالها في مجال الطيران التجاري أن تكون مجهزة ب :

- ما لا يقل عن جهازين اثنين لإصدار تموضع الطوارئ ، أحدهما أوتوماتيكي ، إذا كانت تقوم برحلة لمسافة طويلة مع تحليق على الماء ، أو على منطقة صحراوية

• جهاز واحد على الأقل أوتوماتيكي لإصدار تموضع الطوارئ في الحالات الأخرى.

5.5.10.9 يجب أن تجهز كل طائرة هليكوبتر تستغل في مجال الطيران التجاري ب :

- جهاز أوتوماتيكي واحد على الأقل لإصدار تموضع الطوارئ وجهاز

كشف الدخان يتم وضع إنذاره بحيث يسهل لأحد أفراد الطاقم التدخل في أقرب وقت ممكن.

2.2.9.9. كل طائرة بسعة 30 راكب و أكثر يجب أن تكون مزودة بصناديق المرحاض مجهزة بمطفاة حريق أوتوماتيكية .

3.2.9.9. لا ينبغي أن تتسبب عناصر الإطفاء المستخدمة في التلويث الخطر للهواء داخل الطائرة و يجب عليها أن تتمكن من مجابهة جميع أنواع الحرائق التي قد تحدث على متن الطائرة.

3.9. تطبيقا للفقرة 2.9 ، وحينما تكون الطائرة مجهزة بجسر ثان ، يعتبر ذلك الجسر كما لو أنه طائرة مستقلة.

10.9 - تجهيزات النجاة

1.10.9 معدات الأولى للنجاة

1.1.10.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ما لم تكن مجهزة بالمعدات الأولى للنجاة الموضوعة للاستخدام ببسر و المحدد رقمها كما في الجدول 1 و 2 النذيل 3 من هذا الفصل .

1.1.10.9 يجب أن يتحقق المستغل من أن كون المعدات

(1) مراقبة بانتظام من أجل التحقق من أن محتواها محفوظ في وضع استخدام ،

(2) معاد تموينها بفارق منتظم بالامتثال مع التعليمات الظاهرة على بطاقتها و كلما استدعت الظروف ذلك .

2.10.9 المعدات الطبية للطوارئ:

1.2.10.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة سعتها القصوى المثبتة من مقاعد الركاب تزيد على 30 . إذا كانت نقطة ما من الطريق المتوقع توجد على بعد أكثر من 60 دقيقة طيران (في السرعة القصوى العادية) من المطار حيث يفترض وجود مساعدة طبية مؤهلة ، ما لم تكن الطائرة مجهزة بمعدات طبية للطوارئ .

2.2.10.9 يجب على قائد السفينة أن يتحقق من كون الأدوية تم صرفها من قبل أطباء ومرضات مؤهلين أو غيرهم من الأشخاص المخولين بهذا الشأن.

3.2.10.9. يجب أن تكون المعدات الطبية للطوارئ مكونة من عناصر موصوفة في النذيل 5 من هذا الفصل.

4.2.10.9. شروط النقل :

(1) وينبغي أن تكون العدة الطبية للطوارئ غير منفذة للغبار و محكمة السد و يجب أن تكون موضوعة ، قدر الإمكان ، بأمان في حجرة القيادة ؛

3.1.10.9 يجب أن تكون المعدات الأولية للنجاة مكونة من عناصر موصوفة في النذيل 5 من هذا الفصل.

(2) ويجب على المستغل التحقق من أن المعدات الطبية للطوارئ:

(أولا) ترأب بانتظام من أجل التحقق من أن محتواها محفوظ في وضع استخدام؛

(ثانيا) يعاد تموينها على فترات منتظمة امتثالا للتعليمات الظاهرة على بطاقتها و كلما اقتضت الظروف ذلك.

3.10.9. فأس النجاة و قبضة المطرقة :

مقعد أو مرقد الشخص المخصصة له السترة. يمكن استبدال سترات الرضع بأية وسيلة أخرى عاتمة موافق عليها ومزودة بمنارة مضيئة للنجاة .  
2.6.10.9. الطائرات المائية والبرمائية.

لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة مائية أو برمائية، فوق الماء ما لم تكن مجهزة بسترات للنجاة مزودة بمنارة مضيئة للنجاة لكل شخص على متن الطائرة. ويجب أن ترتب كل سترة نجاة في مكان يسهل الوصول إليه من مقعد أو مرقد الشخص المخصصة له السترة. يمكن استبدال سترات الرضع بأية وسيلة أخرى عاتمة موافق عليها ومزودة بمنارة مضيئة للنجاة .

7.10.9. قوارب النجاة وأجهزة إرسال الطوارئ بالنسبة للرحلات المتواصلة فوق الماء :

1.7.10.9. لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة في وضعية تحليق فوق امتداد مياه وابتعاد عن المطار واستعداد للهبوط الاضطراري على مسافة أعلى من :

(1) 120 دقيقة في السرعة القصوى أو 400 ميل بحري أي من السرعتين الأقصر - بالنسبة للطائرات القادرة على مواصلة رحلتها إلى المطار في حالة عطل المحرك أو المحركات الحرج (ة) الذي يحدث في أية نقطة من الطريق أو في حالة الانحراف المتوقع ؛

(2) أو 30 دقيقة طيران بسرعة قصوى أو 100 ميلا بحريا ، أي من السرعتين الأقصر- بالنسبة لسائر الطائرات ؛

ما لم تكن التجهيزات المحددة في الفقرتين 2.7.10.9 - 3.7.10.9 قد اتخذها؛

2.7.10.9. قوارب الإنقاذ بأعداد كافية من أجل نقل جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة. إلا إذا تم نقل عدد إضافي من قوارب النجاة بسعة كافية، يجب أن تمكن قابلية الطفو و القدرة الزائدة على الطاقة الاستيعابية للزوارق من استقبال كافة ركاب الطائرة في حالة فقدان أحد القوارب التي تتوفر على أكبر قدرة استيعابية . يجب أن تكون قوارب النجاة مجهزة ب:

(1) منارة مضيئة للنجاة؛

(2) تجهيزات نجاة، تشمل كذلك وسائل البقاء على قيد الحياة ، مكيفة مع طبيعة الرحلة التي يتعين القيام بها .

3.7.10.9. عدد اثنين على الأقل من أجهزة إرسال تموضع الطوارئ .

8.10.9. تجهيزات النجاة :

لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة فوق المناطق التي تكون فيها عمليات

البحث و الإنقاذ صعبة للغاية ما لم يكن مزودا بالتجهيزات أدناه :

1.8.10.9 تجهيزات التأشير التي تمكن من إرسال إشارات

خطر خاصة بالصواريخ النارية الموصوفة في الملحق 2 من الإيكاو.

2.8.10.9 منارة لاسلكية واحدة للخطر على الأقل.

3.8.10.9 و تجهيزات إضافية للبقاء (على قيد الحياة ) للطريق المطلوب مواصلته مع الأخذ في الاعتبار عدد الركاب المنقولين على متن الطائرة.

واحد على الأقل / في زورق حينما يقوم بطيران مع تحليق على المياه  
(فئة الأداء 1 و 2) و لدى استخدام خصوصي (فئة الأداء 3) ؛

• جهاز أوتوماتيكي واحد على الأقل لإصدار تموضع الطوارئ في الحالات أخرى.

6.5.10.9. أية طائرة مستغلة في مجال الطيران العام يجب أن تكون مجهزة بجهاز أوتوماتيكي واحد على الأقل لإصدار تموضع الطوارئ.

7.5.1.9 أي طائرة هليكوبتر مستغلة في الطيران العام ينبغي أن تجهز بجهاز أوتوماتيكي واحد على الأقل لإصدار تموضع الطوارئ.

8.5.10.9 أية طائرة من طراز الطائرات الشراعية أو الخفيفة جدا و الميكانيكية يجب أن تحمل منارة خطر ELT/S أو تتخذ منارة P.L.B (تعمل على تردد 406ميغاهرتز).

9.5.10.9. يخصص لكل منارة خطر تعمل على التردد 406 ميغاهيرتز رمز خاص يحدد أو يعرف بالطائرة التي تحمله . يتم ترميز منارة الخطر طبقا لبروتوكول محدد

من قبل المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني. بالنسبة للطائرات غير المسجلة ، فإن الرسالة الرقمية لجهاز الإرسال (أه إل تي أو بي أل بي) تحتوي على الرقم التسلسلي للمرسل .

و من الواجب على صاحب جهاز إرسال تموضع الطوارئ (أه إل تي

أو بي أل بي) أن يقوم بتسجيله لدى مصنعة البحوث و الإنقاذ بالوكالة الوطنية للطيران المدني.

في حالة التخريب أو تغيير ملكية الجهاز (أه إل تي) أو ( بي أل بي) ، فإن الشخص (الطبيعي أو الاعتباري) الذي قام بالتسجيل ، مسنول عن شطب

المنارة من السجل الوطني. في حالة تغيير الملكية ، فإن المالك الجديد، إذا ما طبق عليه هذا الفصل، يقوم بالخطوات المنصوص عليها في الفقرة السابقة.

10.5.10.9 ينبغي تثبيت الجهاز الأوتوماتيكي لتموضع الطوارئ (أه إل تي) على الطائرة بحيث أنه على افتراض وقوع حادث ، فإن احتمال

نقل الإشارة المكتشفة عن طريق الجهاز الأوتوماتيكي لإرسال تموضع الطوارئ يبلغ أقصى مستوى ممكن له و احتمال أن ينقل في أي وقت آخر يكون ضئيلا .

6.10.9 سترات النجاة :

1.6.10.9. الطائرات الأرضية :

لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة أرضية (1) حينما تحلق فوق امتداد مياه أكثر من 50 ميلا بحري من الساحل

(2) أو حينما تقلع من مطار أو تهبط في مطار حيث مسار الإقلاع أو الاقتراب يقع بمثل الطريقة التي تحدث عند احتمال هبوط اضطراري في البحر، ما لم تكن مجهزة بسترات للنجاة مزودة بمنارة مضيئة للنجاة ، لكل شخص على متن الطائرة . و يجب أن ترتب كل سترة نجاة في مكان يسهل الوصول إليه من

غير أن ، التجهيزات المحددة في الفقرة 3.8.10.9 يمكن عدم اصطحابها إذا كانت الطائرة :  
 (1) ظلت على مسافة، من منطقة بحث و إنقاذ غير صعبة أدنى من :  
 (أولا) 120 دقيقة طيران في السرعة القصوى بالنسبة للطائرات النقادرة على مواصلة رحلتها إلى المطار في حالة عطل المحرك أو المحركات الحرج (د) الذي يحدث في أية نقطة من الطريق او في حالة الاحتراف المتوقع. ؛  
 (ثانيا) و 30 دقيقة طيران بسرعة قصوى بالنسبة لسائر الطائرات الأخرى ؛  
 (2) عدم الابتعاد عن المسافة المقابلة ل 90 دقيقة طيران في السرعة القصوى، من موقع حيث يمكن منه إجراء هبوط اضطراري.  
 9.10.9. الطائرات المائية و البرمائية تجهيزات متفرقة:  
 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة مائية أو برمائية ما لم تكن مجهزة ب :  
 1.9.10.9. مرسة و تجهيزات أخرى ضرورية لتسهيل هبوط الطائرة على النحر ، و رسوها ، أو حركتها على المياه ، على نحو مناسب لحجمها ، ووزنها وسماتها في الحركة ؛  
 2.9.10.9 و التجهيزات التي تسمح بإرسال إشارات صوتية محددة  
 في النظم الدولية من أجل تجنب التصادم في البحر في حالة استخدامه .  
 10.10.9. أكسجين الإسعافات الأولية:  
 11.10.9. لا يمكن للمستغل استغلال طائرة مكيفة الضغط بارتفاع يزيد على 25.000 قدم ، عندما يتم طلب أحد أفراد طاقم المقصورة ، ما لم يتم تجهيزها بتغذية من الأوكسجين غير المخفف للركاب الذين قد يحتاجون، لأسباب فيسيولوجية، للأكسجين على إثر تخفيض الضغط في قمرة القيادة. و يجب حساب كمية الأكسجين مع الأخذ في الاعتبار نسبة معدل يساوي في الحد الأدنى 3 لتر / دقيقة / شخص STPD (الضغط القياسي لدرجة الحرارة والجفاف °) : معدل الغاز المعتبر جافا عند الضغط 1013 Hectopascals وعند درجة الحرارة 0 مئوية) ويجب أن تكون كافية لتغذية ما لا يقل عن 2% من الركاب المنقولين ، ولكن أقل من شخص واحد في أي حال من الأحوال ، وذلك طوال فترة الرحلة بارتفاع يزيد على 8000 قدم بعد تخفيض الضغط في المقصورة. ويجب أن يكون عدد أنظمة التوزيع كافيا ، و أقل من اثنين في كل الأحوال ، ويجب أن تكون مجهزة بجهاز يتيح لأفراد طاقم المقصورة استخدام مصدر التغذية(الطاقة).  
 2.10.10.9. يجب تحديد كمية أوكسجين الإسعافات الأولية اللازمة لرحلة ما على أساس ارتفاع الضغط في قمرة القيادة و فترات الطيران المنسجمة مع إجراءات الاستغلال المقررة لكل عملية ولكل خط .  
 3.10.10.9 يجب أن تكون تجهيزات الأوكسجين الموفرة قادرة على توليد منسوب إلى كل مستخدم بما لا يقل عن 4 لتر دقيقة ، STPD. يمكن توفير وسائل لغرض

الحد من معدل كمية لا تقل عن 2 لتر في الدقيقة ، STPD ، في أيارتفاع.  
 11.9 - نظام مسجل الرحلة .  
 1.11.9 . مسجلات المحادثات 1 :  
 1.1.11.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ، صدرت الشهادة الأولى لصلاحياتها للطيران اعتبارا من فاتح أبريل 1998.  
 (1) والتي هي متعددة التربين و سعتها القصوى المقبولة من مقاعد الركاب ، تزيد على 9 ؛  
 (2) أو التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تزيد على 5700 كلغ  
 ما لم يتم تجهيزها بجهاز تسجيل محادثات في قمرة القيادة ، يسجل بالإشارة إلى جدول زمني :  
 (أولا) الاتصالات  
 الإذاعية و الهاتفية المرسلة و المستقبلية من قمرة القيادة ؛  
 (ثانيا) المحيط الصوتي لرحلة القيادة، التي تشمل ، دون انقطاع ، الإشارات الصوتية عبر كل ميكروفون سماعة الأذن أو قناع مستخدم ؛  
 (ثالثا) اتصالات أعضاء طاقم الطائرة في قمرة القيادة عبر نظام التواصل الداخلي للطائرة ؛  
 (رابعا) الإشارات الصوتية المحددة لمساعدة الملاحة أو الوصول و المرسلة إلى سماعات الرأس و إلى مكبرات الصوت ؛  
 (خامسا) و اتصالات أعضاء طاقم الطائرة في قمرة القيادة  
 عبر نظام الإعلان للركاب ، إذا كان مثبتا.  
 2.1.11.9 يجب أن يكون مسجل المحادثات قادرا على أن يحفظ في ذاكرته المعلومات المسجلة خلال الساعتين الأخيرتين من العمل على الأقل ، غير أنه ، يمكن تخفيض هذه الفترة إلى 30 دقيقة بالنسبة للطائرات ذات الكتلة القصوى المعتمدة عند الإقلاع التي تساوي أو تقل عن 5700 كلغ.  
 3.1.11.9 ينبغي أن يبدأ مسجل المحادثات تلقائيا في التسجيل قبل أن تتحرك الطائرة من تلقاء نفسها و أن يتابع هذا التسجيل حتى نهاية الرحلة ، حينما لا يكون في مقدور الطائرة التحرك بنفسها . من جهة أخرى و حسب توفر دارة التغذية الكهربائية يجب أن يبدأ مسجل المحادثات في التسجيل ، في أقرب وقت ممكن ، خلال الفحص الذي يجري في الحجرة قبل تشغيل المحركات في بداية الرحلة إلى الفحص في الحجرة الذي تتلو إيقاف المحرك  
 بعد نهاية الرحلة.  
 4.1.11.9 يجب أن يزود مسجل المحادثات بجهاز كشف تحت ماني.  
 5.1.11.9. تلبية لمقتضيات هذا الباب ، يمكن أن تجهز الطائرات ذات الكتلة القصوى المعتمدة عند الإقلاع التي تساوي أو تقل عن 5700 كلغ بمسجل محادثات مركب مع نظام مسجل معالم .  
 6.1.11.9. يمكن القيام برحلة مع وجود مسجل المحادثات المطلوب بمقتضى هذا القسم وهو في وضعية خارج الخدمة مع مراعاة :

(1) والتي هي متعددة التربين و سعتها القصوى المقبولة من مقاعد الركاب ، تزيد على 9 ؛  
أو التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تزيد على 5700 كلغ

ما لم يتم تجهيزها بجهاز تسجيل معالم في حالة نشاط ، باستخدام صيغة رقمية لتسجيل و تخزين البيانات ونظام يسمح باستخراج البيانات بسهولة من دعامة الحفظ.

2.4.11.9 يجب أن يكون مسجل المعالم قادرا على أن يحفظ في ذاكرته البيانات المسجلة خلال 25 ساعة الأخيرة من العمل على الأقل ، غير أن هذه الفترة قد يتم تخفيضها إلى 10 ساعات بالنسبة للطائرات ذات الكتلة القصوى المعتمدة عند الإقلاع أقل أو يساوي 5,700 كجم.

3.4.11.9 يجب أن يسجل نظام مسجل المعالم بالإشارة إلى جدول زمني .

(1) المعالم اللازمة لتحديد الارتفاع ، السرعة الديناميكية الهوائية ، الرأس ، التسارع ، و الأظباق الطولية و الجانبية ، تعاقبية نقل الراديو البرق ، قوة ودفع كل محرك، هيئة الأجهزة التي تعمل على تغيير قوة الرفع و السحب ، درجة حرارة الهواء ، استخدام نظم التحكم الآلي في الطيران والانعكاس ؛

(2) بالنسبة للطائرات ، التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تزيد على 27000 كلغ المعالم الإضافية اللازمة لتحديد وضعيات التحكم الرئيسية ومعدلات العمق ، ارتفاع المسبار اللاسلكي ، معلومات آلات الملاحة الأساسية المقدمة إلى طاقم القيادة ، إشارات حجرة القيادة ووضعيات عجلات الهبوط ؛

وبالنسبة لجميع الطائرات المنصوص عليها في الفقرة 1.4.11.9 أعلاه

فإن نظام تسجيل المعالم يجب أن يسجل جميع المعالم ذات الصلة المرتبطة بتصميم فريد أو جديد أو متعلق بالسمات العملية للطائرة.

4.4.11.9 يجب أن يتم الحصول على البيانات من مصادر الطائرة التي تسمح بإعداد ارتباط دقيق مع المعلومات المقدمة لطاقم القيادة.

5.4.11.9 . ينبغي أن يبدأ مسجل المعالم تلقائيا في التسجيل قبل أن تتحرك الطائرة من تلقاء نفسها و أن يتوقف تلقائيا بمجرد أن الطائرة لم يعد في مقدورها التحرك بنفسها .

6.5.11.9 يجب أن يزود مسجل المحادثات بجهاز كشف تحت ماني.

7.5.11.9 يمكن للطائرات ذات الكتلة القصوى المعتمدة عند الإقلاع أقل أو تساوي 5700 كلغ أن تكون مزودة بجهاز تسجيل معالم مركب مع جهاز تسجيل المحادثات.

8.5.11.9 يمكن القيام برحلة مع وجود نظام مسجل المعالم المطلوب بمقتضى هذا القسم وهو في وضعية خارج الخدمة مع مراعاة ؛

(1) كون إصلاح أو استبدال مسجل المعالم لم يتم بالشكل الكافي قبل بدء الرحلة ؛

(1) كون إصلاح أو استبدال مسجل المحادثات لم يتم بالشكل الكافي قبل بدء الرحلة ؛

(2) كون الطائرة لم تقم بأكثر من ثماني رحلات متتالية بعد تعطل مسجل المحادثات ؛

(3) مرور 72 ساعة على ملاحظة كون مسجل المحادثات

خارج نطاق الخدمة

(4) ، وأن كل واحد من الأنظمة المطلوبة لتسجيل المعالم هو في حالة نشاط ، باستثناء ما إذا كان مركبا مع جهاز تسجيل المحادثات.

3.11.9 مسجل المحادثات 3 ؛

1.3.11.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ، كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تزيد على 5700 كلغ و صدرت الشهادة الأولى لصلاحيتها للطيران اعتبارا من فاتح أبريل 1998. ما لم يتم تجهيزها بجهاز تسجيل محادثات في قمرة القيادة ، يسجل ؛

(1) الاتصالات اللاسلكية و الهاتفية المرسلة و المستقبلية من قمرة القيادة ؛

(2) المحيط الصوتي لحجرة القيادة ؛

(3) اتصالات أعضاء طاقم الطائرة في قمرة القيادة عبر نظام التواصل الداخلي للطائرة ؛

(4) الإشارات الصوتية المحددة لمساعدة الملاحة أو الوصول و المرسلة عبر سماعات الرأس و مكبرات الصوت

(5) و اتصالات أعضاء طاقم الطائرة في قمرة القيادة

عبر نظام الإعلان للركاب ، إذا كان مثبتا.

2.3.11.9 يجب أن يكون مسجل المحادثات قادرا على أن يحفظ في ذاكرته المعلومات المسجلة خلال 30 دقيقة الأخيرة من العمل على الأقل

3.3.11.9 . ينبغي أن يبدأ مسجل المحادثات في التسجيل قبل أن تتحرك الطائرة من تلقاء نفسها و أن يتابع هذا التسجيل حتى نهاية الرحلة ، حينما لا يكون في مقدور الطائرة التحرك بنفسها .

4.3.11.9 يجب أن يزود مسجل المحادثات بجهاز كشف

تحت ماني.

5.3.11.9 يمكن القيام برحلة مع وجود مسجل المحادثات المطلوب بمقتضى هذا القسم وهو في وضعية خارج الخدمة مع مراعاة ؛

(1) كون إصلاح أو استبدال مسجل المحادثات

لم يتم بالشكل الكافي قبل بدء الرحلة ؛

(3) كون الطائرة لم تقم بأكثر من ثماني رحلات متتالية

بعد تعطل مسجل المحادثات ؛

مرور 72 ساعة على ملاحظة كون مسجل المحادثات خارج نطاق الخدمة

(4) ، وأن كل واحد من الأنظمة المطلوبة لتسجيل المعالم هو في حالة نشاط .

4.11.9 نظام تسجيل المعالم

1.4.11.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ، صدرت الشهادة الأولى لصلاحيتها للطيران اعتبارا من فاتح أبريل 1998

(4)، و كون كل واحد من الأنظمة المطلوبة لتسجيل المحادثات هو في حالة نشاط، باستثناء ما إذا كان مركبا مع نظام تسجيل معالم

6.11.9 نظام المسجل للمعالم 3 :

1.6.11.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ، متعددة التربين لا تطبق عليها ترتيبات الفقرتين 4.11.9 و 5.11.9 وبكتلة قصوى معتمدة عند

الإقلاع أكثر من 5700 كيلوغرام ما لم يتم تجهيزها بجهاز تسجيل معالم في حالة نشاط ، باستخدام صيغة رقمية للتسجيل و حفظ البيانات ونظام يسمح باستخراج البيانات بسهولة من دعامة الحفظ.

2.6.11.9 يجب أن يكون مسجل المعالم قادرا على أن يحفظ في ذاكرته البيانات المسجلة خلال 25 ساعة الأخيرة من العمل على الأقل .

3.6.11.9 يجب أن يسجل نظام مسجل المعالم بالإشارة إلى جدول زمني .

(1) لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ، صدرت الشهادة الأولى لصلاحيتها للطيران اعتبارا من فاتح أبريل 1998 :

(أولا) المعالم اللازمة لتحديد الارتفاع وسرعة الديناميكا الهوائية، والرأس والتسارع الطبيعي ؛ (ثالثا)وبالنسبة للطائرات التي كتنتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع

تزيد على 27.000 كلف،المعالم الإضافية الضرورية لتحديد ،

تعاقب البث الإذاعي، ما لم يتم توفير جهاز آخر

يسمح بتزامن التسجيلات المعالم ومسجل المحادثات

(ب) مدرج الطائرات على مسارها

(ج) والقوى الأساسية التي تمارس على الطائرة والمحددة

لمسار الطيران الفعلي و أصل هذه القوى.

(2) بالنسبة لنطائرات التي صدرت الشهادة الأولى لصلاحيتها للطيران اعتبارا من فاتح يناير 1987: شاملة فاتح يناير

1989 يستبعد :

(أولا) المعالم اللازمة لتحديد الارتفاع وسرعة الديناميكا الهوائية، والرأس والتسارع الطبيعي؛

(ثانيا)وبالنسبة للطائرات التي كتنتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع

تزيد على 27.000 كلف،المعالم الإضافية الضرورية لتحديد ،

(أ)تعاقب البث الإذاعي، ما لم يتم توفير جهاز آخر يسمح بتزامن التسجيلات المعالم ومسجل المحادثات،

(ب) و الأضياق الطولية و الجانبية ،تعاقبية نقل الراديو ،باستثناء ما إذا تم توفير جهاز يسمح بتزامنية تسجيلات المعالم و مسجل المحادثة ، قوة ودفع كل محرك، هيئة الأجهزة التي تعمل على تغيير قوة الرفع و السحب ،درجة حرارة الهواء ، استخدام نظم التحكم الآلي في الطيران والانعكاس ؛ ومعدلات العمق ، ارتفاع المسبار اللاسلكي ،معلومات آلات الملاحة الأساسية المقدمة إلى طاقم القيادة ،إندارات حجرة القيادة ووضعيات عجلات الهبوط ؛

(1) كون إقلاع أو استبدال مسجل المعالم لم يتم بالشكل الكافي قبل بدء الرحلة ؛

(2) كون الطائرة لم تقم بأكثر من ثماني رحلات متتالية بعد تعطل مسجل المعالم ؛

مرور 72 ساعة على ملاحظة كون نظام مسجل المعالم خارج نطاق الخدمة

(2) كون الطائرة لم تقم بأكثر من ثماني رحلات متتالية بعد تعطل مسجل المعالم ؛

مرور 72 ساعة على ملاحظة كون نظام مسجل المعالم خارج نطاق الخدمة

(4) ، و كون كل واحد من الأنظمة المطلوبة لتسجيل المحادثات هو في حالة نشاط ، باستثناء ما إذا كان مركبا مع نظام تسجيل معالم

5.11.9 نظم تسجيل المعالم 2 :

1.5.11.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ، صدرت الشهادة الأولى لصلاحيتها للطيران اعتبارا من فاتح أبريل 1998 ، و بكتلة قصوى معتمدة عند الإقلاع أكثر من 5700 كيلوغرام ما لم يتم تجهيزها بجهاز تسجيل معالم في حالة نشاط ، باستخدام صيغة رقمية للتسجيل و حفظ البيانات ونظام يسمح باستخراج البيانات بسهولة من دعامة الحفظ.

2.5.11.9 يجب أن يكون مسجل المعالم قادرا على أن يحفظ في ذاكرته البيانات المسجلة خلال 25 ساعة الأخيرة من العمل على الأقل .

3.5.11.9 يجب أن يسجل نظام مسجل المعالم بالإشارة إلى جدول زمني :

(1) المعالم اللازمة لتحديد الارتفاع ، السرعة الديناميكية الهوائية ، الرأس ، التسارع ، و الأضياق الطولية و الجانبية ،تعاقبية نقل الراديو ،باستثناء ما إذا تم توفير جهاز يسمح بتزامنية تسجيلات المعالم و مسجل المحادثة ، قوة ودفع كل محرك، هيئة الأجهزة التي تعمل على تغيير قوة الرفع و السحب ،درجة حرارة الهواء ، استخدام نظم التحكم الآلي في الطيران والانعكاس ؛

(2) بالنسبة للطائرات ، التي كتنتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تزيد على 27000 كلف ، فإن المعالم الإضافية اللازمة لتحديد وضعيات التحكم الرئيسية ومعدلات العمق ، ارتفاع المسبار اللاسلكي ،معلومات آلات الملاحة الأساسية المقدمة إلى طاقم القيادة ،إندارات حجرة القيادة ووضعيات عجلات الهبوط ؛

يجب أن يتم الحصول على البيانات من مصادر الطائرة التي تسمح بإعداد ارتباط دقيق مع المعلومات المقدمة لطاقم القيادة.

5.5.11.9 . ينبغي أن يبدأ مسجل المعالم في التسجيل قبل أن تحرك الطائرة من تلقاء نفسها و أن يتوقف تلقائيا بمجرد أن الطائرة لم يعد في مقدورها التحرك بنفسها .

6.5.11.9 يجب أن يزود نظام مسجل المحادثات بجهاز كشف تحت ماني.

7.5.11.9 يمكن القيام برحلة مع وجود نظام مسجل المعالم المطلوب بمقتضى هذا القسم وهو في وضعية خارج الخدمة مع مراعاة :

(1) كون إصلاح أو استبدال مسجل المعالم لم يتم بالشكل الكافي قبل بدء الرحلة ؛

(2) كون الطائرة لم تقم بأكثر من ثماني رحلات متتالية بعد تعطل مسجل المعالم ؛

مرور 72 ساعة على ملاحظة كون نظام مسجل المعالم خارج نطاق الخدمة

- 12.9 التجهيزات الخاصة  
12.9 - جهاز الإنذار بالاقتراب من الأرض.  
1.12.9. لا يمكن للمشغل استغلال طائرة ذات توربينات :
- (1) تصل كتلتها القصوى المعتمدة أكبر من 15000 كغ أو سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكثر من 30 ؛  
(2) أو التي صدرت شهادة صلاحيتها للطيران بعد فاتح إبريل 1999 و سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكثر من 9 ؛  
(3) أو التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تزيد على 5700 كغ ؛  
(4) أو سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكثر من 9 ؛ أو التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تقل أو تساوي 5700 كغ ؛ بعد فاتح إبريل 2002.  
(5) أو التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تقل أو تساوي 5700 كغ ؛  
(6) أو سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكثر من 5 وأقل أو يساوي 9 إلا إذا كانت مزودة بجهاز للإنذار بالاقتراب من الأرض .
- 2.12.9 يجب أن يصدر جهاز الإنذار بالاقتراب من الأرض المطلوب في الفقرة (6) ، تلقائيا وفي الوقت المناسب تنبيهها متميزا لنطاق القيادة ، بواسطة إشارات صوتية مرفقة بإشارات ضوئية ، في حالة معدل الهبوط (المفرط) بالقرب من الأرض ،  
(خطر) ، وفقد الارتفاع بعد الإقلاع أو إعادة الغاز . شكل الهبوط الاضطراري  
والتباعد (غير الطبيعي) تحت حزمة صف الهبوط .
- 13.9 نظام إنذار الارتفاع  
لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ، متعددة التربين بكتلة قصوى معتمدة عند الإقلاع أكثر من 5700 كيلوغرام أو سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكثر من 9 أو طائرة ذات تفاعل ، ما لم تكن مجهزة بنظام إنذار ارتفاع جيد .
- 1.13.9 لتحذير طاقم القيادة من الاقتراب من الارتفاع المشار إليه مسبقا ، في الصعود والهبوط على حد سواء ؛  
2.13.9 وتحذير طاقم القيادة ، على الأقل عن طريق إنذار صوتي ، في حالة الانحراف عن فوق أو تحت الارتفاع المبين مسبقا ،  
باستثناء الطائرة ذات الكتلة القصوى المعتمدة عند الإقلاع تساوي أو أقل من 5700 كيلوغرام والتي سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكثر من 9 والتي صدرت الشهادة الأولى لصلاحيتها للطيران اعتبارا من فاتح إبريل 1972  
لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة ما لم تكن مجهزة بنظام لمنع التصادم مثبت على الطائرة .
- 14.9 جهاز إنذار ارتفاع المقصورة.  
يجب أن تجهز الطائرات المكيفة الضغط بجهاز إنذار قادر ، من دون أي غموض ، على المبادرة بتنبيه طاقم

- 4.6.11.9 يجب أن يتم الحصول على البيانات من مصادر الطائرة التي تسمح بإعداد ارتباط دقيق مع المعلومات المقدمة لطاقم القيادة.
- 5.6.11.9 ينبغي أن يبدأ مسجل المعالم في التسجيل قبل أن تتحرك الطائرة من تلقاء نفسها و أن يتوقف تلقائيا بمجرد أن الطائرة لم يعد في مقدورها التحرك بنفسها .
- 6.6.11.9 يجب أن يزود نظام مسجل المحادثات بجهاز كشف تحت ماني.
- 7.6.11.9 يمكن القيام برحلة مع وجود نظام مسجل المعالم المطلوب بمقتضى هذا القسم وهو في وضعية خارج الخدمة شريطة :
- (1) كون إصلاح أو استبدال مسجل المعالم لم يتم بالشكل الكافي قبل بدء الرحلة ؛  
(2) كون الطائرة لم تقم بأكثر من ثماني رحلات متتالية بعد تعطل مسجل المعالم ؛  
(3) مرور 72 ساعة على ملاحظة كون نظام مسجل المعالم خارج نطاق الخدمة  
(4) ، و كون كل واحد من الأنظمة المطلوبة لتسجيل المحادثات هو في حالة نشاط ، باستثناء ما إذا كان مركبا مع نظام تسجيل معالم
- 7.11.9 حفظ التسجيل  
1.7.11.9 في حالة وقوع الحادث أو العارض الذي يحتمل أن تكون له عواقب جسيمة ، فإن جميع التدابير المفيدة يمكن اتخاذها من قبل أفراد انطاقم والاستغلال من أجل تجنب محو التسجيلات المطابقة .
- 2.7.11.9 و تستخدم من قبل وكالة الوطنية للطيران المدني في المقام الأول تسجيلات المعالم والمحادثات والإنذارات الصوتية التي يوفرها المسجلون في حجرة القيادة لحاجات تحقيقات الحوادث أو العوارض. خلال هذه التحقيقات ، وبناء على طلبها ، يمكن للمستغل و انطاقم الكشف عن هذه التسجيلات.
- 3.7.11.9 يمكن للوكالة الوطنية للطيران المدني ، كلما رأت ذلك ضروريا ، أن تلتزم من المستغل الحصول على تسجيلات معالم تم القيام بها خلال الأشهر الستة الماضية من الاستغلال من جانب المسجلين الذين لا تستخدم دعامة تسجيلهم إلا مرة واحدة أو تجرى خلال الساعات ال 25 الماضية من الطيران عبر المسجلين الذين تستخدم دعامتهم باستمرار عن طريق إدراج المعلومات الجديدة بعد محو المعلومات المكتسبة من قبل 25 ساعة.
- 4.7.11.9 يمكن أن تجهز كل طائرة ذات محرك متعددة التوربينات و كتلة قصوى معتمدة عند الإقلاع تزيد على 5700 كغ أو أقل ، من النوع المزود بمسجل مكالمات و بنظام تسجيل معالم طيران ، يمكن تجهيزها بدلا عن ذلك بمسجل مركب (بيانات الطيران / المحادثات).
- 5.7.11.9 يمكن أن تجهز كل طائرة ذات محرك متعددة التوربينات و كتلة قصوى معتمدة عند الإقلاع تزيد على 5700 كغ أو أقل ، من النوع المزود بمسجل مكالمات و بنظام تسجيل معالم طيران ، يمكن تجهيزها بدلا عن ذلك بمسجل مركب (بيانات الطيران / المحادثات).

جميع الطائرات ذات السرعة المحدودة المعلنة بالعدد ماش سيتم تزويدها بمؤشر لعدد ماش.

20.9 نظام إنذار قرص الرياح

ينصح لجميع الطائرات ذات التربينين و التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تتجاوز 5700 كيلوغرام أو التي برخص لها في نقل أكثر من تسعة ركاب، ينصح بأن تزود بنظام إنذار قرص رياح يستكشف في اتجاه الإمام (انظر الملحق ملحق 7 من هذا الفصل).

1.20.9 التوصيات :

ينصح بأن يكون نظام إنذار قرص الرياح الذي يستطلع في اتجاه الأمام قادرا على أن يعطي للطيار في الوقت المناسب إشارة مرئية ومسموعة حول قرص أمام الطائرة ، وكذا المعلومات التي من شأنها أن تسمح للطيار بالشروع و المتابعة بكل أمان لمقاربة متقطعة ، أو تجديد الغاز أو القيام عند الحاجة بتفادي أمر . كما أن على النظام أن يقوم بتنبيه الطيار في حالة الاقتراب من حدود معينة من أجل إثبات تجهيزات الهبوط الأوتوماتيكي ، عندما تكون هذه التجهيزات مستخدمة .

21.9 -انماسحات

لا يمكن للمستغل استغلال طائرة ، بكتلة قصوى معتمدة عند الإقلاع أكثر من 5700 كيلوغرام ما لم تكن مجهزة ، في كل حجرة قيادة ، بماسحة زجاج أو جهاز معادل قادر على ضمان شفافية جزء من الزجاج الأمامي عند هطول الأمطار.

22.9 رحلات IFR - آلات الطيران والملاحة وتجهيزات متصلة .

1.22.9 لا يمكن للمستغل استغلال طائرة وفقا لقواعد الطيران بالآلات

(IFR) أو بالليل وفقا لقواعد الطيران في الرؤية (IFR) ما لم تكن

مجهزة بالآلات الطيران و الملاحة والتجهيزات المرتبطة بهما ، وعند الاقتضاء ، وفقا للشروط الموصوفة في الفقرات التالية :

2.22.9. البوصلة المغناطيسية ؛

3.22.9. مقياس توقيت للتدقيق ، يعرض الوقت بالساعة والدقيقة والثانية ؛

4.22.9 جهازين اثنين من أجهزة قياس الارتفاع حساسين مدرجين في القدم ، مزودين بسلم فرعي التثبيت المدرج هكتوباسكالي أو ميلباري ، قابل للتعديل في أي تثبيت لقياس الارتفاع يمكن أن نصادفه خلال الرحلة ؛

5.22.9 مقياس شدة الريح مزود بأنبوب بيلوت ساخن أو نظام

معادل يسمح بمنع وقوع أي خلل ناتج عن التكثيف أو انصقيع ، وكذا جهاز إنذار يعطل في تسخين أنبوب بيلوت. و لا يطبق شرط نظام الإنذار يعطل تسخين أنبوب بيلوت على الطائرات التي سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب تقل أو تساوي 9 أو التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع 5700 كلف أو أقل.

القيادة عندما يصل ارتفاع ضغط المقصورة إلى 3000 متر (10000 قدم)

1.15.9 النظام المضاد للتصادم ACASII

1.1.15.9 اعتبارا من فاتح يناير 2005 ، يجب تجهيز كل الطائرات ذات التربينين والتي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تزيد على 15000 كيلوغرام أو المرخصة بنقل أكثر من 30 شخص ، يجب تجهيزها بنظام مضاد للتصادم على متن الطائرة ACASII .

2.1.15.9 اعتبارا من فاتح يناير 2005 ، يجب تجهيز كل الطائرات ذات التربينين والتي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تزيد على 5700 كيلوغرام أو المرخصة بنقل أكثر من 19 شخص ، يجب تجهيزها بنظام مضاد للتصادم على متن الطائرة ACASII .

16.9. تجهيزات الرادار الأجواني المثبت

1.16.9 لا يمكن أن يستغل المستغل

1.1.16.9 الطائرة المكيفة الضغط

2.1.16.9 أو طائرة غير مكيفة الضغط كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تزيد على 5700 كيلوغرام

3.1.16.9 أو طائرة غير مكيفة الضغط سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكثر من 9 ، بعد فاتح إبريل 1999 ما لم تكن مجهزة برادار أجواني على متن الطائرة ، عندما تكون هذه الطائرة مستغلة بالليل أو في ظروف أجوائية للطيران حيث يفترض في المسار وجود الأعاصير والظروف الجوية الأخرى التي تشكل خطرا فعليا يمكن اكتشافه عن طريق رادار أجواني.

2.16.9 بالنسبة للطائرات المكيفة الضغط بمراوح كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع تقل أو تساوي 5700 كيلوغرام سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب تقل أو تساوي 9، مع مراعاة قبول الوكالة الوطنية للطيران المدني ، يمكن استبدال تجهيزات الرادار الأجواني بنظام آخر قادر على كشف الأعاصير وغيرها من الظروف الجوية التي تشكل خطرا محتملا والقابلة للاكتشاف من طرف تجهيزات رادار أجواني .

17.9 تجهيزات للطيران في ظروف الصقيع

1.17.9 لا يمكن أن يستغل المستغل طائرة في ظروف الصقيع المتوقعة أو الحقيقية ما لم تكن معتمدة و مجهزة للطيران في ظروف الصقيع.

2.17.9 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة بالليل في ظروف الصقيع المحتملة أو الحقيقية ما لم يتم تجهيزها بوسيلة تسمح بياضاح أو كشف تشكل الثلج. ويجب أن لا يتسبب نظام الإضاءة المستخدم في تطاير شظايا أو انعكاس من شأنه أن يعيق أعضاء الطاقم في أداء مهامهم.

18.9 - كاشف الإشعاعات الكونية

يجب على المستغل التحقق من أن جميع الطائرات المستغلة في ارتفاع أعلى من 15000 متر (49000 قدم) مجهزة بألة قادرة على القياس والعرض المستمر للمستوى الفوري لجميع الإشعاعات الكونية (أي كافة الإشعاعات المؤينة والنيوترونية ذات الأصل المجري و الشمسي ) والجرعة التراكمية لكل طيران.

19.9 مؤشر عدد ماش

والتي تحتوي على إنارة مناسبة في جميع مراحل التشغيل  
 باستثناء الطائرات التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع 5700 كلف أو أقل والمزودة بأفق اصطناعي للنجاة في لوحة قائد الطائرة ؛  
 14.22.9 تطبيقا 13.22.9 أعلاه، فإن يجب أن يبلغ الطاقم  
 بشكل واضح عند ما تتم تغذية الأفق الاصطناعي للنجاة الذي تتطلبه هذه الفقرة من خلال التوليد الكهربائي للنجاة .  
 عند ما يكون للأفق الاصطناعي للنجاة تغذيته الخاصة، يجب ان يوجد على الآلة نفسها أو على لوحة القيادة مؤشر يشير إلى أن هذه التغذية مستخدمة.  
 15.22.9 حاملة بطاقات موضوعة بحيث تسمح بقراءة سهلة وتمتلك إنارة للرحلات الليلية  
 16.22.9 إذا كان الأفق الاصطناعي قابلا للاستخدام في جميع وضعيات الطيران على 360 درجة من موقع الطائرة ترجحا وتمايلا فإن مؤشرات الدوران ، والانزلاق يمكنها أن تستبدل بمؤشرات إنزلاق (مستخدمة تعني أن النظام يعمل من 0 حتى 360 في الموقع ترجحا وتمايلا من دون انفصال).  
 17.22.9 عندما يتم طلب آلات مضاعفة فإن هذا الطلب يعني أن كل طيار مطالب بأن يكون له ، حسب الحالة ، عرض منفصل ومنتقيات أو غيرها من التجهيزات المرتبطة؛ المنفصلة .  
 18.22.9 يجب أن تكون جميع الطائرات مجهزة بأجهزة لبيان أية تشوهات في توريد التغذية لآلات الطيران اللازمة .  
 19.22.9 وجميع الطائرات الخاضعة لقيود الانضغاطية غير المبينة على مقياس شدة الريح المطلوب يجب أن تكون مجهزة بجهاز تجريبي Machmètre في كل حجرة قيادة .  
 23.9 التجهيزات الإضافية للرحلات IFR أو الليلية بطيار واحد  
 1.23.9 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة في رحلة IFR بطيار واحد إلا إذا كانت الطائرة لها طيار أوتوماتيكي قادر على أن يصمن على الأقل استمرار الارتفاع والرأس .  
 2.23.9 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة في رحلة IFR أو الليلية بطيار واحد إلا إذا كانت الطائرة لها سماعة أذن صغيرة أو نظام يعادله ، ولها نظام بديل يقع على مقود التحكم.  
 24.9 استغلال IFR نهارى-آلات الطيران والملاحة والتجهيزات المرتبطة  
 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة نهارا وفقا لقواعد الطيران في الرؤية إلا إذا كانت مجهزة بآلات الطيران والملاحة والتجهيزات المرتبطة، عند الاقتضاء، وفقا للشروط المبينة في الفقرات التالية:  
 1.24.9 بوصلة مغناطيسية ؛

6.22.9 مؤشر السرعة الرأسية ؛  
 7.22.9 مؤشر الدوران و الانزلاق ؛  
 8.22.9 مؤشر الموقع (الأفق الاصطناعي) ؛  
 9.22.9 مؤشر توازني للاتجاه (حافظ القبة) ؛  
 10.22.9 وسيلة توضح في حجرة القيادة درجة الحرارة الخارجية متدرجة في درجات سنسيسوس ؛  
 11.22.9 ونظامان مستقلان لقياس الضغط الساكن ما عدا  
 انطائرات المروحية التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع 5700 كلف أو أقل، والتي لا يطلب فيها غير نظام لقياس الضغط الساكن والإجراء السكوني للنجاة؛  
 12.22.9. بمجرد أن نستدعي طيارين، فإنه يجب أن تكون حجرة الطيار الثاني مجهزة بالآلات المنفصلة أدناه :  
 (أ) مقياس ارتفاع حساس مدرج في القدم ، مزود بسنم فرعي التثبيت المدرج هكتوباسكالي أو ميلليباري ، قابل للتعديل في أي تثبيت لقياس الارتفاع يمكن أن تصادفه خلال الرحلة والذي يمكن أن يكون أحد جهازي قياس الارتفاع المطلوبين في الفقرة 4.22.9 أعلاه؛  
 (ثانيا) مقياس شدة الريح مزود بأنبوب بيوت ساخن أو نظام معادل يسمح بمنع وقوع أي خلل ناتج عن التكثيف أو الصقيع ، وكذا جهاز إنذار يعطل في تسخين أنبوب بيوت. و لا يطبق شرط نظام الإنذار يعطل تسخين أنبوب بيوت على الطائرات التي سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب تقل أو تساوي 9 أو التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع 5700 كلف أو أقل.  
 (3) مؤشر السرعة الرأسية؛  
 (4) مؤشر الدوران و الانزلاق؛  
 (5) مؤشر الموقع (الأفق الاصطناعي) ؛  
 (6) مؤشر توازني للاتجاه (حافظ القبة) ؛  
 13.22.9 يجب أن تكون الطائرات التي كتلتها القصوى المعتمدة عند الإقلاع أكبر من 5700 كلف، و سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكبر من 9 مجهزة بأفق اصطناعي للنجاة يمكن استخدامه في أي من حجرات القيادة،  
 (1) المغذاة باستمرار من خلال الاستخدام العادي و بواسطة مصدر كهربائي مستقل للتوليد الكهربائي العادي في حالة العطل الشامل لهذه ،  
 (2) التي يتم ضمان سير عملها خلال مدة لا تقل عن 30 دقيقة بعد العطل الكامل للدارة الكهربائية العادية ، بالنظر إلى المهام الكهربائية الأخرى التي تصيب دارة النجاة وإجراءات التشغيل ،  
 (3) التي تعمل بشكل مستقل عن أي أفق اصطناعي آخر،  
 (4) التي تعمل تلقائيا في حالة العطل الشامل للدارة الكهربائية العادية.

2.24.9 مقياس توقيت دقيق، يعرض الوقت بالساعات والدقائق والثواني

3.24.9 مقياس ارتفاع حساس مدرج في القدم ، مزود بسلم فرعي التثبيت المدرج هكتوباسكالي أو ميليباري، قابل للتعديل في أي تثبيت لقياس الارتفاع يمكن أن نصادفه خلال الرحلة

4.24.9 مقياس شدة الريح مدرج بعقد

5.24.9 مؤشر السرعة الرأسية؛

6.24.9 مؤشر الدوران و الانزلاق أو منسق دوران مدمج فيه مؤشر إنزلاق؛

7.24.9 مؤشر الموقع (الأفق الاصطناعي) ؛

8.24.9 مؤشر توازني للاتجاه (حافظ القبة) ؛

9.24.9 وسيلة توضح في حجرة القيادة درجة الحرارة الخارجية متدرجة في درجات سلسيوس ؛

10.24.9 بالنسبة للرحلات التي لا تتجاوز مدتها 60 دقيقة ، والتي يتم فيها الإقلاع والهبوط في نفس المطار ، والتي تبقى في مسافة قصوى 50 ن.م من هذا المطار، يمكن أن تستبدل جميع الآلات المحددة في الفقرات 9.24.7، 9.24.8، 9.24.9 وأعله ، فضلا عن الفقرات 11.24.9 (4) ، 11.24.9 (5) 11.24.9 (6) أدناه ، تستبدل إما بمؤشر دوران أو إنزلاق أو عن طريق منسق دوران مدمج في مؤشر إنزلاق، وإما عن طريق أفق اصطناعي ومؤشر إنزلاق في أن واحد ؛

11.24.9 [بمجرد أن نفرض وجود طيارين اثنين، فإن حجرة الطيار الثاني ينبغي أن تكون مجهزة بالادوات المنقصة المبينة أدناه :

(1) مقياس ارتفاع حساس مدرج في القدم ، مزود بسلم فرعي التثبيت المدرج هكتوباسكالي أو ميليباري ، قابل للتعديل في أي تثبيت لقياس الارتفاع يمكن أن نصادفه خلال الرحلة ؛

(2) مقياس شدة الريح مدرج بعقدات

(3) مؤشر السرعة الرأسية؛

(4) مؤشر الدوران و الانزلاق أو منسق دوران مدمج فيه مؤشر إنزلاق ؛

(5) مؤشر الموقع (الأفق الاصطناعي) ؛

(6) مؤشر توازني للاتجاه (حافظ القبة) ؛

12.24.9 يجب أن تكون الطائرات التي كتلتها القصوى المعتدة عند الإقلاع أكبر من 5700 كلف، و سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكبر من 9مجهزة بمقاييس لقياس شدة الريح مزودة بأنابيب بيتوت المسخنة أو ما يعادلها من الأنظمة من أجل تجنب أي ضعف في التشغيل ناتج عن التكثف أو الصقيع ؛

13.24.9 عندما يتم طلب آلات مضاعفة فإن هذا الطلب يعني أن كل طيار مطالب بأن يكون له ، حسب الحالة ، عرض منفصل

ومنتقيات أو غيرها من التجهيزات المرتبطة المنفصلة؛

14.24.9 يجب أن تكون جميع الطائرات مجهزة بأجهزة لبيان أية تشوهات في توريد التغذية لآلات الطيران اللازمة .

15.24.9 وجميع الطائرات الخاضعة لقيود الانضغاطية غير المبينة على مقياس شدة الريح المطلوب يجب أن تكون مجهزة بجهاز تجريبي Machmètre في كل حجرة قيادة .

25.9 تجهيزات الاتصال والملاحة

1.25.9 تجهيزات الراديو

1.1.25.9 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة ما لم تكن مجهزة بتجهيز الراديو المطلوب و المكيف مع طراز الاستخدام .

2.1.25.9 عندما يقتضي الأمر طلب نظامي راديو مستقلين (متميزين و معقدين بموجب هذه الفقرة ، يجب تجهيز كل نظام بتركيب هوائي مستقل ، ومع ذلك ، في حالة الهوائيات الجامدة غير السلوكية أو في حالة تثبيت الوثوقية المعادلة، يمكن استخدام هوائي وحيد.

3.1.25.9 يجب أن تسمح التجهيزات اللاسلكية اللازمة لامتثال الفقرة الفرعية،

2.1.25.9 أعلاه بالاتصال على التردد الطيران للطوارئ

121.5.1 ميغاهيرتز.

2.25.9 علبة الخلطة السمعية :

لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة ما لم تكن مجهزة بعلبة خلطة سمعية لكل عضو من طاقم القيادة .

3.25.9 التجهيزات اللاسلكية (الراديو) بالنسبة لرحلة VFR على الطرق القابلة للملاحة بواسطة استدلال مرني على الأرض ما لم تكن مجهزة بنظام راديو (الاتصالات و الاستجابة الرادارية الثانوية ) ضروري للاستغلال الطبيعي للطائرة لأداء الوظائف التالية :

1.3.25.9 التواصل مع المحطات الأرضية المناسبة ؛

2.3.25.9 التواصل مع منشآت الملاحة الجوية انطلاقا من نقطة ما من المجال الجوي مراقبة و فيها يجب أن تحرك الطائرة ؛

3.3.1.25.9 استقبال معلومات الطقس ؛

4.3.25.9 والإجابة على أسئلة الرادار الثانوي وفقا للمقتضيات على الطريق المتبع.

4.25.9 تجهيزات الاتصالات والملاحة بالنسبة لعمليات IFR

و VFR على الطرق غير القابلة للملاحة عن طريق الاستدلال البصري على الأرض :

1.4.25.9 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة ضمن قواعد الطيران بالآلات (IFR) أو قواعد الطيران في الرؤية (VFR) على الطرق غير القابلة للملاحة عبر استكشاف بصري على الأرض ، ما لم تكن مجهزة بتجهيزات اتصال وملاحة مطابقة لمقتضيات خدمات الحركة الجوية في منطقة الاستغلال وعلى الأقل :

(1) نظامي اتصالات لاسلكية (راديو) مستقلين للتمكن ، في الظروف العادية للإستغلال، من التواصل مع محطة أرضية

(2) مناسبة انطلاقا من أي نقطة على طول الطريق بما في ذلك التحويلات ؛

(2) نظام استقبال VOR ، نظام بوصلة لاسلكي أو توماتيكي، نظام DME ، ونظام استقبال منارة ؛

2.24.9 مقياس توقيت دقيق، يعرض الوقت بالساعات والدقائق والثواني

3.24.9 مقياس ارتفاع حساس مدرج في القدم ، مزود بسلم فرعي التثبيت المدرج هكتوباسكالي أو ميليباري، قابل للتعديل في أي تثبيت لقياس الارتفاع يمكن أن نصادفه خلال الرحلة

4.24.9 مقياس شدة الريح مدرج بعقد

5.24.9 مؤشر السرعة الرأسية؛

6.24.9 مؤشر الدوران و الانزلاق أو منسق دوران مدمج فيه مؤشر إنزلاق؛

7.24.9 مؤشر الموقع (الأفق الاصطناعي) ؛

8.24.9 مؤشر توازني للاتجاه (حافظ القبة) ؛

9.24.9 وسيلة توضح في حجرة القيادة درجة الحرارة الخارجية متدرجة في درجات سلسيوس ؛

10.24.9 بالنسبة للرحلات التي لا تتجاوز مدتها 60 دقيقة ، والتي يتم فيها الإقلاع والهبوط في نفس المطار ، والتي تبقى في مسافة قصوى 50 ن.م من هذا المطار، يمكن أن تستبدل جميع الآلات المحددة في الفقرات 9.24.7، 9.24.8، 9.24.9 وأعله ، فضلا عن الفقرات 11.24.9 (4) ، 11.24.9 (5) 11.24.9 (6) أدناه ، تستبدل إما بمؤشر دوران أو إنزلاق أو عن طريق منسق دوران مدمج في مؤشر إنزلاق، وإما عن طريق أفق اصطناعي ومؤشر إنزلاق في أن واحد ؛

11.24.9 [بمجرد أن نفرض وجود طيارين اثنين، فإن حجرة الطيار الثاني ينبغي أن تكون مجهزة بالادوات المنقصة المبينة أدناه :

(1) مقياس ارتفاع حساس مدرج في القدم ، مزود بسلم فرعي التثبيت المدرج هكتوباسكالي أو ميليباري ، قابل للتعديل في أي تثبيت لقياس الارتفاع يمكن أن نصادفه خلال الرحلة ؛

(2) مقياس شدة الريح مدرج بعقدات

(3) مؤشر السرعة الرأسية؛

(4) مؤشر الدوران و الانزلاق أو منسق دوران مدمج فيه مؤشر إنزلاق ؛

(5) مؤشر الموقع (الأفق الاصطناعي) ؛

(6) مؤشر توازني للاتجاه (حافظ القبة) ؛

12.24.9 يجب أن تكون الطائرات التي كتلتها القصوى المعتدة عند الإقلاع أكبر من 5700 كلف، و سعتها القصوى الموافق عليها من مقاعد الركاب أكبر من 9مجهزة بمقاييس لقياس شدة الريح مزودة بأنابيب بيتوت المسخنة أو ما يعادلها من الأنظمة من أجل تجنب أي ضعف في التشغيل ناتج عن التكثف أو الصقيع ؛

13.24.9 عندما يتم طلب آلات مضاعفة فإن هذا الطلب يعني أن كل طيار مطالب بأن يكون له ، حسب الحالة ، عرض منفصل

ومنتقيات أو غيرها من التجهيزات المرتبطة المنفصلة؛

14.24.9 يجب أن تكون جميع الطائرات مجهزة بأجهزة لبيان أية تشوهات في توريد التغذية لآلات الطيران اللازمة .

العودة إلى الملاحة القائمة على وسائل الملاحة التقليدية (VOR,DME,ADF) ، ويجب أن تسمح تجهيزات RNAV من التحديد التلقائي لوضع الطائرة انطلاقاً من جهاز واحد أو مجموعة من الأجهزة الاستشعارية التالية :

- (1) VOR,DME ؛
- (2) DME,DME
- (3) IRS/INS ؛
- (4) GPS ؛
- (5) LORAN C.

و تظهر في دليل الملاحة الذي يتقوم على الأداء ، بعض التعليقات حول الملاحة التي تتأسس على الخبرات و على عناصر إرشادية بشأن تطوير وتنفيذ التصديق العملي. (الوثيقة 9613).

- 26.9 أكسجين الإعاشة
- 1.26.9 الطائرات المكيفة الضغط
- 1.26.9 J.1.26.9 عموميات

(1) لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة مكيفة الضغط فوق 10.000 قدم ما لم تكن مزودة بنظام يمكنه تخزين وتوفير الأكسجين المطلوب في هذه الفقرة.

(2) ويجب تحديد كمية أكسجين الإعاشة المطلوب على أساس ارتفاع ضغط المقصورة، ومدة الطيران وعلى افتراض أن إلغاء سوية الضغط سيسفر عن الارتفاع أو في لحظة الطيران الأكثر حرجاً، من جهة الاحتياجات من الأكسجين النقطة ، وأنه في أعقاب إلغاء سوية الضغط ، ستنزل الطائرة ، طبقاً لإجراءات الطوارئ المحددة في دليل الرحلة حتى ارتفاع آمن بالنظر إلى المسار المتبع ، والذي سيمكن من مواصلة الرحلة والهبوط بكل أمان.

(3) على إثر عملية إلغاء سوية الضغط في المقصورة ، فإن ارتفاع الضغط في المقصورة يمكن اعتباره مطابقاً لارتفاع الطائرة ، باستثناء ما إذا تم التأكيد للوكالة الوطنية الطيران المدني أنه لن يسفر العجز المحتمل للمقصورة من عملية إلغاء سوية الضغط عن حصول ارتفاع ضغط مقصورة مماثل لارتفاع ضغط الطائرة. بالنظر إلى هذه

الظروف ، يمكن توظيف الحد الأدنى لارتفاع ضغط المقصورة كأساس لتقييم التغذية من الأوكسجين.

1.2.26.9 . مقتضيات في مجال التجهيزات و التغذية من الأوكسجين (جدول الذيل 8 من هذا الفصل) :

(1) طاقم القيادة :

(أولاً) يجب أن يكون لكل عضو من طاقم القيادة تبعاً لدرجة القيادة أكسجين الإعاشة كما هو محدد في الجدول الذيل 9 من هذا الفصل. إذا كان جميع الأشخاص الذين يشغلون قمرة القيادة يحصلون على التغذية من الأكسجين القادم من مصدر الطاقة المخصص لأفراد طاقم القيادة ، فإن هؤلاء الأشخاص يجب اعتبارهم أعضاء طاقم القيادة العامل في حجرة القيادة ، فيما يتعلق بالتغذية من الأوكسجين. و يعتبر الذين يشغلون مقاعد حجرة القيادة في قمرة القيادة و لم يتم إمدادهم بالأوكسجين يعتبرون بمثابة ركاب فيما يتعلق بالتغذية من الأوكسجين.

(3) نظام ILS أو MLS عندما يكون مطلوباً ؛

(4) نظام ملاحة للمنطقة عندما يتطلب ذلك الطريق المتبع ؛

(5) جهاز استقبال VOR إضافي بالنسبة لكل طريق أو جزء من طريق حيث الملاحة تستند فقط على إشارات VOR

(6) نظام ADF إضافي بالنسبة لكل طريق أو جزء من طريق حيث

الملاحة تستند فقط على إشارات NDB ؛

(7) نظام استجابة رادار ثانوي وفقاً لمقتضيات الطريق.

2.4.25.9. لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة ليس مجهزة بنظم الملاحة المحددة في الفقرتين الفرعيتين 1.4.25.9 . (5) أو 1.4.25.9 (6). أعلاه ، شريطة أن يكون مجهزة بنظم أخرى مسموح بها على الطريق المتبع ، من طرف الوكالة الوطنية

للطيران المدني. ويجب أن تمكن وثوقية و دقة هذه التجهيزات من ملاحة آمنة على الطريق المذكور.

5.25.9. تجهيزات الملاحة الإضافية لأي استغلال في المجال الجوي MNPS :

1.5.25.9 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة في المجال الجوي ما لم تكن مجهزة بنظام ملاحة يلبي المواصفات الدنيا للأداء المقررة

في الوثيقة 7030 الإيكاو. في شكل الإجراءات الإضافية الإقليمية.

2.5.25.9 يجب أن يكون نظام الملاحة المطلوب بمقتضى هذه الفقرة واضحاً وقابل للاستخدام من قبل كل طيار انطلاقاً من حجرة العمل .

3.5.25.9 لكل استغلال من دون قيود في المجال ، يجب أن تكون كل طائرة مجهزة بنظامي ملاحة طويلي المدى (LRNS) ومستقلين.

4.5.25.9 لكل استغلال في المجال الجوي على الطرق الخاصة المعروفة، يجب أن تكون الطائرة مجهزة بنظام ملاحة بعيد المدى (LRNS)

ما لم ينص على خلاف ذلك.

6.25.9 تجهيزات الملاحة لكل استغلال لعمليات في المجال الجوي RVSM :

يجب على المستغل أن يتحقق من أن الطائرات المستقلة في المجال الجوي مجهزة ب:

(1) نظامين مستقلين لقياس الارتفاع ؛

(2) نظام إنذار ارتفاع ؛

(3) نظام ألي للتحكم في الارتفاع ؛

(4) ومستجيب رادار ثانوي للمراقبة (... مزود بنظام الإبلاغ بالارتفاع الذي يمكن ربطه بنظام قياس الارتفاع المستخدم لاستمرار الارتفاع.

7.25.9. تجهيزات الملاحة لأي استخدام في المجال B-RNAV:

المعدات يجب أن تتكون التجهيزات اللازمة لتطوير المجال الجوي RNAV على الأقل من نظام معتمد بصفته وسيلة ملاحة RNAV. في حالة عجز التجهيزات B-RNAV ، فإنه ينبغي التمكن من

(2) ويجب تحديد كمية أوكسجين الإعاشة المطلوب بالنسبة لعملية ما على أساس الارتفاع، ومدة الطيران المنسجمة مع إجراءات الاستغلال الخاصة لكل عملية في دليل الاستغلال ومع المسارات المتبعة ووفقا لإجراءات الطوارئ المحددة في دليل الاستغلال

(3) بالنسبة للطائرة التي تحلق على ارتفاع أعلى من 1000 قدم، يجب أن تزود بتجهيزات قادرة على تخزين وتوزيع الكميات المطلوبة

2.2.26.9 المتطلبات في مجال التغذية من الأوكسجين (1) طاقم القيادة : يجب أن يكون لكل عضو من طاقم القيادة تبعا حجرة القيادة أوكسجين المساعدة كما هو محدد في الجدول الذيل 9 من هذا الفصل. إذا كان جميع الأشخاص الذين يشغلون قمرة القيادة يحصلون على التغذية من الأوكسجين بفضل مصدر الطاقة المخصص لأفراد طاقم القيادة ، فإن هؤلاء الأشخاص يجب اعتبارهم أعضاء طاقم القيادة العامل في حجرة القيادة ، فيما يتعلق بالتغذية من الأوكسجين. و يعتبر الذين يشغلون مقاعد حجرة القيادة في قمرة القيادة و لم يتم إمدادهم الأوكسجين.

(2). ويعتبر أعضاء طاقم المقصورة بالإضافة إلى الحد الأدنى من أفراد الطاقم الضروريين وكذا أعضاء الطاقم الإضافيين يعتبرون بمثابة ركاب فيما يتعلق بالتغذية من الأوكسجين. ويتم تحديد المتطلبات الدنيا من أوكسجين الإعاشة بالنسبة للطائرات غير المكيفة الضغط ، في الذيل 8 من هذا الفصل.

3.2.26.9 تجهيزات الحماية التنفسية للطاقم 1.3.26.9 لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة مكيفة الضغط أو بعد فاتح إبريل 2000 أو ، طائرة غير مكيفة الضغط ذات كتلة قصوى مثبتة عند الإقلاع تزيد على 5700 كغ أو بسعة قصوى مقبولة من مقاعد الركاب تزيد على 15 إلى إذا :

1- كانت لديها تجهيزات تسمح بحماية العينين والأنف والعم لكل فرد من أفراد طاقم القيادة بحسب حجرة القيادة وأن توفر الأوكسجين لفترة لا تقل أو تساوي 15 دقيقة . يمكن تغذية الحماية التنفسية بواسطة مصدر أوكسجين الإعاشة المطلوب في الفقرتين 2.1.26.9 (1) أو 2.2.26.9 (1) من جهة ثانية عند ما يضم طاقم القيادة أكثر من شخص ولا يوجد أي طاقم للمقصورة على متن الطائرة فإنه يجب نقل تجهيزات محمولة من أجل حماية العينين والأنف والعم لأفراد طاقم القيادة وتوفير غاز التنفس لفترة لا تقل أو تساوي 15 دقيقة

(2) وأن تتوفر على عدد كاف من التجهيزات المحمولة تسمح بحماية العينين والأنف والعم لأفراد طاقم القيادة وتوفير غاز التنفس لفترة لا تقل أو تساوي 15 دقيقة

2.3.26.9 التجهيزات المخصصة لأفراد طاقم القيادة ينبغي أن وضع في مكان مخصوص في حجرة القيادة وأن يسهل الوصول إليها من أجل استخدامها على الفور من طرف كل عضو في القيادة عند ما يكون في حجرة عمله

3.3.26.9 يجب أن تثبت التجهيزات المخصصة لاستخدام أعضاء الطاقم بالقرب من كل حجرة عضو في الطاقم .

( ثانيا ) ويعتبر أعضاء الطاقم الذين لا تنطبق عليهم ترتيبات الفقرة 2.1.26.9 (1) (أولا) أعلاه ، بوصفهم فيما يتعلق بالتغذية من الأوكسجين.

(ثالثا) يجب أن توضع أقتعة الأوكسجين في متناول أعضاء طاقم القيادة عند ما يشغلون الحجرة المخصصة لممارسة مهامهم

(رابعاً) يجب أن تكون أقتعة الأوكسجين المخصصة لاستخدام أفراد طاقم قيادة الطائرات المكيفة الضغط التي تحلق على ارتفاع أعلى من 25000 قدم يجب أن تكون أقتعة سريعة.

التركيب (2) طاقم المقصورة ، أعضاء الطاقم الإضافيين والركاب

(أولا) يجب أن يتم تزويد طاقم المقصورة والركاب بالأوكسجين طبقا لمواصفات الذيل 9. ويعتبر أعضاء طاقم المقصورة بالإضافة إلى الحد الأدنى من أفراد الطاقم الضروريين وكذا أعضاء الطاقم الإضافيين يعتبرون بمثابة ركاب فيما يتعلق بالتغذية من الأوكسجين.

(ثانيا) عند ما تحلق على ارتفاع أعلى من 25000 قدم فإن من اللازم توفير عدد كاف من القبضات والأقتعة ومن التجهيزات الحاملة للأوكسجين مزودة باقتعة مخصصة لاستخدام طاقم المقصورة المطلوب . ويتم توزيع القبضات والتجهيزات المحمولة بطريقة متساوية في المقصورة من أجل أن يكون في مقدور أي عضو من أعضاء الطاقم أن يزود فوراً بالأوكسجين حيثما كان لحظة إلغاء سوية انضغط من المقصورة .

(ثالثاً) عند ما تحلق على ارتفاع أعلى من 25000 قدم فإن من اللازم توفير نظام توزيع الأوكسجين مربوط بمحطات تغذية فورية بالأوكسجين يستخدمها كل مشغل حيثما كان مقدوره . ويجب أن يزيد العدد الإجمالي للموزعات والقبضات عما لا يقل 10 % من عدد المقاعد . ويجب أن توزع التجهيزات الإضافية بشكل متساو داخل المقصورة

(رابعاً) يمكن تخفيض المتطلبات من تغذية الأوكسجين بالنسبة لطائرات غير المرخصة في ارتفاع يزيد على 25000 قدم يمكن تخفيضها إلى النسب المطلوبة ، طيلة زمن الرحلة وإلى ارتفاعات ضغط مقصورة ما بين 10000 و 14000 قدم لكافة أعضاء الطاقم وإني ما لا يقل عن 10% من الركاب شريطة

أن تتمكن الطائرة في جميع النقاط الموجودة على طول الطريق المسلوک ، من الهبوط بسلام إلى ارتفاع ضغط مقصورة يصل ،

قدم خلال 4 دقائق على الأقل . ويتم تحديد المتطلبات الدنيا من أوكسجين الإعاشة بالنسبة للطائرات المكيفة الضغط خلال وبعد الهبوط الاضطراري، ويتم تحديدها في الذيل 8 من هذا الفصل.

2.2.26.9 الطائرات غير المكيفة الضغط

1.2.26.9 عموميات

(1) لا يمكن للمستغل أن يستغل طائرة غير مكيفة الضغط فوق 10.000 قدم ما لم تكن مزودة بنظام يمكنه تخزين وتوفير الأوكسجين المطلوب.

المخاطر تركيز الغاز السام وتموضع المراحض والمكاتب، إلخ. ان تقوده إلى زيادة حمولة عدد المطفئات على المحدد .

الملاحظة 2:

يجب توفير مطفئة واحدة عنى الأقل مصممة لإطفاء نيران السوائل المشتعلة والنيران الكهربائية معا في حجرة القيادة. يمكن المطانية بمطفئات أخرى من أجل ضمان حماية المقصورات الأخرى السهلة النفاذ بالنسبة للطاقم مدة الرحلة . ولا ينبغي استخدام المطفئات بالبذرة الكيميائية الجافة او في أي حجرة غير معزولة بحاجز عن حجرة القيادة ذلك حيث أنها يمكن أن تزيغ الرؤية خلال استخدامها وتتسبب في حث المصادر الكهربائية عند عدم مراقبتها بفعل بقاياها الكيميائية

الملاحظة 3: إذا كان المطلوب مطفئة يدوية واحدة لمقصورات الركاب، فينبغي أن توضع بالقرب من حجرة عضو الطاقم.

الملاحظة 4:

إذا كان المطلوب مطفئتان يدويتان أو أكثر في مقصورة إركاب وكان تموضعهما لا تملية اعتبارات الملاحظة 1 أعلاه، فينبغي وضع مطفئة بالقرب من كل طرف من المقصورة، والباقي يوزع بالتساوي قدر الإمكان في المقصورة .

الملاحظة 5:

ينبغي ان يشار إلى موقع المطفئة من خلال لوحة أو علامة إلى في حالة ما إذا كان جلية وواضحة . يمكن استعمال رموز خاصة لتكملة مثل هذه اللوحات أو العلامات. ذيل 3 (في الفقرة 1.1.10.9)

4.3.26.9 ينبغي توفير تجهيزات محمولة إضافية وسهلة الوصول إليها ووضعها مباشرة في مكان بالقرب من المطفئين باليد المطلوبين بمقتضى الفقرتين 3.1.9.9 و 4.1.9.9 باستثناء ما إذا المطفئ باليد موجودا داخل مقصورة الشحن فإنه في هذه الحالة يجب أن ترتب التجهيزات في اخرج ولاكن مباشرة على مقربة من مدخل المقصورة

5.3.26.9. يجب ان تسمح التجهيزات بتبادل الاتصالات المطلوبة بموجب الفقرات 1.11.9 و 2.11.9 و 3.11.9

6.3.26.9 إذا تسببت إجراءات الطوارئ التي تقتضي حماية تنفسية إنتقال عضو من أعضاء طاقم القيادة فان هذا الأخير يجب أن يكون لديه وبالقرب منه مباشرة تجهيزات محمولة للحماية التنفسية، مميزة عن تلك الواردة بالنسبة لأشخاص الملاحة التجارية في الفقرة 1.3.26.9 (2)

27.9 عمليات الرؤية الضعيفة

-التجهيزات الدنيا

1.27.9 يجب ان يحدد المستغل في دليل الإستغلال تجهيزات الدنيا الموظفة عند بداية الإقلاع نظرا لضعف الرؤية أو عند مقاربة الفنة 2، والفنة 3 طبقا لدليل الطيران أو أية وثيقة مصدقة

28.9 الملحقات

1.28.9 الذيل 1 ( المخطط ) ( في الفقرة 1.6.9 )

منطقة تسرب بدن الطائرة والعلامات

2.28.9 الذيل، 2 ( في الفقرة 7.1.9 )

ملاحظة 1 :

يجب أن يكون عدد وتموضع المطفئات باليد بحيث يضمن جهوزية الاستخدام الخاص بالنظر إلى عدد وقياس مقصورات الركاب، والحاجة إلى الحد من

الجدول 1:

عدد عدة الإسعافات الأولية المطلوبة	عدد مقاعد الركاب المثبت	
1	99	حتى
2	199	حتى
3	299	حتى
4	أكثر	أو

الجدول 2:

الركاب	عدد عدة العلاجات الأولية	
0	50	-
51	150	-
151	250	-
أكثر	300	من

- 4.28.9 ذيل 4 (الفقرة 3.1.10.9)
- عدة الإسعافات الأولية يجب أن تحتوي عدة الإسعافات الأولية على العناصر الموصوفة أدناه :
- الضمادات
- شاش للحروق
- ضمادات لعلاج الجروح ، البسيطة والعميقة
- الشريط اللاصق ، ودبابيس السلامة والمقصات
- ضمادات صغيرة لاصقة
- المطهر الجلدي
- لاصقات مشبعة
- لاصقات مشبعة
- عدة إنعاش غير قابلة للصيانة
- مسكنات بسيطة ، نوع باراسيتامول
- مضاد للقيء نوع سيناريزين
- احتقان الأنف
- دليل الإسعافات الأولية
- جبيرات للأطراف العلوية والسفلية
- مضاد عصابي معدي
- مضادات الإسهال
- مدونة الرؤية جو/ أرض للناجين
- قفازات غير قابلة للصيانة
- قائمة المكونات محررة بلغتين على الأقل (اللغة العربية بالإضافة إلى لغة أخرى). وينبغي أن تشمل أيضا معلومات متعلقة بالآثار والآثار الجانبية للأدوية المنقولة.

5.28.9 ذيل 5: (الفقرة 3.2.10.9)

- عدة الطوارئ الطبية :
- ينبغي أن تشمل عدة الطوارئ المحمولة على متن الطائرة العناصر المبينة أدناه :
- مقياس ضغط الدم من دون الزئبق
- السماعة
- المحاقن والإبر

6.28.9 -- ذيل 6 [الفقرة 4.10.9]

عدد مكبرات الصوت المطلوبة لكل جسر ركاب :

عدد مكبرات الصوت المطلوبة	عدد مقاعد الركاب
1	99
2	وأكثر

ملاحظة 1:

في الحظة التي يطلب فيها مكبر الصوت، ينبغي أن يكون سهل الوصول إنطلاقاً من مقعد معين لأحد أفراد الطاقم بمجرد أن يتم طلب إثنان أو أكثر ينبغي توزيعها بالتساوي في مقصورات الركاب وبحيث يسهل الوصول لها من أفراد الطاقم الذين تم تكليفهم لقيادة إجراءات إجلاء الطوارئ

الملاحظة 2 : بالنسبة للطائرات التي تملك أكثر من جسر الركاب ، ففي كل الحالات التي يزيد فيها عدد الركاب على 60 يكون الحصول على مكبر أمرا مطلوباً .

7.28.9 ذيل 7 [20.9 في الفقرة]

التوصيات :

من المستحسن أن يكون نظام إنذار قرص الرياح الذي يكشف عن القادم قادراً على إعطاء الطيار في الوقت المناسب إشارة مرئية وسمعية

عن قرص الرياح أمام الطائرة وكذا المعلومات التي من شأنها أن تسمح للطيار بالشروع أو مواصلة مقاربة منقطعة بكل أمان أو بتجديد الغاز أو القيام عند الحاجة بإجراء مسبق. وينبغي أن ينبه النظام الطائرة في حالة الإقتراب من الحدود الخاصة لإثبات تجهيزات الهبوط الأوتوماتيكي ، عندما تكون مستخدمة .

- 28.9 8 ذب 8 (2.1.26.9) الأكسجين والمتطلبات الدنيا من أكسجين الاعاءة بالنسبة للطائرات كيفية الضغط أثناء وبعد النزول الاضطراري (الملاحظة 1)
- ملاحظة 1: يجب أن تأخذ التغذية المطلوبة في الاعتبار ارتفاع ضغط المقصورة وجانب النزول في الطرق المعنية
- ملاحظة 2 : التغذية الدنيا المطلوبة هي كمية الأكسجين الضروري لمعدل ثابت من النزول انطلاقاً من ارتفاع أقصى معتمد يصل إلى 10000 قدم في 10 دقائق، تليها 20 دقيقة ل 10.000 قدم
- ملاحظة 3 : الحد الأدنى المطلوب من التغذية هو كمية الأوكسجين اللازمة لمعدل ثابت من النزول انطلاقاً من ارتفاع أقصى معتمد يصل إلى 10000 قدم في 10 دقائق، تليها 10 دقائق ل 10.000 قدم. قد يكون الأكسجين المطلوب مشمولاً عند حساب الكمية المطلوبة
- الملاحظة 4 : الحد الأدنى المطلوب من التغذية هو كمية الأوكسجين اللازمة لمعدل ثابت من النزول انطلاقاً من ارتفاع أقصى معتمد يصل إلى 15000
- الملاحظة 5: لحاجات هذا الجدول تعني كلمة ركاب :الأفراد المنقولين بالفعل ويشملون الأطفال .

ب	ا
مدة و ارتفاع ضغط المقصورة	تغذية
مجموع زمن الطيران حيث ارتفاع ضغط المقصورة يزيد على 13000 قدم ومجموع انطيران حيث ارتفاع ضغط المقصورة يزيد على 10000 قدم لكن لا يتجاوز 13000 بعد الدقائق ال 30 الأولى في هذه الارتفاعات ولكن في أي حال من الأحوال أقل من: 30 دقيقة للطائرات المعتمدة لتطيران إلى 25000 قدم (ملاحظة 2) (ثانياً) ساعتان للطائرات المعتمدة لتطير فوق 25000 قدم (ملاحظة 3).	1- كل ركاب مقاعد حجرات القيادة في خدمة الطيران
مجموع زمن الطيران حيث ارتفاع ضغط المقصورة يزيد على 13000 قدم ولكن لا تقل عن ثلاثين دقيقة (ملاحظة 2) ومجموع الطيران حيث ارتفاع ضغط المقصورة يزيد على 10000 قدم لكن لا يتجاوز 13000 بعد الدقائق ال 30 الأولى في هذه الارتفاعات	2- كل افراد طاقم القيادة المطلوبين
10 دقائق أو مجموع زمن الطيران حيث ارتفاع ضغط المقصورة يزيد على 15000 قدم أي من الإثنين أكبر (ملاحظة 4)	3- 100% ركاب (ملاحظة 5)
ومجموع الطيران حيث ارتفاع ضغط المقصورة يزيد على 14000 قدم لكن لا يتجاوز 15000	4- 30% ركاب (ملاحظة 5)
ومجموع زمن الطيران حيث ارتفاع ضغط المقصورة يزيد على 10000 قدم لكن لا يتجاوز 14000 بعد الدقائق ال 30 الأولى في هذه الارتفاعات	5- 10% ركاب (ملاحظة 5)

ب	ا
مدة و ارتفاع ضغط المقصورة	تغذية
مجموع زمن الطيران عند ارتفاع ضغط عالي يزيد على 10000 قدم	1- كل ركاب مقاعد حجرات القيادة في خدمة الطيران
مجموع زمن الطيران عند ارتفاع ضغط عالي يزيد على 13000 قدم ولكل فترات تزيد على 30 دقيقة بارتفاع ضغط يزيد على 10000 قدم لكن لا يتعدى 13000 قدم	2- كل أفراد طاقم القيادة المطلوبين
مجموع زمن الطيران عند ارتفاع ضغط عالي يزيد على 13000 قدم	3- 100% ركاب (انظر الملاحظة)
مجموع زمن الطيران عند ارتفاع ضغط عالي يزيد على 13000 قدم ولكل فترات تزيد على 30 دقيقة بارتفاع ضغط يزيد على 10000 قدم لكن لا يتعدى 13000 قدم	4- 10% ركاب (انظر الملاحظة)

الملاحظة: لحاجات هذا الجدول تعني كلمة ركاب: الأفراد المنقولين بالفعل ويشملون الأطفال .

## الفصل 10 الكتلة والتمركز

### 10.1 عموميات :

- يتأكد المستغل أثناء جميع مراحل العمليات من تطابق كتلة ومركز ثقل الطائرة مع الحدود المشار إليها في كتاب الطيران المعتمد أو في كتاب العمليات إذا كان هذا الأخير تقييدا.
- يحدد المستغل كتلة وتمركز أية طائرة على أساس وزن حقيقي قبل استخدامها ولاحقا خلال كل أربع سنوات إذا كانت الكتل الفردية مستخدمة بالنسبة للطائرة الواحدة و خلال كل تسع سنوات إذا كانت كتل الطفو مستخدمة. يجب أن تؤخذ الأثار المتركمة للتعديلات والإصلاحات بعين الاعتبار عن الكتلة والتمركز وتدون حسب الأصول. فضلا عن ذلك فيجب على الطائرات أن تخضع لوزن جديد إذا كان تأثير التعديلات على الكتلة والتمركز غير معروف بصفة دقيقة.
- يحدد المستغل كتلة جميع عناصر العمليات و أفراد الطاقم ضمن الكتلة القاعدية بواسطة الوزن أو استخدام كتل جزافية. يجب تحديد تأثير موقع الطائرة على التمركز.
- يحدد المستغل كتلة الحمولة التجارية بما في ذلك صابورة التوازن بواسطة الوزن الحقيقي أو يحدد الكتلة التجارية بالرجوع إلى كتل جزافية للركاب وأمتعة وفقا للفقرة 5 أدناه.
- يحدد المستغل كتلة حمولة الوقود على أساس الكثافة الحقيقية أو في حالة لم تعرف هذه الأخيرة فعلى أساس الكثافة المعيارية المحسوبة حسب الطريقة المنصوص عليها في كتاب العمليات.
- يحتوي الملحق 1 (10.7) أدناه على العناصر المؤشرة التي تتعلق بتحديد الكتلة القاعدية للطائرة و الكتل الجزافية وحمولة الطائرة والحدود المتعلقة بالتمركز.

### 10.2 مصطلحات:

- الكتلة الفارغة حسب ترتيب العمليات أو الكتلة القاعدية. الكتلة الكامنة لطائرة جاهزة باستثناء أي وقود مستخدم وأية حمولة تجارية لصف معين من العمليات. تحتوي تلك الكتلة على العناصر التالية :
  - الطاقم وأمتعة الطاقم
  - مفوضية المتن والتجهيزات للقابلة للنقل بالنسبة لخدمة الركاب
  - الماء الصالح للشرب والمواد الكيماوية المخصصة للمراحيض
  - أعلى كتلة دون وقود
- أعلى كتلة تقبل للطائرة دون وقود مستخدم. تدرج كتلة الوقود المتواجد في بعض الخزانات الخاصة في الكتلة دون وقود إذا كانت التحديدات المشار إليها في كتاب الطيران تنص على ذلك.
- الكتلة الهيكلية الأعلى وقت الهبوط. الكتلة الأعلى الإجمالية للطائرة المرخصة عند الهبوط في ظروف عادية.
  - ترتيب المسافرين
  - يعتبر البالغون والرجال والنساء كأشخاص تساوي أو تفوق أعمارهم 12 سنة

- (2) يعتبر الأطفال أشخاصا تساوي أو تفوق أعمارهم 2 سنة شريطة ألا تزيد على 12 سنة.  
 (3) يعتبر الأطفال الرضع كاشخاص لا تفوق أعمارهم 2 سنة  
 (هـ) الكتلة التجارية. الكتلة الإجمالية للمسافرين وأمتعة والشحن بما في ذلك أي حمولة غير تسويقية.

### 10.3 الشحن والكتلة والتمرکز

يحدد المستغل في كتاب العمليات المبادئ والطرق المستعملة للشحن ونظام الكتلة والتمرکز. يجب على هذا النظام أن يغطي جميع أصناف العمليات المقررة.

### 10.4 كتلة التمرکز

(أ) يستخدم المستغل جميع القيم التالية لتحديد الكتلة القاعدية:

- (1) الكتل الحقيقية بما في ذلك جميع بضائع الطاقم أو  
 (2) الكتل الجرافية بما في ذلك أمتعة اليدوية ذات وزن 85 كلف بالنسبة لأفراد طاقم القيادة و75 كلف بالنسبة لأفراد طاقم القمرة أو

(3) كتل جرافية أخرى مقبولة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني

(ب) يصحح المستغل الكتلة القاعدية على نحو أخذ بعين الاعتبار أي بضاعة إضافية. يؤخذ موقع الأمتعة الإضافية بعين الاعتبار أثناء إعداد تمرکز الطائرة.

### 10.5 كتلة المسافرين والأمتعة

(أ) يحسب المستغل كتلة المسافرين والأمتعة المسجلة إما على أساس الكتلة الحقيقية التي يتم تعيينها بواسطة وزن كل مسافر وكل متاع وإما على أساس القيم الجرافية للكتلة المحددة بالجدول من 1 إلى 3 ما عدا إذا كان عدد مقاعد المسافرين الجاهزة لا تزيد على 10. وفي تلك الحالة تحدد كتلة المسافرين بواسطة تصريح شفهي لكل مسافر أو باسمه بإضافة ثابت معروف مسبقا يأخذ الأمتعة اليدوية والألبسة بعين الاعتبار. يجب تدوين الطريقة المحددة لاختيار أحد الخيارين وكذلك الطريقة التي يجب اتباعها في حالة تصريح شفوي على كتاب العمليات.

(ب) في حالة تحديد الكتلة الحقيقية للمسافرين بواسطة الوزن فعلى المستغل التأكد من أن الحاجات الشخصية والأمتعة اليدوية مدرجة فيها. يقام بالوزن مباشرة قبل الركوب وفي مكان متاح.

(ج) في حالة تحديد كتلة المسافرين بواسطة الكتل الجرافية المنصوص عليها في الجداول 1 و 2 والتي يجب استعمالها. تتألف الكتل الجرافية من كتلة الأمتعة اليدوية وأي طفل رضيع لا يفوق عمره 2 سنة يحمله شخص بالغ على نفس مقعد المسافر. يعتبر الأطفال الرضع الذين يشغون مقعدا متميزا كأطفال في إطار الفقرة السابقة.

جدول 1 :

مقاعد مسافرين		20 أو أكثر		30 أو أكثر	
		رجال	نساء	جميع البالغين	
جميع الرحلات ما عدا رحلات الشارتر أوقات العطل		88 كلف	70 كلف	84 كلف	
رحلات الشارتر أوقات العطل		83 كلف	69 كلف	76 كلف	
أطفال		35 كلف	35 كلف	35 كلف	

(د) قيم كتلة للمسافري الطائرات ذات 20 مقعد أو أكثر

(1) تطبق الكتل الجرافية للرجال والنساء المشار إليها في الجدول 1 في حالة ما إذا كان العدد الإجمالي لمقاعد المسافرين على متن طائرة يزيد أو يساوي 20. وكخيار في حالة ما إذا كان عدد المسافرين يزيد أو يساوي 30 فتطبق الكتل "جميع البالغين" المنصوص عليها بالجدول 1 دون تمييز في الجنس.

(2) في الجدول 1 يعني ب "رحلة شارتر أوقات العطل" الرحلة شارتر التي تعتبر حصريا بمثابة عنصر سفر جزافي. تطبق قيم الكتلة المطابقة لشارترات العطل ما دام عدد المقاعد الممنوح لبعض فئات الركاب غير الدافعين لا يتجاوز 5%.

(هـ) قيم كتلة للمسافري الطائرات ذات 19 مقعدا على الأقل:

(1) تطبق الكتل الجرافية للرجال والنساء المشار إليها في الجدول 2 في حالة ما إذا كان العدد الإجمالي لمقاعد المسافرين على متن طائرة يقل أو يساوي 19.

(2) بالنسبة للرحلات التي لا ينقل في قمرتها متاع يدوي والتي تؤخذ فيها الأمتعة بالحسبان بصفة منفصلة فإنه بإمكان خصم 6 كلف من الكتل المقررة آنفا بالنسبة للرجال والنساء. إن العناصر كمعطف ومظلة حقيبة يدوية صغيرة وكتب و جهاز تصوير صغير لا تعتبر أمتعة يدوية بموجب النقطة 2 هذه

### الجدول 2

مقاعد مسافرين		5-1		9-6		19-10	
رجل		104 كلف		96 كلف		92 كلف	
امراة		86 كلف		78 كلف		74 كلف	
أطفال		35 كلف		35 كلف		35 كلف	

(و) قيم كتلة الأمتعة

1) تطبيق الكتل الجرافية على الأمتعة المسجلة في الجدول 3 في حالة ما إذا كان العدد الإجمالي لمقاعد المسافرين الجاهزة على متن طائرة يساوي أو يزيد على 20. بالنسبة للطائرات التي يساوي عدد مقاعد مسافريها أو يقل عن 19 مقعد مسافر على الأقل تستخدم الكتلة الحقيقية عن طريق الوزن لأي متاع مسجل.  
في الجدول 3:

- (i) الطيران المحلي هو الطيران ذا مصدر واتجاه داخل حدود نفس الدولة.  
(ii) الطيران بين القارات هو طيران ذا مصدر واتجاه في قارات مختلفة

جدول 3: 20 مقعدا أو أكثر

نوعية الطيران	الوزن الجرافي للأمتعة
محلي	11 كلغ
بين القارات	15 كلغ
أي طيران آخر	13 كلغ

ز) في حالة أراد المستغل اللجوء إلى قيم جرافية غير القيم المشار إليها بالجدول من 1 إلى 3 فإن عليه أن يخبر الوكالة الوطنية للطيران بدواعيه والحصول على موافقة مسبق من طرفها. ويقدم كذلك للموافقة مخطط مفصل لحملة الوزن وتطبيق الطريقة الإحصائية. بعد تحقيق وموافقة الوكالة الوطنية للطيران المدني لنتائج حملة الوزن فإن القيم الجرافية المراجعة يمكن تطبيقها فقط من طرف ذلك المستغل. لا يمكن استخدام القيم الجرافية المراجعة إلا في ظروف مماثلة لظروف حملة الوزن. في حالة ما إذا فاقت القيم الجرافية المراجعة القيم المشار إليها بالجدول من 1 إلى 3 فتستخدم القيم العليا.

ح) يحدد المستغل، على أي طيران ينقل عددا معتبرا من المسافرين الذين تشمل كتلتهم كتلة أمتعتهم اليدوية والتي يفدر أنها تفوق القيم الجرافية، الكتلة الحقيقية لأولئك المسافرين عن طريق الوزن أو بإضافة وحدة كتلة مناسبة.  
ط) يحدد المستغل الكتلة الحقيقية الإجمالية للأمتعة عن طريق الوزن أو بإضافة وحدة كتلة مناسبة في حالة استخدام القيم الجرافية بالنسبة للأمتعة المسجلة و في حالة ما إذا كان عدد معتبر من المسافرين يسجلون أمتعتهم التي بإمكان كتلتها أن تفوق القيم الجرافية.  
ي) على المستغل أن يتأكد من معرفة قائد الطائرة بحالة استخدام الطريقة غير الجرافية لتحديد كتلة الشحن وأن تلك الطريقة مدونة في وثائق الكتلة والتمركز.

10.6 وثائق الكتلة والتمركز (ملحق 2 (10.9) أدناه)

أ) يعد المستغل قبل كل رحلة وثائق الكتلة والتمركز التي تحدد الشحن وتوزيعه.  
تسكن وثائق الكتلة والتمركز قائد الطائرة من تحديد ما إذا كان الشحن وتوزيعه قد تم ترتيبها بحيث تكون حدود الكتلة والتمركز للطائرة غير متجاوزة. بدون اسم الشخص المكلف بإعداد وثائق الشحن والتمركز على تلك الوثائق. يؤكد الشخص المكلف بالإشراف على شحن الطائرة بتوقيعه على أن الشحن وتوزيعه مطابقين لوثائق الكتلة والتمركز. يجب موافقة تلك الوثائق من طرف قائد الطائرة الذي يؤكد موافقته بتوقيعه أو باستخدام طريقة مماثلة.  
د) يحدد المستغل طرق تعديلات لحظة الشحن الأخيرة.  
ج) شريطة موافقة الوكالة الوطنية للطيران المدني يمكن للمستغل استخدام طريقة غير الطرق المنصوص عليها بالنقطين أ و ب.

10.7 ملحق 1 - كتلة وتمركز

(أ) تحديد الكتلة القاعدية للطائرة

(i) وزن الطائرة

يتم عادة وزن الطائرات الجدد بالمصنع ولا يمكن استخدامها إلا إذا أجرى لها وزن جديد ضروري في حالة تصحيح كشوفات الكتل والتمركز حسب التعديلات أو التغييرات التي يقام بها على الطائرات. لا تجوز إعادة وزن الطائرات التابعة لمستغل ذا برنامج ضبط الكتلة المعتمد دون استخدامها من طرف مستغل جديد. إلا إذا انقضت 4 سنوات من تاريخ آخر وزن.

(ii) تتم إعادة الكتلة والتمركز لكل طائرة بصفة منتظمة. المجال الأكبر بين وزنين يجب تحديده من طرف المستغل وعليه أن يكون متطابقا مع متطلبات النقطة 1 ب (عموميات).

وبالإضافة إلى ذلك فيجب إعداد كتلة وتمركز كل طائرة كل مرة بواسطة :

(A) الوزن أو  
(B) الحساب إذا كان المستغل قادرا على إثبات صلاحية طريقة الحساب المختارة ما دام تراكم تعديلات الكتلة القاعدية يفوق  $\pm 0.5\%$  من الكتلة العليا وقت الهبوط أو تراكم تعديلات وضعية CG يفوق  $0.5\%$  من الحبل الأيروديناميكي المتوسط.

(2) كتلة ومركز التوازن المعياري للأسطول

(i) بالنسبة لأسطول أو مجموعة طائرات من نفس النموذج ومن نفس الشكل يمكن استخدام الكتلة القاعدية والتمركز المتوسطين ككتلة وتمركز للأسطول شريطة أن تظل الكتل القاعدية والتمركزات الفردية في الحدود المشار إليها بالنقطة (ii) كما تطبق المعايير المشار إليها بالنقاط (iii) و (iv) و (أ) و 3.

(ii) جوازات

(A) في حالة ما إذا كانت الكتلة القاعدية لأي طائرة موزونة أو الكتلة القاعدية المحسوبة لأي طائرة تابعة لأسطول تتغير بأكثر من  $\pm 0.5\%$  من الكتلة العليا الهيكلية وقت الهبوط بالمقارنة مع الكتلة القاعدية الجرافية للأسطول التي أعدت أو في حالة ما إذا كان التمرکز يتغير بأكثر من  $\pm 0.5\%$  من الحبل الأيروديناميكي المتوسط بالمقارنة مع التمرکز الجرافي للأسطول فإن الطائرة المعنية يجب أن تسحب من هذا الأسطول. يمكن تشكيل أساطيل مختلفة حيث يكون كل واحد منها ذا كتلة متوسطة تابعة لأسطول مختلف.

(B) في حالة إذا كانت كتلة الطائرة تقع في مجال الجواز للكتلة القاعدية بالرغم من وجود تمركز الطائرة خارج هامش الجواز المرخص فإن الطائرة بالإمكان استمرار استغلالها في إطار الكتلة القاعدية الجرافية للأسطول المطبقة لكنها بتمركز فردي.

(C) في حالة ما إذا كانت طائرة تبدى بالمقارنة مع الطائرات الأخرى التابعة لنفس الأسطول اختلافا ماديا يمكن تحديده بدقة (مثلا شكل غرف الخدمات أو المقاعد) والتي تؤدي إلى تجاوز مجال جواز قيم الأسطول فإن تلك الطائرة يمكن تثبيتها في الأسطول شريطة أن تكون التصحيحات المناسبة مطبقة على كتلة وتمركز تلك الطائرة.

(D) بالنسبة للطائرات التي لم ينشر حبلها الأيروديناميكي سيتم استغلالها على أساس قيم الكتلة والتمركز الفرديين أو ستخضع لفحص وموافقة خاصين.

(iii) استخدام القيم الجرافية للأسطول

(A) يتحقق المستغل بعد وزن الطائرة أو في حالة وجود تغيير في تجهيزات أو شكل الطائرة من أن الطائرة لا تزال واقعة في مجال الجواز المنصوص عليه بالنقطة (2) (ii).

(B) بالنسبة للطائرات التي لم تخضع لوزن منذ آخر تقييم للكتلة الجرافية للأسطول يمكن تثبيتها في الأسطول المستغل بالقيم الجرافية للأسطول شريطة أن تراجع القيم الفردية بواسطة حساب وأن تكون واقعة في مجال الجواز المحدد بالنقطة (2) (ii). في حالة ما إذا كانت تلك القيم الفردية خارجة عن المجالات المرخصة فعلى المستغل أن يحدد قيم جرافية جديدة للأسطول تستوفي الشروط المنصوص عليها بالنقطتين (2) (i) و (ii) أو أن يستغل طائرات خارجة عن الجوازات بقيم فردية.

(C) لإدماج طائرة في أسطول مستغل على أساس القيم الجرافية للأسطول على المستغل أن يتحقق، عن طريق الوزن، من أن القيم الحقيقية تظل في حدود الجوازات المحددة في النقطة (2) (ii).

(iv) من أجل استيفاء النقطة (2) (i) يجب تحديد القيم الجرافية للأسطول عند نهاية كل تقييم للكتل الجرافية للأسطول على الأقل.

(3) عدد الطائرات التي يقام بوزنها للحصول على القيم الجرافية للأسطول.

(i) نتكن n عدد الطائرات ضمن أسطول مستغل على أساس القيم الجرافية للأسطول المستغل حسب الجدول أدناه.

عدد طائرات الأسطول	العدد الأدنى للأوزان
2 أو 3	N
من 4 إلى 9	$2/(n+3)$
10 أو أكثر	$10/(n+5)$

توزيع المسافرين من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.

(2) التمرکز أثناء الطيران. فضلا عن احترام الترتيبات المشار إليها في النقطة (d) (1) فعلى المستغل إثبات أن الإجراءات تأخذ كلية بعين الاعتبار للتغيرات القصوى للتمرکز أثناء الطيران بسبب حركات المسافرين وأنطاقم والاستهلاك ونقل الوقود.

10.8 إجراء قياس قيم الكتل الجرافية المراجعة بالنسبة للمسافرين والامتعة

(أ) المسافرين  
(1) قياس الكتلة عن طريق التعبير إن الكتلة المتوسطة للمسافرين وأمتعتهم اليدوية تحدد عن طريق الوزن على أساس عينات عشوائية. يجب أن يكون انتقاء العينات العشوائية ممثلا من حيث طبيعتها واتساعها لحجم المسافرين باعتبار نوع الاستغلال وتردد الطيران على المسارات المختلفة والطيران ذهابا وإيابا والموسم وسعة مقاعد الطائرة.  
(2) حجم العينة. يجب أن تغطي على الأقل حملة الوزن أكبر القيم التالية:

(i) عدد مسافرين يحسب انطلاقا من عينة تقاس من طرف الطيار على أساس الإجراءات الإحصائية العادية بهامش دقة قدره 1% بالنسبة للكتل المتوسطة المطابقة لـ "البالغين فقط" و2% بالنسبة للكتل المتوسطة المطابقة للرجال والنساء على حده، و

(ii) بالنسبة للطائرات  
(A) ذات سعة تساوي أو تفوق 40 مقعدا مسافرا مجموع 2000 مسافر و  
(B) ذات سعة تقل عن 40 مقعدا مسافرا عددا يساوي 50 مرة عدد مقاعد المسافرين

(3) الكتل المتعلقة بالمسافرين. الكتل المتعلقة بالمسافرين يجب أن تشمل كتلة حوائجهم الشخصية المنقولة خلال الصعود على متن الطائرة. على الأطفال الرضع أن يخضعوا للوزن صحبة البالغ الذي يسافرون معه خلال انتقاء العينات العشوائية المخصصة لقياس كتل المسافرين.

(4) مكان الوزن. يختار مكان وزن المسافرين في أقرب مكان من الطائرة حيث أن كتلة المسافر لن قابلة للتغيير بسبب التخلي أو اقتناء حوائج شخصية قبل الصعود.

(5) الميزان. يجب على الميزان المستخدم لوزن المسافرين أن تكون سعته 150 كلغ على الأقل و أن يكون مدرجا من 500 غ إلى 500 غ وأن تكون دقته قدرها 0.5% أو 200 غ تقريبا (أكبر إحدى القيمتين).

(6) كشوف قيم الكتلة. يتم كشف كتلة المسافرين وصنف المسافر (رجل، امرأة، طفل) ورقم الطيران بالنسبة لكل طيران مدرج في حملة الوزن.

(ب) الامتعة المسجلة. إن الإجراءات الإحصائية لتحديد الكتل الجرافية المراجعة على أساس المعدل الأدنى المطلوب لكتل أمتعة العينة أساسي وهو نفسه المتعلق بالمسافرين والمفصل بالنقطة (أ) (1). بالنسبة للامتعة فإن هامش الدقة يبلغ 1%. يجب وزن 2000 أمتعة مسجلة على الأقل.

(ii) إن الطائرات التي لم يتم بوزنها منذ زمن طويل يجب أن يتم انتقاؤها خلال اختيار الطائرات التي سيقام بوزنها.

(iii) لا يجوز للفترة ما بين تقييمين لكتل الأسطول أن تتجاوز 48 شهرا.

(4) طريقة الوزن  
(i) يقوم بالوزن إما المصنع أو إما هيئة صيانة معتمدة.

(ii) نتخذ الاحتياطات المعتادة وتدرج في السلوك الحسنة الرامية خاصة إلى:

(A) التحقق من أن الطائرة وتجهيزاتها كاملة.

(B) التأكد من أن السوائل قد تم اتخاذها بعين الاعتبار

(C) التأكد من نظافة الطائرة و

(D) التأكد من أن الوزن قد أجرى في سقيفة مغلقة

(iii) على كل التجهيزات المستخدمة للوزن أن تكون معيرة بصفة صحيحة وأن تعاد إلى الصفر وتستخدم بصفة مطابقة لتعليمات المصنع وأن يكون الميزان معيرا إما من طرف المصنع أو إما من طرف المصلحة الوطنية للأوزان والقياسات أو هيئة مؤهلة لذلك الغرض خلال السنتين الأخيرتين السابقتين للوزن أو خلال فترة يحددها مصنع تجهيزات لتكون الفترة المعتمدة أقل الفترتين. على تجهيزات الوزن أن تقيس وزن كتلة الطائرة بدقة.

(b) الكتل الجرافية الخاصة بالحمولة التجارية. فضلا عن الكتل الجرافية المحسوبة بالنسبة للمسافرين والامتعة المسجلة فعلى المستغل أن يخضع لموافقة الوكالة الوطنية للطيران المدني في الكتل الجرافية لعناصر الشحن الأخرى.

(c) حمولة الطائرة

(1) على المستغل أن يتأكد من أن حمولة طائراته يقام بها تحت رقابة عمال مؤهلين.

(2) على المستغل أن يتأكد من أن حمولة النقل متناسقة مع المعطيات المستخدمة لحساب كتلة وتمرکز الطائرة.

(3) على المستغل أن يحترم التحديدات الإضافية للهيكل مثل مقاومة الأرضية و/أو حمولة العليا للمتر الخطي و/أو الكتلة العليا لمقصورة الحمولة و/أو التحديدات العليا للأماكن الجالسة.

(d) التحديدات المتعلقة بالتمرکز  
(1) الغلاف العملياتي للتمرکز.

باستثناء إذا كانت المقاعد لم تمنح و تأثير عدد المسافرين نصف المقاعد و الحمولة في كل مقصورة شحن و الوقود في كل مخزون لم تؤخذ بعين الاعتبار بالدقة في حساب التمرکز فتطبق هوامش عملياتية على غلاف التمرکز المرخص. لتحديد هوامش التمرکز فإن إمكانية الفروق مقارنة بتوزيع الحمولة المقررة يجب برمجتها. في حالة ما إذا كانت المقاعد ليست ممنوحة فيقوم المستغل بإجراءات بغية التأكد من أن طواقم القيادة والقمرة قد اتخذوا الإجراءات التصحيحية في حالة شغل المقاعد حسب نموذج طول إلى أقصى حد. يجب انموافقة على هوامش التمرکز والإجراءات العملياتيية المصاحبة بما في ذلك الافتراضات في مجال

- (F) كتلة الوقود وقت الإقلاع وكتلة وقود الرحلة  
 (G) كتلة المنتجات الإستهلاكية غير الوقود  
 (H) تشكيلة الحمولة تتألف من مسافرين أمتعة شحن وصابرة التوازن.  
 (I) الكتلة وقت الإقلاع و الكتلة وقت الهبوط والكتلة دون وقود.  
 (J) توزيع الحمولة  
 (K) مواضيع مطبقة لمركز توازن الطائرة و  
 (L) القيم الحدية للكتلة والمركز  
 (ii) شريطة موافقة الوكالة الوطنية للطيران المدني فإنه بإمكان المستغل إهمال بعضا من تلك المعلومات عن وثائق الكتلة والمركز.  
 (2) تغييرات آخر لحظة. في حالة تغييرات آخر لحظة بعد إعداد وثائق الكتلة والمركز فإن ذلك التغيير يجب أن يعلم به قائد الطائرة وأن يدون على وثائق الكتلة والمركز. إن التعديلات الكبرى التي تجرى في آخر لحظة المسموح بها والمتعلقة بعدد المسافرين أو الحمولة الموضوعه في حجرة انحناب يجب أن تحدد في كتاب العمليات. في حالة تجاوز تلك القيم الكبرى فإنه يجب إعداد وثائق كتلة ومركز جديدة.  
 (ب) الأنظمة المعلوماتية. في حالة إعداد وثائق الكتلة والمركز بواسطة نظام معلوماتي للكتلة والمركز على المستغل أن يتحقق من كاملية المعطيات المحصول عليها بواسطة ذلك النظام. يضع نظاما يسمح بالتحقق من أن تعديلات المعلومات المدرجة قد تم دمجها كما ينبغي في النظام وأن هذا الأخير يعمل بصحة صحيحة ومناصلة ويضبط المعطيات الخروج من النظام كل 6 أشهر على الأقل.  
 (ج) الأنظمة المنفولة على المتن للكتلة والمركز. يلزم المستغل الذي ينوي استخدام نظام معلوماتي منقول على المتن للكتلة والمركز كمصدر أولي لتحرير الطيران بالحصول على موافقة الوكالة الوطنية للطيران المدني.  
 (د) نظام نقل معطيات. في حالة ما إذا كانت وثائق الكتلة والمركز مرسلة إلى طائرات بواسطة نظام نقل المعطيات يجب أن تودع أيضا نسخة من الوثائق النهائية للكتلة والمركز المقبولة من طرف قائد الطائرة

## الفصل 11

- شروط الاستغلال التي يجب احترامها من طرف أفراد طاقم القيادة وعاملي طاقم القمرة والوكلاء الفنيين للعمليات خلال مزاوله وظيفتهم.  
 11.1 مجال التطبيق :  
 يهدف هذا الفصل إلى تحديد شروط الاستغلال التي يجب احترامها من طرف أفراد طاقم القيادة وعاملي طاقم القمرة والوكلاء الفنيين للعمليات خلال مزاوله وظيفتهم.  
 11.2 وظائف أفراد طاقم القيادة وعاملي القمرة  
 11.2.1 يشكل أفراد طاقم القيادة وعاملي القمرة المنقولين من أجل خدمة الطائرة أثناء الطيران طاقم الطائرة.  
 وكذلك يمكن إدراج ضمن ذلك الطاقم عاملي الطيران المهنيين الذين هم وفق إما ترتيبات تنظيمية وإما

(ج) تحدد الكتل الجرافية المراجعة للمسافرين وللأمتعة المسجلة

- (1) يجب القيام بتحليل إحصائي من أجل التأكد من أن استخدام الكتل الجرافية للمراجعة للمسافرين والأمتعة المسجلة بدلا من استخدام الكتل الحقيقية المحددة عن طريق الوزن لا يمس سلامة الطيران. ينتج ذلك التحليل قيما للمسافرين والأمتعة وكذلك معطيات أخرى.  
 (2) بالنسبة للطائرات ذات 20 مقعد مسافر أو أكثر تطبق تلك المعدلات كقيمة الكتلة الجرافية المراجعة بالنسبة للرجال والنساء.  
 (3) بالنسبة للطائرات ذات سعة صغيرة تضاف العناصر التالية إلى الكتلة المتوسطة للمسافرين للحصول على قيمة جرافية مراجعة:

عدد المقاعد	عناصر إضافية مطلوبة على الكتلة
من 1 إلى 5 مدرجة	16 كلغ
من 6 إلى 9 مدرجة	8 كلغ
من 10 إلى 19 مدرجة	4 كلغ

- يتشكل خيار آخر من تطبيق قيم الكتل الجرافية المراجعة (المعدلات) "جميع البالغين" على الطائرات ذات 30 مقعد مسافر أو أكثر.  
 تطبق الكتل الجرافية (المعدلات) للأمتعة المسجلة على الطائرات ذات 20 مقعد مسافر وأكثر.  
 (4) يمكن للمستغل أن يقدم للوكالة الوطنية للطيران المدني مخططا مفصلا عن حملة الوزن للموافقة وأن يطبق بعد ذلك فارق بالمقارنة مع قيمة الكتلة الجرافية المراجعة شريطة أن تكون هذه الأخيرة محددة عن طريق الإجراء المفصل في هذا الملحق. إن تلك الفوارق يجب أن تراجع بمجالات لا تتعدى 5 سنوات.  
 (5) تتأسس قيم الكتل الجرافية "جميع البالغين" على معدل رجال/نساء قدره 20/80 بالنسبة لجميع الطيران ما عداى شارتيرات العطل التي يحتفظ بمعدلها البالغ 50/50. في حالة أراد المستغل أن يحصل على إذن استخدام معدل مخالف بالنسبة لمسارات خاصة وطيران خاص يجب أن تقدم للوكالة الوطنية للطيران المدني وأن تبرز أن المعدل رجال/نساء الجديد محافظ ويغطي على الأقل 84% من معدلات رجال نساء الحقيقية على عينة تتشكل من 100 طيران نموذجية على الأقل.

(6) توسع كتل متوسطة موجودة إلى الكلف واحد تقريبا. وتوسع الأمتعة المسجلة إلى 500 غ تقريبا في حالة وجودها.

10.9 الملحق 2: وثائق الكتلة والمركز

- (أ) وثائق الكتلة والمركز  
 (1) محتوى  
 (i) يجب على وثائق الكتلة والمركز أن تحتوي على المعلومات التالية :  
 (A) تسجيل وطراز الطائرة  
 (B) رقم الطيران والتاريخ  
 (C) هوية قائد الطائرة  
 (D) هوية الشخص الذي يعد الوثائق  
 (E) الكتلة القاعدية والمركز المطابق للطائرة

- مساعدة قائدة الطائرة في تحضير الطيران وتزويده بالمعلومات الضرورية لذلك الغرض
- مساعدة قائد الطائرة في تحضير مخطط طيران العمليات وفي التوقيع على وثائقه إن وجدت وتسليمها للهيئات المختصة.
- تزويد قائد الطائرة أثناء الطيران بواسطة الوسائل المناسبة بمعلومات يمكنها أن تكون ضرورية لسلامة الطيران
- في حالة الطوارئ إعطاء عند الاقتضاء انطلاقاً للإجراءات المشار إليها في كتاب العمليات
- 11.4 شروط الاستغلال التي يجب احترامها من طرف أفراد طاقم القيادة خلال مزاولة وظائفهم.
- 11.4.1 عموميات
- 11.4.1.1 على المستغل أن يضمن :
  - (أ) أن تكون تشكيلة طاقم القيادة وعدد أفراد طاقم القيادة المعينون لوظائف عمل محددة متطابقة مع كتاب طيران الطائرة وإلا تكون أقل من الحد الأدنى المشار إليه بكتاب العمليات.
  - (ب) أن طاقم القيادة يشمل أعضاء طاقم القيادة الإضافيين في حالة تطلب ذلك نوع العمليات وألا يكون أقل من العدد المحدد بكتاب العمليات.
  - (ج) أن جميع أفراد طاقم القيادة حائزون على إجازة مناسبة وسارية الصلاحية وأن يكونوا مقترنين ومؤهلين على القيام بالمهام المنوطة بهم.
  - (د) القيام بالإجراءات المقبولة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني لتفادي تجمع أفراد طاقم القيادة الذي ليست لديهم تجربة ضمن طاقم واحد.
  - (هـ) وأن طياراً من ضمن طاقم القيادة يعين قائد الطائرة بإمكانه أن يفوض قيادة الطيران لطيار آخر مؤهلاً قانونياً و
  - (و) أن يشمل طاقم القيادة عضو طاقم حائل على إجازة ميكانيكي طيران إذا كان منصوصاً في كتاب الطيران وجود وكيل عمليات لوحة أنظمة
- 11.4.1.2 العدد الأدنى للطاقم بالنسبة للطيران الآلي والطيران الليلي على المستغل التأكد من :
  - (أ) أن طاقم القيادة الأدنى لأية طائرة برفع توربينتيه و بأبكر تصميم معتمد لمقاعد المسافرين يزيد عدده على 9 و بالنسبة لكل طائرة ذات محرك أن يكون عدد طاقم الطيارين اثنين أو
  - (ب) أن أية طائرة أخرى غير منصوص عليها بالفقرة 11.4.1.2 أعلاه يقودها وطيار وحيد في حدود احترام متطلبات الفقرة 11.5 أدناه. وفي حالة عدم احترام متطلبات تلك الفقرة فيكون العدد الأدنى للطاقم طيارين اثنين.
- 11.4.1.3 إن عضو طاقم القيادة:
  - (أ) مسؤول عن القيام الصحيح في مهامه :
    - (1) المتعلقة بسلامة الطائرة وركابها و
    - (2) المنصوص عليها ضمن التعليمات والإجراءات المحددة ضمن كتاب العمليات.
  - (ب) ملزم :
    - (1) بتقديم تقرير لقائد الطائرة عن أي عرضي يتوقع أنه يشكل أو يشكل تأثيراً على السلامة و

- ترتيبات متخذة من طرف شركة النقل الجوي المحددة بكتاب العمليات على متن في إطار وظيفة بيداغوجية أو تفتيش أو إخبارية قد تساهم في سلامة طيران النقل الجوي.
- يكلف أفراد طاقم القيادة بمهام مرتبطة بوظائف " قيادة الطائرة" و " القيادة" و "الميكانيكا" و "الملاحة" و "الاتصالات" كما هي محددة أدناه. كما يشاركون في مهام وظيفة الإنقاذ - النجدة.
- يكلف أفراد طاقم القمرة بالمهام المرتبطة بوجود المسافرين وخاصة وظيفة الإنقاذ - النجدة.
- 11.2.2 تشمل وظيفة "قيادة الطائرة" اتخاذ جميع القرارات الضرورية للقيام بالمهمة وجميع المهام التي يحددها النظام الفني المعمول به.
- 11.2.3 تشمل وظيفة "القيادة" المهام التي تمكن من تحريك الطائرة في ظروف طيران رؤية أو طيران آلي (VMC أو UMC) من أجل تتبع المسار المبتغى.
- 11.2.4 تشمل وظيفة "الميكانيكا" المهام التي تمكن ضمان أرضاً وجواً:
  - (أ) فحص الطائرة وتجهيزاتها أثناء الطيران وخاصة بعد تدخلات المقام بها في التوقف.
  - (ب) تشغيل ومراقبة المحركات والأنظمة والأجهزة الخاصة بالطائرة
  - (ج) القيام بالتحريكات الخاصة وتحريكات الإغاثة أو الاستعجال للاحتراز من عجز تشغيل محركات والأنظمة والأجهزة الخاصة بالطائرة.
  - (د) إعداد تقرير عن الحالة الفنية للطائرة
- 11.2.5 تشمل وظيفة "الملاحة" جميع المهام التي تمكن من تحديد:
  - (أ) الموقع الجغرافي
  - (ب) تتبع المسار المبتغى وتثبيت الطائرة على ذلك المسار بفارق جانبي وفارق طولي متطابقين مع المعايير المعمول بها.
- 11.2.6 تشمل وظيفة "الاتصال" جميع المهام التي تمكن من ضمان الاتصالات الكهروإلستكية مع المطارات ومراكز المراقبة والأخبار أثناء الطيران والمحطات الأرضية والمشاركة في تشغيل تجهيزات الملاحة اللاسلكية.
- 11.2.7 تشمل وظيفة "السلامة - إنقاذ" جميع المهام المتعلقة بمراقبة وحماية المسافرين على متن الطائرة أثناء الطيران أو فوق الأرض أو خلال عمليات الذهاب أو الإياب أو إذا كان النظام يوجب ذلك. تشمل تلك الوظيفة خاصة :
  - (أ) تطبيق التعليمات الأمن والسلامة بما في ذلك الفحوص المقررة ضمن تلك التعليمات.
  - (ب) مراقبة القمرة وملحقاتها ومحاربة الحرائق
  - (ج) الإسعافات الأولية التي تقدم للمسافرين المرضى أو الجرحى
  - (د) حماية القمرة والمسافرين في حالة طوارئ بما في ذلك تنظيم الإخلاء الاستعجالي
- 11.3 وظائف الوكلاء الفنيين للعمليات.
  - على الوكلاء الفنيين للعمليات خلال القيام بوظائفهم في إطار مناهج التخطيط والمساعدة والإعداد والقيام بالطيران:

- والامتحانات المطلوبة بالفقرة 11.4.6.4 أدناه قبل القيام بطيران خطوط جوية تحت إشراف.
- (ز) أن الامتحان المطلوب بالفقرة 11.4.6.3 أدناه قد أجري إثر طيران خطوط جوية تحت إشراف:
- (i) أن أحد أفراد طاقم القيادة الذي يقوم بتدريب ملائمة لا يزال خدمة طيران على طائرة من طراز أو فئة أخرى دون انتهاء أو إنهاء التدريب و
- (ii) أن التكوين على تسيير موارد الطاقم مدرج في تدريب الملائمة
- 11.4.3.2 في حالة تغيير الطراز أو الفئة فإن الامتحان المطلوب بالفقرة 11.4.6.2 أدناه يمكن إدراجه مع امتحان اللياقة المطلوب لأهلية طراز أو فئة
- 11.4.3.3 أنه بإمكان إدراج تدريب الملائمة وتدريب أهلية الطراز أو الفئة معا.
- 11.4.4 التكوين على الفروقات وتكوين تكييف
- 11.4.4.1 على المستقل التأكد من عضو طاقم القيادة يتابع :
- (أ) تابع تكوين على الفروق :
- (i) إذا كان يمارس على نوع طائرة من نفس الطراز أو على طراز طائرة آخر من نفس الفئة التي يمارس عليها مهامه بصفة طبيعية أو
- (ii) في حالة تغيير معدات أو إجراءات على طرازات أو أنواع يمارس عليها وظائفه بصفة طبيعية وتتطلب معارف إضافية وتكونا على جهاز تدريب خاص.
- (ب) تكوين تكييف
- (i) إذا كان يمارس وظائفه على متن طائرة من نفس الطراز أو النوع أو
- (ii) في حالة تغيير معدات أو إجراءات على طرازات أو أنواع يمارس عليها وظائفه بصفة طبيعية وتتطلب معارف إضافية
- 11.4.4.2 على المستقل أن يحدد في كتاب العمليات الشروط التي بمقتضاها يلزم القيام بتكوين على الفروقات وتكوين تكييف
- 11.4.5 التعيين كقائد طائرة
- 11.4.5.1 للحصول على ترقية طيار مساعد إلى وظيفة قائد طائرة أو للتقليد المباشر لوظيفة قائد طائرة على المستقل التأكد من :
- (أ) أن كتاب العمليات يحدد حدا أدنى من التجربة المقبولة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني و
- (ب) أن طيار طاقم القيادة المتشكل من أكثر من طيار يتابع تدريباً خاصاً في القيادة
- 11.4.5.2 أن التدريب على القيادة المطلوب بالفقرة ب أعلاه يجب أن يكون منصوصاً بكتاب العمليات وأن يشمل على الأقل ما يلي :
- (أ) تكوين على محاكي طيران (بما في ذلك التدريب على الطيران الموجه / خط) و/ أو تكوين أثناء الطيران.
- (ب) امتحان خارج الخط للمستقل على وظيفة "قائد طائرة"
- (ج) مسؤوليات قائد الطائرة
- (د) التكيف أثناء الخط بصفة قائد طائرة تحت الإشراف

- (2) يلزم باستخدام نظام تقارير عرضيات المستقل. في جميع الحالات ترسل نسخة من التقرير أو التقارير إلى قائد الطائرة المعني.
- (ج) يلزم بعدم القيام بوظائفه على طائرة :
- (1) إذا كان تحت تأثير أودية أو مخدرات أو كحول أو أي مادة يمكنها التأثير على قواه العقلية إلى حد الاضرار بالسلامة.
- (2) إذا كان يراوده شك حول قدرته بالقيام بالمقام المنوط به (خاصة بعد غطس عميق أو تبرعه بالدم أو تعب)
- (د) عليه عدم :
- (1) استهلاك كحول أثناء 9 ساعات سابقة لساعة التقديم المحددة لخدمة الطيران أو بداية الاحتياط.
- (2) استهلاك الكحول أثناء الفترة التي يمارس خلالها مهامه كعضو طاقم
- 11.4.1.4 على عضو طاقم القيادة الحائز على إجازة لا تمكن له ممارسة امتيازاتها إلا إذا كان مرتدياً نظارات تصحيحية أن تكون بحوزته نظارات تصحيحية استبدالية إذا كانت لديه نية ممارسة إجازته.
- 11.4.2 التكوين التكميلي:
- على المستقل التأكد من أن:
- أي عضو طاقم قيادة لم يكن قد زاول وظيفته في النقل الجوي العمومي
  - و أي عضو طاقم قيادة مكتتب حديثاً وفقاً للمعايير المحددة في كتاب العمليات يتابع تكويناً تكميلياً محددًا بكتاب العمليات ومتعلقاً بالمواد المحدد بالفقرة 11.4.1.4 أدناه.
- 11.4.3 تدريب الملائمة والامتحان (انظر الفقرة 11.7 أدناه)
- 11.4.3.1 على المستقل أن يتأكد من:
- (أ) أن عضو طاقم القيادة يتابع تدريباً تأهيل طراز. إذا كان تجاوزه من طراز طائرة إلى طراز طائرة أخرى يقتضى أهلية طراز جديدة.
- (ب) أن عضو طاقم قيادة يتابع تدريب ملائمة قبل القيام بطيران خطوط جوية بدون إشراف :
- (i) خلال التحول إلى طائرة ذات أهلية طراز أو فئة جديدة مطلوبة أو
- (ii) خلال تغيير المستقل
- (ج) أن أي تدريب ملائمة يقدمه عاملون مؤهلون قانونياً ويتطابق مع برنامج التكوين المفصل المدرج في كتاب العمليات والمعتمد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني
- (د) أن محتوى التكوين الضروري لتدريب الملائمة للمستقل يعد بالأخذ في الحسبان لمستوى التكوين السابق لعضو طاقم القيادة كما هو مبين في ملفات التكوين المنصوص عليها في الفقرة 11.4.12 أدناه.
- (هـ) أن المعايير الدنيا للأهلية والتجربة المطلوبتين من أفراد طاقم القيادة قبل متابعة تدريب الملائمة محددة في كتاب العمليات.
- (و) أن أي عضو طاقم قيادة يخضع للامتحانات المطلوبة بالفقرة 11.4.6.2 وكذلك التكوين

تلك الظروف. في تلك الحالة يمكنه مخالفة قواعد الإجراءات ومناهج العمليات من أجل السلامة.

11.4.5.5 على المستغل أن يتخذ أي قرار معقول للتأكد من أن جميع الأشخاص موجود على متن الطائرة يمثلون جميع الأوامر الصادرة من قائد الطائرة بغية ضمان سلامة الطائرة والأشخاص والأشياء المنقولة وفقا للنظام المعمول به

11.4.5.6 على قائد الطائرة بعد أي عرضي أثناء الطيران أن يقدم تقريرا للوكالة الوطنية للطيران المدني عبر المستغل الذي يتبع له عن أي عرضي يشكل أو قد يشكل تهديدا لسلامة الطيران

على التقارير أن ترسل في ظرف 72 ساعة بعد وقوع الحادثة.

11.4.6 تدريبات وامتحانات دورية (انظر فقرتي 11.8 و 11.9 أدناه)

11.4.6.1 11.4.6.1 عموميات على المستغل التأكد :

(أ) من أن كل فرد من أفراد طاقم القيادة خضع لتدريبات وامتحانات دورية وأن تلك التدريبات والامتحانات ملائمة مع طراز أو نوع الطائرة التي تؤذن للطاقم ممارستها.

(ب) أن برنامج التدريب والامتحانات الدورية مدرج في كتاب العمليات

(ج) أن التدريب الدوري الذي يقدم من طرف العاملين هو كما يلي:

(i) حصة إنعاش على الأرض من طرف عاملين مؤهلين قانونيا

(ii) تدريب على طائرة / محاكي طيران من طرف مدرب / ممتحن أهلية طراز أو من طرف مدرب أهلية طراز (تدريب طيران محاكي)

(iii) تدريب وامتحان سلامة - إنقاذ من طرف عاملين مؤهلين قانونيا و

(iv) تدريب على تسيير موارد الطاقة من طرف عاملين مؤهلين قانونيا

(د) أن الامتحانات الدورية التي تجرى من طرف العاملين هي كما يلي:

(i) امتحان خارج الخط للمستغل من طرف مدرسين مقترحين من طرف المستغل ومعتدين من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني بصفتهم ممتحنين معينين لأهلين الطراز و

(ii) امتحان داخل الخط من طرف قائدي طائرة معينون من طرف المستغل ومعتمدون من طرف الوكالة.

(هـ) أن كل فرد من أفراد طاقم القيادة قد أجرى الامتحانات خارج الخط للمستغل ضمن طاقم متشكل.

11.4.6.2 الامتحان خارج الخط للمستغل

(أ) على المستغل التأكد من :

(i) أن كل فرد من أفراد طاقم القيادة قد خضع لامتحانات خارج الخط للمستغل لإثبات قدرته على القيام بالإجراءات العادية وغير العادية والاستثنائية.

(ii) أن يجري الامتحان دون مراجع رؤية خارجية إذا كان عضو طاقم القيادة مطالب بالممارسة ضمن الطيران الآلي.

يلزم الطيارين الحاصلين على أهليات طراز طائرة ب 10 رحلات على الأقل

(هـ) القيام بامتحان على الخط بصفة قائد طائرة كما هو مطلوب بالفقرة 11.4.6.3 أدناه وكذلك أهلية تخصص المسار والمطار المطلوبة بالفقرة 11.4.9 أدناه.

(و) التكوين على تسيير موارد الطاقة.

11.4.5.3 إن قائد الطائرة :

(1) مسؤول أثناء مدة الطيران عن استخدام الطائرة عن كامل سلامتها وعن سلامة ركابها

(2) لديه السلطة لإعطاء الأوامر التي يراها ضرورية لضمان أمن الطائرة والأشخاص والأشياء المنقولة

(3) لديه السلطة على إنزال أي شخص أو أي جزء من الحمولة يعتبرها يشكلان خطرا حقيقيا على سلامة أو نظافة الطائرة أو ركابها.

(4) لا يجوز له قبول شخص على متن بيده تحت تأثير الكحول أو أدوية أو مخدرات أو أية مادة أخرى إلى درجة تشكل خطر على سلامة الطائرة وركابها.

(5) يحق له رفض نقل أشخاص غير مقبولين أو أشخاص مطرودين أو أشخاص في حالة التوقيف إذا كان نقلهم يشكل خطرا ما على سلامة الطائرة أو ركابها

(6) عليه أن يتأكد أن المسافرين على علم من موضع مخارج الإغاثة وموضع واستخدام معدات السلامة والإنقاذ الملائمة.

(7) عليه التأكد من احترام جميع إجراءات العمليات وقوائم الفحص طبقا لكتاب العمليات

(8) لا يجوز له منح إذن لأحد أفراد الطاقم لممارسة نشاط ما أثناء الإقلاع والصعود الأولي والاقتراب النهائي والهبوط خارج المهام المطلوبة لضمان أمن استغلال الطائرة.

(9) لا يمكنه السماح :

(i) بتعطيل أو قطع أو محو أثناء الطيران لمسجل المتغيرات كما لا يمكنه السماح بعد الطيران لمحو المعطيات المسجلة في حالة حادث أو عرضي موضوع لتقرير إيجباري

(ii) تعطيل أو قطع تسجيل محادثة أثناء الطيران إلا إذا كان يقدر :

- أن المعطيات المسجلة والتي من المفروض أن تمحى أو توماتيكيا يجب المحافظة عليها لبحث حادث أو عرضي أو

- أن المعطيات المسجلة تمحى يدويا خلال أو بعد طيران في حالة حادث أو عرضي موضوع تقرير إيجباري

(10) عليه أن يقرر القبول أو عدمه لطائرة تظهر عدم السير المقبول لقائمة الانحرافات بالمقارنة مع شكل الطراز (CDL) / قائمة دنيا للمعدات

(11) عليه التأكد من أن الفحص السابق للطيران قد أجرى بصفة كاملة

11.4.5.4 على قائد الطائرة أو الطيار الذي وكلت إليه قيادة الطيران في ظروف استعجالية تتطلب قرار أو تصرف فوريين اتخاذ أي إجراء يراه ضروريا في

- التوثيق الشخصية أو غير الشخصية الموضوعة تحت تصرف أفراد طاقم القيادة  
- ملفات عاملي الامتحان المقترحوون للاعتماد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني  
- مناهج الامتحان ودليل المناوب  
- والإجراءات التي ستتخذ في حالة كان الامتحان غير مرضي.

11.4.7 أهلية طيار للممارسة على مقعد أو آخر من مقاعد الطيارين ( أنظر الفقرة 11.10 أدناه ).  
على المستغل التأكد من أن:

(1) الطيار الذي بإمكانه الممارسة على مقعد أو آخر مقاعد الطيارين يخضع لتدريب وامتحان خاصين، و  
(2) برنامج التمرين والامتحان مدرج في كتاب العمليات ومعتمد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.

11.4.8 التجربة الحديثة

11.4.8 على المستغل التأكد من أن:

أ) الطيار لا يرحل في مهامه إلا بعد أن يكون قد اجتاز اختبار معرفة PIC إلا إذا كان قد أجرى بصفته طيارا قائدا خلال 90 يوما السابقة على الأقل 3 إقلاعات و3 هبوطات على متن طائرة أو على محاكي طيران معتمد من نفس الطراز الذي يمارس عليه وعلى المحاكي أن يكون معتمد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني فيما يتعلق بالإقلاعات والهبوطات و.

ب) الطيار المساعد لا يمكنه ممارسة وظائفه إلا إذا كانت قد أجري خلال 90 يوما السابقة على الأقل 3 إقلاعات و هبوطات على متن طائرة من نفس الطراز أو على محاكي من نفس طراز الطائرة الذي يمارس عليه وأن يكون مصدق ومعتمد لهذا الغرض.

11.4.8.2 يمكن تمديد فترة 90 يوما المحددة بالفقرة 11.4.8.1 و(أ) والفقرة 11.4.8.1(ب) إلى 120 يوما على الأكثر في طيران خطوط جوية تحت إشراف مدرب/ممتحن أهلية طراز.

11.4.9 PIC أهلية التخصص على المسار والمطار.

11.4.9.1 على المستغل التأكد من أن الطيار قبل تحويله بصفته PIC على أن تكون لديه معرفة كافية للمسار الذي سيتم إتباعه و المطارات ( بما في ذلك انتخليات) و البني التحتية والإجراءات التي سيقام بتطبيقها.

11.4.9.2 مدة صلاحية أهلية التخصص على المسار والمطار هي 12 شهرا ابتداء من:

(أ) - شهر إكمال الأهلية أو  
(ب) - شهر استخدام آخر لمسار أو مطار.

11.4.9.3 على أهلية التخصص على المسار والمطار أن تجدد باستخدام المسار أو المطار خلال فترة صلاحية المحددة بالفقرة 11.4.9.2 أعلاه.

11.4.9.4 في حالة تجديد مدة صلاحية أهلية التخصص على المسار والمطار السابقة خلال الأشهر الثلاث الأخيرة فإن مدة الصلاحية تمتد إذا من تاريخ تجديدها إلا غاية الشهر الثاني عشر الموالي لتاريخ انتهاء صلاحية أصلية التخصص على المسار والمطار السابقة

11.4.10 الممارسة على أكثر من طراز أو شكل

ب) إن مدة صلاحية امتحان خارج الخط للمستغل هي 6 أشهر ابتداء من نهاية شهر إكمالها. في حالة ما إذا كان الامتحان قد أجرى خلال الشهرين الأخيرين لمدة الصلاحية امتحان خارج الخط للمستغل السابق فإن مدة الصلاحية تمتد إذن من تاريخ إكمالها إلى نهاية الشهر السادس الموالي لتاريخ نهاية صلاحية امتحان خارج الخط للمستغل السابق.

11.4.6.3 الامتحان داخل الخط

على المستغل التأكد من أن أي فرد من أفراد طاقم القيادة يخضع لامتحان داخل الخط على طائرة لإثبات قدرته على تفعيل الإجراءات العادية للاستخدام داخل الخط الميمنة بكتاب العمليات.

إن مدة صلاحية الامتحانات داخل الخط هي 12 شهرا ابتداء من نهاية شهر إكمالها. في حالة إجراء الامتحان في الثلاثة أشهر الأخيرة من مدة صلاحية الامتحان داخل الخط للمستغل السابق فإن مدة الصلاحية تمتد إذا من تاريخ إكمالها إلى غاية نهاية الشهر الثاني عشر الموالي لتاريخ انتهاء صلاحية الامتحان داخل الخط للمستغل السابق.

11.4.6.4 تدريب وامتحان السلامة والإتقاد

على المستغل التأكد من أن أي فرد من أفراد طاقم القيادة يخضع لامتحان حول موضع واستخدام جميع معدات السلامة والإتقاد المنقولة.

إن مدة صلاحية امتحانات السلامة والإتقاد 12 شهرا ابتداء من نهاية شهر إكمالها. في حالة إجراء الامتحان في الثلاثة أشهر الأخيرة من مدة صلاحية الامتحان للمستغل السابق فإن مدة الصلاحية تمتد إذا من تاريخ إكمالها إلى غاية نهاية الشهر الثاني عشر الموالي لتاريخ انتهاء صلاحية الامتحان السلامة والإتقاد للمستغل السابق.

11.4.6.5 تسيير موارد الطاقم

على المستغل التأكد من أن كل فرد من أفراد الطاقم يخضع خلال التدريب الدوري للتمرين على تسيير موارد الطاقم

11.4.6.6 التمرين الأرضي على الإنعاش

على المستغل التأكد من أن أي فرد من أفراد الطاقم قد أجرى تمرين أرضي على الإنعاش كل 12 شهر.

11.4.6.7 المصادقة على برامج التكوين

قبل تطبيق برامج التمرين والامتحانات الدورية على المستغل أن يحصل على المصادقة عليها من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني. على ملف المصادقة على برامج تكوين أفراد طاقم القيادة أن يشمل المعلومات التالية:

- نوسائل المعادية والبيداغوجية المستعملة: محاكي، نماذج، عناصر، طائرات،... الخ. على المستغل أن يبين ما إذا كانت تلك الوسائل ملكا له. وفي حالة عكس ذلك عليه أن يثبت في أي ظروف قد وضعت تحت تصرفه. على المحاكي أو الأجهزة الاصطناعية للطيران أن تكون مصدقة أو معتمدة مسبقا من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني وعلى استعمالها أن يكون مقبولا فيما يتعلق بطراز التدريب والامتحانات المقررة.

11.5.3 على الامتحانات الدورية المطلوبة بالفقرة 11.4.6 من هذا الفصل أن تجري في وضعية قيّدة وحيدة الطيار على طراز أو فئة طائرة معينة وفي بيئة نموذجية للعمليات.

11.5.4 على انطيار أن يكون قد أحرى على الأقل 50 ساعة طيران على طائرة من طراز أو فئة في نظام IFR منها 15 ساعات بصفته PIC.

11.5.5 . على التجربة الحديثة اندنيا المطنوبة نطيار يمارس وحده على المتن في طيران IFR أو ليلا أ، تكون 5 طيران IFR منها 3 اقترابات آلية في 90 يوما السابقة للطيران المقرر على نفس طراز أو فئة الطائرة بصفته طيار وحيد على المتن. يمكن استبدال هذا الشرط بامتحان حول الاقتراب الآلي IFR على نفس طراز أو فئة الطائرة.

#### 11.6 التكوين التكميلي

على المستقل التأكد من أن جميع عناصر التكوين التكميلي المذكورة أعلاه قد اكتملت مقدّمة من طرف

مدربين مؤهلين.

أ - القانون الجوي والنظام الفني

1 - مفاهيم قانونية عامة:

- مصادر القانون

- القانون المدني و الجنائي: مفاهيم مكيفة مع الطيران المدني.

- السلطة والمسؤولية المدنية والجنائية لقائد الطائرة وأفراد الطاقم

- التزامات التقيد بقوانين ونظم وإجراءات الدول التي يزورها ويجتاز سماءها

- تشكيلة التشريع الأوتى للطيران المدني بموريتانيا و النصوص المطبقة وإجراءات التفعيل.

2 - سلطة الطيران المدني في موريتانيا

3 - مسؤولية الناقل الجوي

- المسؤولية المدنية تجاه المسافرين

- المسؤولية المدنية تجاه الآخرين الغير مسافرين خاصة فوق السطح

- المسؤولية المدنية بالنسبة للبضائع المنقولة

- مفاهيم حول تأمينات الطيران

- تحسين حول تبعات المخالفات في حالة عدم احترام تحديدات الضوضاء.

(5) الأحوال الشخصية لعاملي الطيران المحترفين

- الإطار التنظيمي:

. إجازات وأهليات

. معايير اللياقة الطبية

. التكوين التكميلي ، التدريب الدوري و امتحانات التخصص

. العلاقات بين عاملي الطيران وسلطة الطيران المدني

. العلاقات بين عاملي الطيران ورب العمل

ب - تكوين و امتحانات على العمل ضمن الطاقم

ج - إجراءات العمليات

1 - تنظيم العميات

- مسؤوليات

- مراقبة العمليات

- الوقاية من الحوادث وسلامة انطيران

على المستقل التأكد من أي فرد من أفراد طاقم القيادة لا يمارس على أكثر من طراز أو شكل طائرة إلا إذا كان فرد طاقم القيادة غير مؤهل للقيام بذلك.

على المستقل أن يوضح في كتاب العمليات الاجراءات الخاصة و أو التحديدات العملياتية المعتمدة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني لكل نشاط على أكثر من طراز أو شكل يغطي:

1- مستوى التجربة الأدنى لأفراد طاقم القيادة

2 - مستوى التجربة الأدنى على طراز أو شكل قبل البدء في التدريب والنشاط على

طراز أو شكل آخر.

3 - السير الذي من خلاله يكون ويؤهل أفراد طاقم القيادة مؤهلون على طراز أو شكل على طراز أو شكل آخر.

4 - جميع متطلبات التجربة الحديثة المطبقة لكل طراز أو شكل.

11.7 إفادة امتحان الترخيص

على المستقل أن يسلم لكل فرد من أفراد طاقم القيادة إفادة امتحان التخصص (أو تسلم من طرف هيئة معتمدة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني) تثبت أنه خاض بصفة مرضية امتحانات التخصص. على تلك

الإفادة:

- أن تحمل تواريخ التدريبات المتبعة وكذلك تواريخ وفترات صلاحية الامتحان التي اجتازها المعني بنجاح.

- أن تشير عند كل طلب تتقدم به المصالح المختصة بالوكالة الوطنية للطيران المدني المكلفة بالامتحان.

11.4.2 ملفات التكوين

على كل مشغل:

أ - أن يضبط يوميا ملفات جميع التدريبات والتكوينات والأهليات و لامتحانات المتبعة من طرف فرد من أفراد طاقم القيادة والمطلوبة بالفقرات 11.4.2 و 11.4.3 و 11.4.5 و 11.4.6 و 11.4.7 و 11.4.9 أذناه.

ب - أن يضع تحت تصرف الفرد المعني من أفراد طاقم القيادة تحت طلب هذا الأخير ملفات جميع تدريبات التكييف و التمرينات و الامتحانات الدورية.

11.5 العمليات الوحيدة العيار في نظام IFR (الطيار الآلي).

إن الطيران المذكورة بالفقرة 11.4.1.2 من هذا الفصل يمكن أن تقاد حسب IFR أو ليلا من طرف طيار واحد شريطة استيفاء الشروط التالية:

11.5.1 على المستقل أن يدرج في كتاب العمليات برنامج تدريب تكيف وتمرين دوري يشمل الشروط الإضافية اللازمة للعمليات الوحيدة الطيران.

11.5.2 خاصة إجراءات قمر القيادة يجب أن تشمل:

(i) تسيير المحركات وحركات تشغيل الاستعجال

(ii) استخدام لوائح الفحص العادية والغير عادي والاستعجالية

(iii) اتصالات ATC

(iv) إجراءات الذهاب والاقتراب

(v) تسيير القيادة الأوتوماتيكية

(vi) استخدام وثائق مبسطة في الطيران

- (iii) يغطي برنامج التدريب كل 3 سنوات
- (أ) الإستخدام الفعلي لجميع أنواع المخارج
- (ب) عند الاقتضاء تمثيل الطريقة المستعملة لاستخدام المزلفة بصفة صحيحة
- (ج) تمرين مكافحة الحرائق الحقيقية. يجرى على حريق حقيقي أو محاكى بواسطة معدات نموذجية مماثلة لتلك الموجودة في الطائرة. وفي حالة استخدام مطافئ بالهالون يمكن استخدام عنصر إطفاء آخر معتمد من طرف الوكالة الوطنية المدني
- (د) تأثيرات الدخان في فضاء ذا هواء فاسد والاستخدام الفعلي لجميع المعدات الخاصة في بيئة محاكاة مثينة بالدخان.
- (هـ) عند الاقتضاء الاستعمال الفعلي للناريات الحقيقية أو المحاكاة
- (و) عند الاقتضاء تمثيل استخدام زورق الإنقاذ
- (د) تمرين على تسيير موارد الطاقة
- (2) الامتحانات الدورية
- تشمل الامتحانات الدورية:
- (أ) الامتحانات خارج الخط للمستقل :
- (i) تشمل الامتحانات خارج الخط للمستقل حركات التشغيل التالية:
- (A) تسرع - توقف إذا كان محاكي الطيران جاهزا وإلا تمرين حركي فقط
- (B) إقلاع بتعطيل المحرك بين V1 و V2
- (C) اقتراب الدقة الآلي إلى الحدود الدنيا بمحرك معطل بالنسبة لطائرات عديدة المحركات
- (D) اقتراب تقليدي إلى الحدود الدنيا
- (E) اقتراب آلي ابتداء من الحدود الدنيا بمحرك معطل بالنسبة للطائرات عديدة المحركات
- (F) الهبوط بمحرك معطل على طائرة ذات محرك واحد يلزم التمرين الهبوط الاضطراري
- (ii) في حالة إجراء تمارين تعطل محرك على الطائرة فعلى التعطل أن يكون محاكاً.
- (iii) يجب استيفاء الامتحانات المقررة بالفقرات (i) (A) و (F) أعلاه فضلا عن متطلبات النظام الفني للطيران المتعلقة بإجازات وأهليات عاملي الطيران كل 12 شهر ويمكن مزجها مع امتحان خارج الخط للمستقل
- (iv) بالنسبة للطيار يمارس على VFR فقط فإن الامتحانات المقررة بالفقرات (i) (C) و (E) أعلاه يمكن استبدالها باقتراب وإعادة الغاز على عديدة المحركات المعطلة.
- (v) تجرى الامتحانات خارج الخط للمستقل من طرف الممتحن أهلية الطراز
- (ب) امتحانات السلامة والنجدة : إن العناصر الممتحنة هي التي تخضع للتمرين المقرر بالفقرة (i) (C) أعلاه
- (ج) امتحانات على الخط :
- (i) على امتحانات الخط أن تثبت اللياقة بصفة مرضية عند إجراء طيران كامل على الخط الذي يشمل الإجراءات السابقة واللاحقة واستخدام المعدات المتوفرة طبقاً للعمليات.

- 2 - الوثائق والكتب
- كتاب العمليات
- الوثائق المنقولة
- الملاحظات والإرشادات الفنية
- 11.7 تدريبات التكيف
- 1 - على تدريب التكيف أن يشمل:
- أ - تكويننا وامتحننا على الأرض يغطيان أنظمة الطائرة والإجراءات العادية والغير عادية والاستجابية
- ب - تكوين وامتحن السلامة وإتقان الذين يجب إجراءهما قبل بداية التكوين على الطائرة
- ج - تكويننا وامتحننا على الطائرة أو محاكي طيران
- 3 - يتكيف أثناء الخط تحت إشراف وامتحن أثناء الخط
- 2 - على تدريب التكيف أن يقدم حسب الترتيب المحدد بالفقرة 1 أعلاه.
- 3 - في حالة كان احد أفراد طاقم القيادة لم يتابع سابقا تدريب تكيف فعلى المستقل التأكد من أن فرد القيادة يتابع فضلا عن متطلبات الفقرة 1 أعلاه
- تكويننا في الإسعافات الأولية وعند الاقتضاء تدريباً في إجراءات الهبوط التحري باستخدام التجهيزات في الوسط البحري
- 11.8 التمرينات والامتحانات الدورية - طيارين
- 1 - التمرين الدوري
- على التمرين الدوري أن يشمل:
- 1 - حصة إنعاش على الأرض:
- i - تتضمن حصة الإنعاش على الأرض:
- أ - أنظمة الطائرات
- ب - الإجراءات والنظم العملية
- ج - حصيلة الحوادث / انرضيات و الحادئات
- ii - على المعارف المكتسبة خلال حصص الإنعاش أن تضبط بواسطة استجواب وأي وسيلة ملائمة أخرى
- ب - التمرين على الطائرة / محاكي الطيران
- (i) بعد برنامج التمرين على الطائرة /محاكي الطيران بحيث تتم تغطية كل نقص هام في أنظمة الطائرة وكذلك الإجراءات المصاحبة خلال الثلاث سنوات السابقة.
- (ii) في حالة أجريت تمارين عطل محرك على طائرة فعلى عطل المحرك ذلك أن يكون محاكاً.
- (iii) يمزج تمرين محاكي طيران على الطائرة مع الامتحان خارج الخط للمستقل.
- (ج) تمرين السلامة وإتقان
- (i) يمزج تمرين السلامة وإتقان مع امتحان السلامة وإتقان ويجرى على طائرة أو معدات تدريب مختصة أخرى.
- (ii) يغطي سنوياً برنامج تمرين السلامة وإتقان ما يلي:
- (أ) عند الإقتضاء الوضع الفعلي لصدرية إنفاذ
- (ب) الوضع الفعلي لمعدات وقاية التنفس
- (ج) الإستخدام الفعلي للمطافئ
- (د) التدريب حول موضع واستخدام جميع معدات السلامة وإتقان على متن الطائرة
- (هـ) التدريب حول موضع واستخدام جميع أنواع المخارج
- (و) إجراءات السلامة

11.4.6.2 في هذا الفصل التمارين والإجراءات التابعة عادة لمسؤولية قائد الطائرة بصفته طيار غير قائد. إذا كانت تلك الفروقات بين مقعدي اليمين واليسار ليست معبرة (مثلا خلال استخدام الطيار الأوتوماتيكي) يمكن تطبيقها بصفة مختلفة انطلاقا من المقعد الآخر 11.11 شروط العمليات التي يجب احترامها من طرف أفراد طاقم القمرة خلال ممارستهم لوظائفهم.

#### 11.11.1 عموميات

11.11.1.1 لا يجوز لمستغل استخدام طائرة ذات شكل أقصى معتمد بالنسبة لمقاعد المسافرين يفوق 19 إذا كان ينقل مسافرين عدد دون إدراج فرد من أفراد طاقم القمرة مكلف بالقيام بمهام متعلقة بسلامة المسافرين المنصوص عليها في كتاب العمليات.

11.11.1.2 على مستغل أن يقدم للمصادقة عليه العدد الأدنى لعاملي القمرة اللازم لكل طراز طائرة لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني للقيام بإخلاء أمن مسافرين والتي تحدد حسب عدد المقاعد أو عدد المسافرين المنقولين على ذلك العدد أن يكون يساوي على الأقل العدد الأكبر من بين العددين المحصول عليهما بواسطة الحساب التالي:

(i) واحد إذا كان عدد المسافرين يساوي على الأقل 20 و 50 على الأكثر وفوق ذلك فإنه يلزم عاملي طاقم قمرة إضافية حسب قطعة كاملة أو غير كاملة من 50 مسافر.

(ii) العدد في حالة إكمال العدد أو نقص يساوي نصف المخارج على مستوى واحد التي تم تجهيز الطائرة بها والمعترف بها كمخارج نجدة في شكل العمليات المعتمد بالنسبة للطائرات التي تحتوي على متن فإن ذلك الحساب يجري اعتبارا كل واحد منهما على حده إلا إذا كان أحد المتون لا يمتلك إلا مخرجا واحدا على مستوى واحد وأن يكون مشغولا من طرف 20 مقعدا مسافرا على الأقل. تعتبر مخارج ذات مستوى واحد المخارج من نوع (i) A و (ii) المحددة في نظم الطيران.

11.11.1.3 بإمكان الوكالة الوطنية للطيران المدني في ظروف استثنائية مبررة أن تطلب بعدد أفراد طاقم قمرة لطراز طائرة أكبر من الذي يقدمه المستغل للمصادقة عليه.

11.11.1.4 وجود أفراد طاقم قمرة على مناصب الإخلاء الاستعجالي:

على المستغل التأكد من أن أفراد طاقم القمرة يستغلون مقاعد مثبتة بمناطق الإخلاء الاستعجالي أثناء الإقلاع والهبوط وخلال كل مرة يعطي قائد الطائرة أمره بذلك.

11.11.1.5 حماية أفراد طاقم القمرة أثناء الطيران على كل فرد من طاقم القمرة أن يستغل مقعده ويغلق حزامه و درعه/ أو إذا كان المقعد مزودا به أثناء الإقلاع والهبوط كل مرة يعطي فيها قائد الطائرة الأمر بذلك.

#### 11.11.2 الشروط الدنيا

على المستغل التأكد من أن أفراد طاقم القمرة:

- أعمارهم 21 سنة على الأقل

(ii) يجب تقييم طاقم القيادة عن نياقته في تسيير موارد الطاقة

(iii) إذا كان الطيارون مكلفون بمهام طياري قياديين أو طياريين غير قياديين فعليهم أن يمتحنوا عن انوظيفيتين الاثنتين.

(iv) تجرى امتحانات الخط على الطائرة

(v) تجرى امتحانات الخط من طرف قاندي طائرة معينين من طرف المستغل ومعتمدون من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني

11.9 التدريب والامتحانات الدورية لوكلاء عمليات لوحات الأنظمة

1) على تدريبات والامتحانات الدورية لوكلاء العمليات على لوحات الأنظمة استيفاء الشروط المطبقة على الطيارين بما في ذلك كل مهمة خاصة إضافية بنزع العناصر التي لا تطبق على وكلاء عمليات لوحات الأنظمة.

2) على مستغلي لوحات الأنظمة الدورية لوكلاء عمليات لوحات الأنظمة إذا كان بالإمكان أن تجرى بنفس الوقت والتدريبات والامتحانات الدورية للطيار.

3) على امتحانات الخط أن تجرى من طرف وكلاء عمليات لوحات أنظمة وأن تكون مقبولة من طرف المستغل ومعتمدة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.

11.10 أهنيات الطيارين الذين بإمكانهم ممارسة على مقعد أو آخر من مقاعد الطيارين

1) بإمكان قاندي الطائرة أن يمارسوا انطلاقا من المقعد الأيمن والقيام بمهام الطيار المساعد. إذا كانت لدى قائدو الطائرة نية في تقديم تكوين أو إجراء امتحانات انطلاقا من المقعد الأيمن فعليهم أن يتابعوا تكويننا تكميليا وأن يخضعوا للامتحان المقرر في كتاب العمليات يجري في نفس الوقت والامتحانات خارج الخط للمستغل المحددة بالفقرة 11.4.6.2 من هذا الفصل. يشمل ذلك التمرين التكميني على الأقل ما يلي :

(أ) تعطل محرك وقت الإقلاع

(ب) اقتراب وإعادة الغازات إلى المحرك المعطل

(ج) هبوط بمحرك معطل

2) في حالة إجراء تمارين تعطل المحرك على طائرة يكون تعطل المحرك محاكا.

3) للممارسة انطلاقا من المقعد الأيمن فعلى الامتحانات المقررة في هذا الفصل للممارسة على المقعد الأيسر أن تكون فضلا عن تلك سارية الصلاحية.

4) على الطيار البديل لقائد الطائرة بصفته PIC أن يثبت قدرته على تطبيق خلال امتحانات خارج الخط للمستغل المقررة بالفقرة 11.4.6.2 من هذا الفصل التمارين والإجراءات التي تتعلق عادة بمسؤولية قائد الطائرة بصفته PIC. إذا كانت الفروقات بين مقاعد اليمين واليسار ليست معبرة (مثلا في حالة استخدام طيار أوتوماتيكي) يمكن تطبيقها بصفة مختلفة انطلاقا من إحدى المقاعد.

5) على الطيار غير قائد الطائرة والجالس بمقعد اليسار أن يثبت قدرته على تطبيق خلال حصص الامتحانات خارج الخط للمستغل المقررة بالفقرة

- علم غير شرعي يقام به ضد الطائرة وكان ضحيته
- حادث طيران كان متورطاً فيه تسحب إفادة عاملي طاقم القمرة إذا أثبت لمصالح الوكالة الوطنية للطيران المختص أن حاملها لا يحترم الترتيبات التنظيمية المطبقة
- 11.11.4 التكوين الأولي
- على كل مستغل التأكد من أن كل فرد من أفراد طاقم القمرة قد اجتاز بنجاح تكويننا أولياً كاملاً قبل الشروع في تدريب التخصص
- على ذلك التكوين حيث عناصره محددة في الفقرة 11.11.5 أن يكون معتمداً من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.
- 11.11.5 تدريب التخصص والتكوين على الفروقات (انظر الفقرة 11.11.6)
- 11.11.5.1 على كل مستغل التأكد قبل القيام بالمهام المنهطة به أنه كما قد من أفراد طاقم القمرة قد تابع التكوين المناسب المقرر بكتاب العمليات كما يلي:
- (أ) تدريب التخصص - يجب إجراء تدريب التخصص قبل التحويل
- (i) المرة الأولى من طرف المستغل على مهام عاملي طاقم القمرة أو
- (ii) على طراز طائرة أخرى
- (ب) التكوين على الفروقات - يجب على التكوين على الفروقات أن يجري قبل التحويل
- (i) على نوع طراز طائرة مستخدمة بصفة عادية
- (ii) على طائرة تكون معداتها أو موضع معداتها أو إجراءات السلامة بها مختلفة عن طرازات أو أشكال طائرة تستخدم استخداماً عادياً.
- 11.11.5.2 على المستغل أن يحدد محتوى تدريب التخصص أو التكوين على الفروقات مع الأخذ بعين الاعتبار للتكوين المتبع سابقاً من طرف أفراد طاقم القمرة كما هو منصوص عليه في ملفات التكوين المحددة في الفقرة 11.11.13 أدناه
- 11.11.5.3 على كل مستغل التأكد من أن تدريب التخصص قد قدم بصفة منظمة ومعقنة وفقاً للفقرة 11.11.16
- (ب) التكوين على الفروقات قد قدم بصفة منظمة و
- (ج) أن تدريب التخصص وعند الإقتضاء التكوين على الفروقات يدرج جميع معدات الاستعجال والبقاء وجميع إجراءات الاستعجال المطبقة على الطراز أو النوع والتي تتضمن تكويننا وجزءاً تطبيقياً بواسطة معادة تدريب نموذجية أو على متن الطائرة
- 11.11.6 طيران التكيف
- على كل مستغل التأكد إثر تدريب التخصص من أن عضو طاقم القمرة يجري طيران تكيف (على الأقل 3 طيران) تحت إشراف مدرب معتمد كما هو مقرر في كتاب العمليات قبل أن يكون بالفعل عضواً من طاقم القمرة الأدنى.
- 11.11.7 رؤساء القمرة
- 11.11.7.1 على المستغل أن يعين رئيس القمرة عندما يكون عدد أفراد طاقم القمرة يزيد على واحد.

- أنهم قد أجروا فحوصاً أولية لدى طبيب أو مركز خبرة في مجال طب الطيران معتمد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني أو تقييم طبي يطابق منح الإفادة الطبية للباقي البدنية والعقلية من درجة 2 وعليهم كذلك أن يكونوا قادرين طبيياً على القيام بالمهام المنصوص عليها بكتاب العمليات
- أن يكونوا حنزين على إفادة السلامة و النجدة (CSS)
- أن يكونوا حانزين على إفادة امتحان التخصص مطابقة لشروط الفقرة 11.11.12 أدناه
- 11.11.3 إفادة أو إجازة عاملي طاقم القمرة
- 11.11.3.1 المنح
- على المستغل التأكد من أن كل فرد من عاملي القمرة التابع لطاقم القمرة الأدنى طبقاً للفقرة 11.11.1.1 أعلاه حانز على إفادة أو إجازة عاملي طاقم القمرة الممنوحة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.
- 11.11.3.2 إفادة بتقدير "PNC/S" عاملي القمرة المتدربين لكل عاملي القمرة المبرمجون لإجراء 60 ساعة طيران اللازمة لمنح إفادة السلامة والنجدة أو طيران التكيف أو إعادة التكيف.
- تسلم تلك الإفادة استثنائياً بنفس التقدير في نفس الظروف التي تراها الوكالة الوطنية للطيران المدني مقبولة، وفي هذه الحالة فلن يعتبر المعنيون أفراد طاقم قمرة نظاميون.
- 11.11.3.2 صلاحية وتجديد
- إن صلاحية تلك الإفادة هي 12 شهراً بالنسبة لأفراد طاقم القمرة وتجديد بنفس المدة شريطة أن يقدم المعني إفادة لياقة بدنية وعقلية من الدرجة 2 ممنوحة من طرف مركز خبرة في مجال طب الطيران أو طبيب معتمد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني.
- وفضلاً عن ذلك فعليه أن يقدم تقريراً عن نشاطه خلال الأشهر الست الأخيرة في حالة إجراء الفحص الطبي خلال 45 يوماً الأخيرة من صلاحية الإفادة تجدد مدة الصلاحية من تاريخ إتمامها إلى غاية نهاية 12 شهراً بعد تاريخ انتهاء صلاحية تلك الإفادة.
- 11.11.3.3 تعليق وإعادة التصديق
- تعليق صلاحية إفادة عاملي طاقم القمرة إذا كان حاملها:
- (1) يتوقف عن ممارسة وظائفه على المتن خلال أكثر من 6 أشهر أو
- (2) يعن أنه عاجز مؤقتاً إثر فحص طبي تعاد المصادقة على إفادة عاملي طاقم القمرة:
- في الحالة 1: إذا أثبت حاملها أنه أجرى تدريباً إعادة مستوى كما هو مقرر في الفقرة 11.11.9 أدناه وأنه يظل مؤهلاً طبيياً
- في الحالة 2: إذا زالت أسباب العجز
- وكذلك إذا حصل المعني على نتائج إيجابية لفحصه طبيياً
- إثر:
- ولادة أو انقطاع حمل
- عملية جراحية
- عجز عملي قدره 30 يوماً على الأقل

### 11.11.9 إعادة المستوى

11.11.9.1 على المستغل التأكد من أن أعضاء طاقم القمرة الذين تخلو عن ممارسة وظائفهم على المتن منذ أكثر من 6 شهور والذي يجرون تدريباً لإعادة المستوى المعتمد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني والمدون في كتاب العمليات. على هذا التدريب أن يغطي:

(أ) إجراءات الاستعجال بما في ذلك عجز الطيار  
(ب) إجراءات الإخلاء بما في ذلك تقنيات مراقبة الجمهور.

(ج) التشغيل والفتح الحقيقي لكل فرد من عاملي القمرة للمخارج العادية ومخارج النجدة المستخدمة لإخلاء المسافرين على طائرة أو على جهاز تدريب نموذجي.

(د) تدريب استخدام جميع المخارج الأخرى  
(هـ) موضع وتحريك تجهيزات الاستعجال بما في ذلك أنظمة الأكسجين ووضع صديرات النجدة ومعدات الأكسجين المحمولة ومعدات وقاية التنفس.

11.11.9.2 على كل مسعّل الساعد من ان افراد صاعم القمرة الذين لم يزاولوا وظائفهم على طراز طائرة معينة خلال 6 أشهر أنهم قد أجروا إما:

(أ) تدريب إعادة مستوى لذلك الطراز من الطائرات وإما  
(ب) أجريت 2 طيران لإعادة التكيف في نفس الظروف المحددة بالفقرة 11.11.6 أدناه

### 6) الامتحان

على كل مستغل التأكد خلال التدريبات المقررة بالفقرات 11.11.4 و 11.11.5 و 11.11.6 أدناه أو عند نهاية تلك التدريبات من أن أفراد طاقم القمرة يخضعون للامتحانات المتعلقة بالتكوين المحصول عليه حيث بإمكانه التحقق من قدراتهم على القيام بالمهام المتعلقة بالسلامة الموكولة إليهم. على تلك الامتحانات أن تجري تحت رعاية مدربين يقترحهم المستغل وتعتمد من الوكالة الوطنية للطيران المدني بصفتهم ممتحنين معينين (CCE).

### 11.11.11 الممارسة على أكثر من طراز أو شكل

11.11.11.1 على المستغل أن يحرص على أن لا يمارس أي أحد أفراد طاقم القمرة على أكثر من ثلاث طرازات طائرات مختلفة، و بترخيص من الوكالة الوطنية للطيران المدني. بإمكان عضو من طاقم القمرة الممارسة على 5 طرازات طائرات على الأكثر شريطة أن تكون معدات السلامة وإجراءات الاستعجال متساوية لاثنين من تلك الطرازات على الأقل.

11.11.11.2 لتطبيق الفقرة 11.11.11.1 أعلاه تعتبر أشكال طراز الطائرة كطرازات طائرات مختلفة إذا كانت غير مماثلة في كافة المظاهر التالية:

(أ) استخدام مخارج النجدة

(ب) موضع وطراز معدات السلامة و

(ج) إجراءات الاستعجال

### 11.11.12 إفادة امتحان القدرة

على المستغل تسليم كل أحد من أفراد طاقم القمرة إفادة امتحان القدرة (أو مسلمة من طرف هيئة معتمدة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني) تثبت أنه خاض بصفة مرضية امتحان القدرات. على تلك الإفادة أن :

11.11.7.2 إن رئيس القمرة مسؤول أمام قائد الطائرة عن القيادة وتنسيق إجراءات سلامة القمرة وإجراءات الاستعجال المحدد بكتاب العمليات.

11.11.7.3 - في حالة ما إذا كانت الفقرة 11.11.1.1 أعلاه تلزم نقل أكثر من فرد طاقم القمرة فعلى المستغل عدم تعيين شخصاً رئيس قمره إلا إذا كانت لديه تجربة سنة بصفته عضو طاقم قمره ولم يتابع تدريب مناسب.

11.11.7.4 على المستغل أن يعد إجراءات تعيين عضو طاقم القمرة المؤهل لتبديل رئيس القمرة المعين في حالة عجز هذا الأخير. يجب أن تكون تلك الإجراءات مصدقة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني وأن تأخذ التجربة العملية لعضو طاقم للقمره بعين الاعتبار.

### 11.11.8 التدريب الدوري (أنظر الفقرة 11.11.17)

11.11.8.1 على المستغل التأكد من أن جميع أفراد طاقم القمرة يتابعون تدريباً دورياً يغطي التصرفات المترتبة على كل فرد من الطاقم خلال الإخلاء وكذلك

جميع الإجراءات ابعديه والاستعجاليه واسمارين الملازمة لأنواع و أو الأشكال التي يطلب من الطاقم الممارسة عليها وفقاً للفقرة 11.11.17

11.11.8.2 على كل مستغل التأكد من القيام ببرامج التدريب والتفتيشات الدورية بما في ذلك التدريب النظري والتطبيقي وكذلك التدريب الفردي وفقاً للفقرة

### 11.11.17

11.11.8.3 قبل تطبيق برامج تدريبيه الدوري على المستغل أن يحصل على المصادقة عليها من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني. ينبغي ملف المصادقة على برامج تكوين عاملي القمره أن يحتوي على المعلومات التالية:

- برامج تدريب (PAI و PGI) مع الإشارة إلى المدة المخصصة لكل جزء من البرنامج وعدد المشاركين في كل تدريب

- ملف عامل التدريب

الوسائل اعمادية و البيداغوجية المستخدمة: محاكي، نماذج، عناصر طائرات، وسائل سمعية-بصرية، معدات سلامة - نجدة و نجدة وثائق إلخ. على المستغل أن يشير إذا كانت تلك الوسائل ملك له وإلا فعليه أن يثبت في أي ظروف وضعت تحت تصرفه،

- الوثائق الشخصية أو غيرها الموضوعه تحت تصرف عاملي القمره،

- ملفات عاملي المراقبة المقترحين للاعتماد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني،

- طرق المراقبة ودليل التناوب

- والإجراءات التي يجب اتخاذها في حالة ما إذا كان الامتحان غير مرضي.

11.11.8.4 يجب أن تكون صلاحية التدريبات اليومية والامتحانات المصاحبة المطلوبة بالفقرة 11.11.10 أدناه 12 شهراً ابتداء من نهاية شهر اكتمالها.

إذا كانت تلك التدريبات الدورية والامتحانات المصاحبة قد تم القيام بها خلال الأشهر الثلاثة فعلى صلاحية تلك التدريبات والامتحانات أن تمتد من تاريخ إتمامها إلى غاية 12 شهراً بعد تاريخ انتهاء صلاحية الامتحان السابق.

- (2) أهمية الإرسال الفوري للمعلومات إلى طاقم القيادة وكذلك الأفعال الخاصة الضرورية لضمان التنسيق والمساعدة في حالة اكتشاف حريق أو دخان
- (3) ضرورة تفتيش متكرر في المناطق التي تبدي خطر الحريق بما في ذلك المراحيض وكاشفات اندخان المشتركة
- (4) ترتيب الحرائق والمواد المطفئة والإجراءات المناسبة لظروف حريق خاصة وتقنيات استخدام المواد المطفئة ونتائج سوء الاستخدام واستخدامها في فضاء ضيق و
- (5) الإجراءات العامة لخدمات النجدة أرضا على المطارات
- (B) تكون على البقاء في الماء - على المستغل التأكد من أن التكوين على البقاء في الماء يشمل وضع واستخدام معدات فردية للطفو فوق الماء من طرف كل أفراد طاقم القمرة في ظروف حقيقية. يجب إلقاء تكوين حول استخدام زوارق نجدة أو معدات الأولى قبل الممارسة على طائرة مجهزة بتلك المعدات.
- (C) التكوين على البقاء - على المستغل التأكد من أن التكوين على البقاء يلقي بصفة ملائمة لمناطق عملياته (مثلا الوسط القطبي أو الصحراء أو الغاية أو البحر).
- (D) الجوانب الطبية والإسعافات الأولية - على المستغل التأكد من أن التدريب المتعلق بالجوانب الصحية والإسعافات الأولية يتضمن المواضيع التالية :
- (1) تكوين على النجدة واستخدام محفظة الإسعافات الأولية
- (2) الإسعافات الأولية المتعلقة بالتكوين على البقاء والنظافة الملائمة و
- (3) الأثار الفيزيولوجية للسفر على متن طائرة مع الحاج خاص على حالات نقص الأكسجين.
- (E) التكفل بالمسافرين - على المستغل التأكد من أن التكوين على التكفل بالمسافرين يتضمن المواضيع التالية
- (1) نصائح حول التعرف على المسافرين والتكفل بالمسافرين الثمل أو العدوانيين أو تحت تأثير المخدرات، أو يلاحظ عليهم بوادر تلك الحالات.
- (2) الطرق المستخدمة لتشجيع المسافرين وضمان ضبط الجمهور الضرورين لإخلاء سريع للطائرة.
- (3) القواعد المتعلقة بترتيب أمن لأمته القمره (ما بما في ذلك معدات الخدمة في القمره) وبالخطر الذي يشكلونه بالنسبة لشاغلي القمره أو بسدهم أو إتلافهم لمعدات الاستعجال أو مخارج الطائرة.
- (4) أهمية التوزيع الصحيح للمسافرين نظرا لكتلة وتمركز الطائرة فضلا عن ذلك ينبغي الإصرار خاصة منح المقاعد للمسافرين المعوقين وعلى ضرورة وضع المسافرين ذوي البنية المتينة بجانب المخارج غير المراقبة.
- (5) المهام التي يقام بها في حالة اضطرابات بما في ذلك ضمان سلامة القمره
- (6) الإحتياطات التي تتخذ في حالة نقل حيوانات حية بالقمره

- تبين تواريخ التدريبات المتبعة وكذلك تواريخ وفترات الصلاحية الامتحانات التي اجتازها المعني
- تحدد طرازات الطائرات التي يمارس على متنها عاملي طاقم القمره خاصة إذا كان عدد التخصصات المحصول عنهما من طرف المعني على طائرات مستخدمة من طرف المستغل بفرق الرقم 3.
- تقدم عند كل طلب من المصالح المختصة التابعة للوكالة الوطنية للطيران المدني المكلفة بالامتحان.
- 11.11.13 ملفات التكوين على كل مستغل:
- (A) أن يضبط يوميا ملفات جميع تدريبات والتمارين والامتحانات الملزمة وفق الفقرات 11.11.4 و 11.11.5 و 11.11.8 و 11.11.9 و 11.11.10 من هذا الفصل و
- (B) أن يضع ملفات جميع تدريبات التكوين الأولى والتخصص والتدريب الدوري والامتحانات تحت تصرف عاملي طاقم القمره عند طلبهم.
- 11.11.14 التكوين في مجال القانون الجوي والنظام
- على كل مستغل التأكد من أن جميع عناصر التكوين في مجال القانون الجوي والنظام الفني التاليين تقدم من طرف عاملين مؤهلين قانونيا:
- (1) مفاهيم قانونية عامة
- مصادر القانون
- القانون المدني والجنائي: مفاهيم مكيفة والطيران المدني
- السلطة، المسؤولية المدنية و الأنظمة وإجراءات الدول التي يحلق فوقها والمزورة
- تركيب التشريع الأولي للطيران المدني في موريتانيا ونصوص التطبيق
- (2) سلطة الطيران المدني في موريتانيا
- (3) مسؤولية الناقل الجوي
- المسؤولية المدنية اتجاه المسافرين
- المسؤولية المدنية اتجاه الآخرين الغير مسافرين خاصة بالأرض
- المسؤولية المدنية للبضائع المنقولة
- مفاهيم حول التأمينات الجوية
- تحسيس حول تبعات المخالفات في حالة عدم احترام تحديدات الضوضاء
- (4) الأحوال الشخصية لعاملي الطيران المهنيين
- إطار قانوني
- إفادة عاملي طاقم القمره وإفادة سلامة و نجدة
- معايير النياقة الطبية
- التكوين الأولي، تدريب دوري وامتحانات القدرة
- مدة العمل
- العلاقات بين عاملي الطيران و سلطة الطيران المدني
- العلاقات بين عاملي الطيران والمستغل
- 11.11.15 التكوين الأولي على كل مستغل التأكد من أن جميع عناصر التكوين الأولي المحددة فيما يلي مقدمة من طرف مدربين مؤهلين (CCI)
- (A) تكوين حريق ودخان على المستغل التأكد من أن تكوين الحريق والدخان يتضمن:
- (1) معرفة مسؤولية أفراد طاقم القمره من أجل تدخل سريع في حالة حريق وتسريبات دخان

- (7) تكوين على نقل البضائع الخطرة و  
(8) إجراءات السلامة  
(F) التواصل -  
على المستغل التأكد من أن خلال التكوين ينبغي إبراز أهمية التواصل الفعال بين طاقم القمرة وطاقم القيادة ليس على مستوى اللغة الفنية فحسب بل العبارات المستخدمة والمصطلحات.  
(G) الانضباط والمسؤولية  
على المستغل التأكد من أن كل فرد من طاقم القمرة قد تلقى تكويناً في :  
(1) أهمية القيام بمهامه لدى طاقم القمرة وفقاً لكتاب العمليات  
(2) المحافظة على القدرة واللياقة لممارسة وظائف فرد من طاقم القمرة مع إعطاء أهمية خاصة لقوانين تحديات المدة الطيران وفترات الراحة.  
(3) معرفة قوانين الطيران المتعلقة بطاقم القمرة ودور سلطة الطيران المدني  
(4) معارف عامة حول مصطلحات الطيران الخاصة و ميكانيكا الطيران وتوزيع المسافرين والأرصدة الجوية ومناطق العمليات.  
(5) اجتماع تشاوري لطاقم القمرة و كمية معلومات السلامة الضرورية للقيام بمهامهم الخاصة  
(6) أهمية التأكد من تحديد الوثائق بواسطة مصححات يوفرها المستغل،  
(7) أهمية التعرف على الظروف التي خلالها يمتلك أفراد طاقم القمرة السلطة والمسؤولية إسناداً للإخلاء الاستعجالي أو أي إجراء استعجالي آخر و  
(8) أهمية وظيفة السلامة في مهامه ومسؤولياته وكذلك ضرورة ردة الفعل السريعة والفعالة أمام وضعية استعجاليه.  
(H) تسيير موارد الطاقم  
(1) أي خصوصية للمستغل متعلقة بالمعدات بقدر ما هي متعلقة بالإجراءات  
11.11.16 تدريب في التخصص والتكوين على الفوارق  
(A) عموماً .. على كل مستغل التأكد من :  
(1) أن تدريبات التخصص والتكوينات على الفوارق مقدمة من طرف مدربين مؤهلين (CCI)  
(2) أن خلال تدريب التخصص والتكوين على الفوارق يقدم تكويناً حول موضوعة و إزالة مساكنهم واستخدام معدات الاستعجال والبقاء المنقولة على متن الطائرة وكذلك التكوين على الإجراءات الاستعجالي والتمرين الاستعجالي المتعلق بطراز أو صنف أو شكل الطائرة التي يتعين استغلالها.  
(B) تدريب الحريق والدخان - على كل مستغل التأكد من :  
(1) أن كل فرد من طاقم القمرة يتلقى تكويناً واقعياً وتطبيقياً حول استخدام جميع المعدات المضادة للحريق بما في ذلك ألبسة الوقاية النموذجية كذلك موجودة على المتن. على ذلك التدريب أن يتضمن :  
(i) إطفاء كل فرد من طاقم القمرة لحريق ذا مواصفات حريق على متن طائرة ما عادي في حالة المطافئ المزودة بمادة الهالون تستخدم مادة إطفائية أخرى و  
(ii) وضع واستخدام كل فرد من طاقم القمرة لمعدات الوقاية التنفسية في فضاء مغلق ومملوء بالدخان المحاكي  
(2) كل فرد من طاقم القمرة يستوفي شروط تدريب دوري المقررة في هذا الفصل  
(C) تشغيل الأبواب والمخارج - على كل مستغل التأكد من :  
(1) أن كل فرد من طاقم القمرة يشغل ويفتح بصفة حقيقية جميع المخارج العادية ومخارج النجدة على طائرة أو معدات تدريب نموذجية مستخدمة لإخلاء المسافرين و  
(2) القيام بتدريب استخدام جميع المخارج الأخرى  
(D) تدريب على الإخلاء بواسطة المزلقة - على المستغل التأكد من:  
(1) أن كل فرد من طاقم القمرة بإمكانه الإخلاء بواسطة مزلقة من علو نموذجي لسقف المتن الأساسي للطائرة.  
(2) أن المزلقة مربوطة بالطائرة أو بمعدات تدريب نموذجية  
(3) القيام بإخلاء جديد بواسطة المزلقة من طرف كل فرد من طاقم القمرة عندما يكون سقف المخارج للمتن الأساسي على علو مختلف بشكل ملموس عن علو جميع طرازات الطائرات المستخدمة سابقاً.  
(E) إجراء الإخلاء ووضعيات الاستعجال. - على كل مستغل التأكد من :  
(1) أن التكوين على إجراءات الإخلاء الاستعجالية يتضمن تحليل الإخلاء المقررة أو غير المقررة فوق الأرض أو الماء. ينبغي لذلك التكوين أن يمكن من معرفة ما إذا كانت المخارج غير مستعملة أو وسائل الإخلاء معطلة.  
(2) أن كل فرد من طاقم القمرة تلقى تكويناً يمكنه من مواجهة :  
(i) حريق أثناء الطيران مع إلحاح خاص على أهمية التعرف على الموقد الحقيقي للحريق.  
(ii) اضطرابات حادة  
(iii) انخفاض سريع لتكييف الضغط. وضع معدات أكسجين محمولة لكل فرد من طاقم القمرة  
(iv) وضعيات استعجاليه أخرى أثناء الطيران  
(F) مراقبة الجمهور - على كل مستغل التأكد من أن التكوين المقدم حول الجوانب التطبيقية لمراقبة الجمهور في ظروف استعجاليه يطبق على الطائرة المستخدمة.  
(G) عجز الطيار - على كل مستغل التأكد من أن كل فرد من طاقم القمرة يتلقى تكويناً في تقديم المساعدة في حالة عجز طيار باستثناء إذا كان العدد الأدنى لطاقم القيادة لا يزيد على اثنين. ينبغي على ذلك التكوين أن يتضمن التجارب التالية :  
(1) آلية ضبط مقعد الطيار  
(2) تثبيت ونزع درع الطيار  
(3) استخدام معدات أكسجين الطيار

- (7) تكوين على نقل البضائع الخطرة و  
(8) إجراءات السلامة  
(F) التواصل -  
على المستغل التأكد من أن خلال التكوين ينبغي إبراز أهمية التواصل الفعال بين طاقم القمرة وطاقم القيادة ليس على مستوى اللغة الفنية فحسب بل العبارات المستخدمة والمصطلحات.  
(G) الانضباط والمسؤولية  
على المستغل التأكد من أن كل فرد من طاقم القمرة قد تلقى تكويناً في :  
(1) أهمية القيام بمهامه لدى طاقم القمرة وفقاً لكتاب العمليات  
(2) المحافظة على القدرة واللياقة لممارسة وظائف فرد من طاقم القمرة مع إعطاء أهمية خاصة لقوانين تحديات المدة الطيران وفترات الراحة.  
(3) معرفة قوانين الطيران المتعلقة بطاقم القمرة ودور سلطة الطيران المدني  
(4) معارف عامة حول مصطلحات الطيران الخاصة و ميكانيكا الطيران وتوزيع المسافرين والأرصدة الجوية ومناطق العمليات.  
(5) اجتماع تشاوري لطاقم القمرة و كمية معلومات السلامة الضرورية للقيام بمهامهم الخاصة  
(6) أهمية التأكد من تحديد الوثائق بواسطة مصححات يوفرها المستغل،  
(7) أهمية التعرف على الظروف التي خلالها يمتلك أفراد طاقم القمرة السلطة والمسؤولية إسناداً للإخلاء الاستعجالي أو أي إجراء استعجالي آخر و  
(8) أهمية وظيفة السلامة في مهامه ومسؤولياته وكذلك ضرورة ردة الفعل السريعة والفعالة أمام وضعية استعجاليه.  
(H) تسيير موارد الطاقم  
(1) أي خصوصية للمستغل متعلقة بالمعدات بقدر ما هي متعلقة بالإجراءات  
11.11.16 تدريب في التخصص والتكوين على الفوارق  
(A) عموماً .. على كل مستغل التأكد من :  
(1) أن تدريبات التخصص والتكوينات على الفوارق مقدمة من طرف مدربين مؤهلين (CCI)  
(2) أن خلال تدريب التخصص والتكوين على الفوارق يقدم تكويناً حول موضوعة و إزالة مساكنهم واستخدام معدات الاستعجال والبقاء المنقولة على متن الطائرة وكذلك التكوين على الإجراءات الاستعجالي والتمرين الاستعجالي المتعلق بطراز أو صنف أو شكل الطائرة التي يتعين استغلالها.  
(B) تدريب الحريق والدخان - على كل مستغل التأكد من :  
(1) أن كل فرد من طاقم القمرة يتلقى تكويناً واقعياً وتطبيقياً حول استخدام جميع المعدات المضادة للحريق بما في ذلك ألبسة الوقاية النموذجية كذلك موجودة على المتن. على ذلك التدريب أن يتضمن :  
(i) إطفاء كل فرد من طاقم القمرة لحريق ذا مواصفات حريق على متن طائرة ما عادي في حالة

النموذجية كذلك الموجودة على المتن. ينبغي أن يتضمن ذلك التدريب:

- (i) إطفاء كل فرد من طاقم القمرة لحريق ذا مواصفات حريق على متن الطائرات :
- (ii) وضع واستخدام كل فرد من طاقم القمرة لمعدات وقاية تنفسية في فضاء مغلق مملوء بالدخان المحاكي
- (4) استخدام المعدات المضادة للحرائق (حقيقية أو معدات نموذجية)

(5) تجريب استخدام زوارق النجدة والمزالق القابلة للتحويل في حالة تجهيز الطائرة بها

(11.12) شروط الاستخدام التي يجب على الوكلاء الفنيين للعمليات احترامها خلال ممارستهم لمهامهم.

#### 11.12.1) عموميات

على الوكيل الفني للعمليات أن يتمتع مهما كانت الأسباب عن اتخاذ إجراءات معاكسة للإجراءات التي تؤسسها مصانع:

- مراقبة السلامة الجوية
- الرصد الجوي
- الاتصالات

#### 11.12.2) التجربة المطلوبة

لن تسند لوكيل فني للعمليات إحدى الوظائف إلا إذا :  
 - كان قد أجرى خلال 12 شهرا السابقة لإحالة طيران تالف في قمرة قيادة طائرة على خط الشبكة التي يفترض أن يقوم لمصالحها بوظيفة وكيل فني للعمليات.  
 - أثبت معرفته ز:

- محتوى كتاب العمليات
- تجهيزات الإتصال اللاسلكي للطائرات المستخدمة

• تجهيزات الملاحة للطائرات المستخدمة  
 - اثبت سيرته الكاملة في إطار فضاء النشاط الموكول إليه لمعالجة المعطيات المتعلقة ب:  
 \* ظروف أحوال الطقس الموسمية ومصادر معلومات أحوال الطقس

- تأثيرات ظروف أحوال عنى الاستقبال اللاسلكي الطائرات المستخدمة
- خصوصيات وحدود استعمال كل واحد من أنظمة الملاحة المستخدمة من طرف المستغل
- التعليمات المتعلقة بحمولة الطائرات
- أثبت أنه قادر على استيفاء أوظائف المحددة للنقطة 3 من هذا الفصل

#### 11.12.3) تدريب المحافظة على القدرة

على كل مستغل التأكد من أن وكيل فني للعمليات يتابع تدريب المحافظة على القدرة الذي يتوج بتقييم. على مدة صلاحية ذلك التدريب أن يكون قدرها 24 شهرا ابتداء من نهاية شهر إنجازها. في حالة اكتمل ذلك التدريب في 3 الأشهر الأخيرة لتدريب سابق فإن مدة صلاحيته تمتد من تاريخ إنجازها إلى غاية 24 شهرا بعد تاريخ انتهاء صلاحية التدريب السابق. قبل تطبيق تدريبات المحافظة على القدر تلك، فعلى المستغل تصديقها لدى الوكالة الوطنية للطيران المدني. على ملف المصادقة على برامج تكوين الوكلاء الفنيين للعمليات أن يشمل المعلومات التالية :

(4) استخدام قوائم تفتيش الطيار

(H) معدات السلامة - على كل مستغل أن يتأكد من أن كل فرد من طاقم القمرة تلقى تكوينا مناسباً وتجريب موضوعة واستخدام تجهيزات السلامة التالية :

- (1) مزالق الإخلاء وفي حالة كانت المزلقة غير قابلة للنفخ فتستخدم الحبال المصاحبة
- (2) زوارق النجدة ومزالق القابلة للتحويل بما في ذلك المعدات المربوطة ب و/أو منقولة في زوارق ومزالق قابلة للتحويل.

(3) صدرات النجدة للبالغين والأطفال والمهاد

(4) نظام العرض الأوتوماتيكي لأقنعة الأكسجين

(5) أكسجين الإسعاف الأولي

(6) المطافي

(7) فؤوس الحريق

(8) إنارات النجدة بما في ذلك المصابيح المحمولة

(9) أنظمة الإتصال بما في ذلك في ذلك مكبرات الصوت

(10) مجموعات البقاء ومحتوياتها

(11) المعدات المضادة للحرائق (الحقيقية والمعدات النموذجية)

(12) محافظ الإسعاف الأولي ومحتوياتها والمعدات الطبية الاستعجالية

(13) الأنظمة الأخرى ومعدات الإسعاف بالقمرة إن وجدت

(1) إعلانات المسافرين / تجارب إرشادات السلامة

#### 11.11.7) التدريب الدولي

(A) على كل مستغل التأكد من أن التدريبات الدورية تلقى من طرف مدرّبين مؤهلين (CCF)

(B) على كل مستغل التأكد من أن برنامج التدريب التطبيقي يغطي سنويا ما يلي :

- (1) الإجراءات الاستعجالية بما في ذلك عجز الطيار
- (2) إجراءات الإخلاء بما في ذلك تقنيات مراقبة الجمهور

(3) حركات كل فرد من طاقم القمرة لفتح المخارج العادية ومخارج النجدة المستخدمة لإخلاء المسافرين

(4) موضوعة وتشغيل المعدات الاستعجالية بما في ذلك أنظمة الأكسجين ووضع صدرات نجدة لكل فرد من طاقم القمرة ومعدات الأكسجين المحمولة ومعدات الوقاية التنفسية.

(5) النجدة ومحتوى محافظ الإسعافات الأولية

(6) رص الأشياء داخل القمرة

(7) الإجراءات المتعلقة بالبضائع الخطرة

(8) إجراءات السلامة

(9) مراجعة العرضيات والحوادث

(11) تسيير موارد الطاقم

(C) على كل مستغل التأكد من إجراء تدريب مرة كل 3 سنوات يغطي كذلك :

(1) تشغيل والفتح الحقيقي للمخارج العادية ومخارج النجدة الصالحة لإخلاء مسافرين على طائرة أو على معدات تدريب نموذجي

(2) تجريب استخدام كل المخارج الأخرى

(3) التكوين المناسب لكل فرد من طاقم القمرة على المعدات المضادة للحريق بما في ذلك ألبسة الوقاية

القانون الوطني، يعد المستغل دليل استغلال باللغة الفرنسية. فضلا عن ذلك، للمستغل أن يترجم هذا الدليل ويستخدمه كاملا أو جزء منه بلغة أخرى.

(د) إذا لزم الأمر أن ينجز المستغل كتيبات الاستغلال الجديد أو أجزاء /مجلدات مهمة، فإنه ملزم بالامتثال لنقطة ج

(ه) يمكن أن ينشر المستغل دليل استغلا في عدة مجلدات منفصلة

(و) يتكفل المستغل بأن مجموع أفراد الاستغلال سيحصلون بسهولة على نسخة من كل جزء من دليل الاستغلال الذي يتصل بصلاحياتهم. يوفر المستغل كذلك لأعضاء الطاقم نسخة شخصية أو خلاصات، من الجزئين أ و ب من دليل الاستغلال المفيد للدراسة الشخصية.

(ز) يكفل المستغل بأن دليل الاستغلال معدل ومراجع بحيث تكون المعلومات والإرشادات الواردة فيه محدثة. ويضمن المستغل أن كافة أفراد الاستغلال تم إبلاغهم بالتعديلات المقام بها في أجزاء الدليل المتعلقة بهذه الوظائف

(ح) يحتفظ كل صاحب دليل استغلال أو بعض أجزائه الخاصة بها محدثة بفضل التعديلات والمراجعات التي يوفرها المستغل

(ط) يوفر المستغل للوكالة الوطنية للطيران المدني التعديلات والمراجعات الواردة قبل تاريخ الدخول في حيز النفاذ.

عند ما يتعلق التعديل بجزء من الدليل ينبغي القيام بتصديقه طبقا لنظام النقل الجوي هذا، فإن هذه المصادقة ينبغي أن تحدث قبل دخول التعديل حيز النفاذ. عندما يكون التعديل أو المراجعة ضروريين على الفور، لمصلحة الأمن، يمكن نشرهما و العمل بهما فورا، شريطة أن يكون قد تم طلب المصادقة.

(ك) يضمن المستغل بأن المعلومات المستخلصة من الوثائق المصادق عليها أو أية تعديل لهذه الوثائق يتم تبديله بشكل صحيح في دليل الاستغلال وأن الدليل لا يحتوي أية معلومات متناقضة مع أي وثيقة تم إقرارها ومع ذلك، لا يمنع هذا الأمر المستغل من استخدام بيانات أو إجراءات أكثر تحفظا

(ل) يضمن المستغل أن محتوى الدليل مقدم في شكل يسمح باستخدام ميسر ويجب أن يضع تصميم الدليل في الاعتبار المبادئ الخاصة في العوامل البشرية.

(م) قد تاذن الوكالة الوطنية للطيران المدنية للمستغل في تقديم دليل الاستغلال أو جزء منه في شكل آخر غير النسخة الورقية. وفي هذه الحالة يلزم ضمان مستوى مقبولا من النفاذية والاستغالية والوثوقية.

(ن) لا يعفى استخدام نسخة مختصرة من دليل الاستغلال المستغلة في الامتثال للمتطلبات

2.1.12 البنية والسطح

(أ) يقع دليل الاستغلال في أربعة أجزاء موزعة إلى أقسام ومعونة:

- الجزء الأول: عموميات /أسس: يجب أن يشمل هذا الجزء مجموعة سياسات والتعليمات وإجراءات

- برامج التدريب (PAI و PGI) مع الإشارة إلى المدة المخصصة لكل جزء من البرنامج وعدد المشاركين في كل تدريب.

- ملفات عاملي التدريب

- الوسائل المادية والبيداغوجية المستعملة. على المستغل أن يبين ما إذا كانت تلك الوسائل ملكا له. وفي حالة عكس ذلك يجب عليه إثبات في أي ظروف تم وضعها تحت تصرفه.

- الوثائق الشخصية أو غيرها الموضوعات تحت تصرف الوكلاء الفنيين للعمليات

- ملفات وكلاء عاملي الامتحان المقترحون للاعتماد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني

- مناهج الامتحان ودليل التناوب

- الإجراءات التي يجب القيام بها في حالة ما إذا كان الامتحان غير مرضي

11.12.4) إفادة المحافظة على القدرة

على المستغل أن يسلم لكل وكيل فني للعمليات إفادة المحافظة على القدرة (أو مسلمة من طرف هيئة معتمدة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني) تثب أنه قد خاض بصفة مرضية امتحان القدرات.

على تلك الإفادة أن تبين تواريخ تدريبات المحافظة على القدرة وأهليات طراز الطائرات وأهليات الطرق أو المناطق المتبعة وكذلك تواريخ وفترات صلاحياتها.

على تلك الإفادة أن تشير عند كل طلب تتقدم به المصالح المختصة التابعة للوكالة الوطنية للطيران المدني والمكلفة بالامتحان.

11.12.5) ملفات التكوين

على كل مستغل أن يضبط يوميا ملفات الوكلاء الفنيين للعمليات الذين يعملون لديه:

على تلك الملفات أن تتضمن على الأقل:

أ- نسخة من ملف التكوين الأصلي

ب- نسخة من إجازة الوكيل الفني للعمليات

ج- إفادات تدريبات أهليات طراز الطائرات

د- إفادات تدريبات أهليات الطرق أو المناطق

هـ- إفادات تدريبات المحافظة على القدرة

## الفصل 12 كتيبات سجلات أو كشوف

يحدد هذا الفصل محتوى وشكل كتيبات الاستغلال ونشاطات العملات الجوي المطلوبة من مقاولات المصالح النقل العموم والعمل الجوي.

1.12 كتيبات الاستغلال

1.1.12 عموميات

(أ) يتكفل المستغل بأن دليل الاستغلال يحتوي كل الإرشادات والمعلومات الضرورية لأشخاص الاستغلال من أجل ممارسة صلاحياتهم.

(ب) يكفل المستغل بأن المحتوى دليل الاستغلال بما في ذلك مجموع تعديلات ومراجعات لا يخالف الشروط المقررة في رخصة الاستغلال الجوي ولا أية قاعدة مطبقة وبأنها مقبولة، أو عند الاقتضاء، مصادق عليها من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني

(ج) ما لم ينص على ترتيبات مخالفة مصادق عليها من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني أو واردة في

- 12) توقيع (أو معادل) قائد الطائرة  
 ب) يمكن أن يرخّص للمستغل من طرف الوكالة الوطنية  
 لتطيران المدني في عدم مسك كراس الطريق أو أجزاء  
 منه، شريطة أن تكون المعلومات ذات انصلة موجودة  
 في وثيقة أخرى  
 ج) يضمن المستغل بأن كل التسجيلات جرت فوراً وفي  
 اتجاه واحد  
 5.12 مدة أرشفة الوثائق يضمن المستغل بأن كل  
 التسجيلات والبيانات التقنيّة والإجرائية المتعلقة بكل  
 رحلة قد تمت أرشفتها خلال المدة المفروضة  
 6.12 وثيقة تسيير استمرار صلاحية الطيران  
 يحتفظ المستغل بوثيقة لتسيير استمرار صلاحية  
 الطيران مصدقة ونافذة ومحدث  
 7.12 التقرير المادي  
 يحتفظ المستغل بتقرير مادي — نظام التقرير المادي  
 للمستغل  
 8.12 الملحقات  
 1) الذيل واحد : مخططات نوع لدليل الاستغلال  
 تستدعي من المستغل القيام بخدمات جوية للنقل  
 العمومي الجوي  
 أ.عموميات /أسس  
 1.0 الإدارة وضبط دليل الاستغلال  
 1.0 مدخل  
 1.1.0 إفاة بموجبها ينطبق هذا الدليل على كافة النظم  
 المطبقة وكذا آجال وشروط رخصة الاستغلال الجوي  
 المعمول بها  
 2 1.0 إفاة بمقتضاها يحتوي الدليل على التعليمات  
 الإجرائية التي ينبغي أن يمتثل لها الأفراد  
 3.1.0 قائمة وتوصيف موجز لمختلف الأجزاء  
 محتواها مجال تطبيقها واستخدامها.  
 4.1.0 الشروحات والتعريفات الاصطلاحية الضرورية  
 لاستخدام هذا الدليل  
 2.0 نظام التعديل والمراجعة .  
 1.2.0 تعيين الفرد أو الأفراد المسؤولين عن نشر ودمج  
 التعديلات والمراجعات .  
 2.2.0 قائمة التعديلات والمراجعات مع تواريخ الإدراج  
 والدخول في حيز النفاذ  
 3.2.0 الإعلان الذي يمنع التعديلات والمراجعات  
 الخطية إلى في حالات تتطلب المصادقة الفورية على  
 تعديل أو مراجعة لأسباب السلام  
 4.2.0 وصف نظام التأشير على الصفحات وعلى تاريخ  
 دخول حيز النفاذ.  
 5.2.0 قائمة الصفحات المعمول بها  
 6.2.0 تأشير التعديلات ( على صفحات النص وعند  
 الإمكان على المخططات والرسوم البيانية)  
 7.2.0 المراجعات وفتية  
 8.2.0 وصف نظام نشر انكيتات والتعديلات  
 والمراجعات  
 3.0 اعتماد الناقل  
 4.0 رخصة الاستغلال انجوي وترتيبات خاصة  
 للاستغلال  
 1. التنظيم والمسؤوليات

- الاستغلال غير المرتبطة بطراز معين من الطائرات  
 ، وضرورية للضمان سلامة لاستغلال  
 - الجزء ب: استخدام الطائرة : يجب أن يشمل هذا  
 انجزء كافة الارشادات والاجراءات المتعلقة بطراز  
 الطائرة من أجل ضمان سلامة الاستغلال. ويضع هذا  
 الجزء في الاعتبار الاختلافات في الطراز أو البديلات أو  
 الطائرات المستخدم من قبل المستغل .  
 - الجزء ج: معلومات وتعليمات متعلقة بالطرق  
 والمطارات: يجب أن يتضمن هذا الجزء التعليمات  
 الضرورية المتعلقة بمنطقة الاستغلال  
 - الجزء د: التكوين يجب أن يتضمن هذا الجزء  
 التعليمات المتعلقة بتكوين الافراد والضرورية لضمان  
 سلامة الاستغلال  
 يحدد محتوى كل جزء من هذه الأجزاء في الذيل واحد  
 في شكل مخطط كتاب  
 ب) يجب أن يشمل دليل أنشطة العمل الجوي الجزاين  
 - عين إلى أقسام وعناوين:  
 -عموميات  
 - الاستخدام  
 يحدد محتوى كل جزء من هذه الأجزاء في الذيل واحد  
 في شكل مخطط كتاب  
 ج) تخصص المخططات المقدمة في الذيلين 1 و3 من هذا  
 الفصل إلى مساعدة المقالة في إنشاء وتقديم دليل  
 كامل : دليل مختلف في شكل مخططاته النموذجية بل إنه  
 إذا ما أرادت المقالة مكيف أكثر مع احتياجات  
 الأشخاص .  
 ويمكن أن لا تنطبق بعض المعلومات الواردة في الذيل  
 المذكور مع كل طرازات الطائرات أو كل أصناف  
 العمليات . وبالتالي لا تدون في الدليل المناسب .  
 وفي كل الأحوال يمكن للمصانح المختصة في الوكالة  
 للطيران المدني أن تطلب من المقالة أن تثبت لها أن  
 المحتوى الدليل المسجل يني متطلبات الذيل المذكور  
 د) يحدد الذيل 2 من هذا الفصل أقسام دليل الاستغلال  
 التي تتطلب مصادقة خاصة من طرف المدير العام  
 لتطيران المدني .  
 2.12 دليل الطيران  
 يحتفظ المستغل بدليل طيران موافق عليه ومحدث أو  
 أي وثيقة أخرى تعادله لكل طائرة يستغلها .  
 3.12 كراس الطريق  
 أ) لكل رحلة ، يحتفظ المستغل بالمعلومات التالية في  
 شكل كراس طريق :  
 1) ترقيم الطائرة  
 2) التاريخ  
 3) أسماء أفراد الطاقم  
 4) وظائف أعضاء الطقم  
 5) مكان الذهاب  
 6) مكان القدوم  
 7) ساعة الذهاب ( دفتر الساعة)  
 8) ساعة القدوم ( دفتر الساعة )  
 9) ساعات الطيران  
 10) طبيعة الطيران أو ( الرحلة)  
 11) الحوادث والملاحظات ( عند الاقتضاء) و

2.4 تعيين قائد الطائرة. القواعد المطبقة لتعيين قائد الطائرة

عجل طاقم القيادة. تعليمات استبدال قائد الطائرة

4.4 إقرار التصريح حتى يجرى قرار تصريح

أية طائرات يمكن اعتبارها بمثابة من أجل :

أ- برمجة طاقم القيادة و

ب- برمجة طاقم المقصورة

1.5 توصيف التراخيص، الأهليات /الكفاءات ( على سبيل المثال في الطريق /المطار )التجربة التكوين ، الضبط والتجربة الحديثة المطلوبة من أفراد الاستغلال لمزاولة مهامهم . من الضروري أن يؤخذ في الاعتبار طراز الطائرات ، ونوع الاستغلال وتشكيل الطاقم.

2.5 طاقم القيادة

أ- قائد الطائرة

ج) مساعد الطيار

د) الطيار المشرف

هـ) مشغل نظم اللوحات

و) التدريب على أكثر من طراز أو بديلات

3.5 طاقم المقصورة

أ) قائد المقصورة

ب) عضو طاقم المقصورة :

ثانيا) عضوا طاقم المقصورة الإنشافي وعضو طاقم المقصورة في الطيران الإعتيادي

ج) التدريب على أكثر من طراز أو بديلات

4.5 أ) أفراد الطاقم ، الضبط و التكوين

5.5 أشخاص آخرين للاستغلال

6. احتياطات في مجال صحة الطواقم

1.6 الاحتياطات في مجال صحة الطاقم.النظم ذات

الاحتياطات في مجال صحة الطاقم ، الصحة و التكوين

المؤدرات ؛

الأدوية ؛

د) أقراص النوم ؛

هـ) المستحضرات الصيدلانية ؛

و) اللقاحات

ز) الغوص في المياه العميقة العميق

بين للعمليات الجوية ، وتسلم

الطوابق والعمليات على الأرض بالإضافة إلى وسائل

لوظائفهم ومسئولياتهم

3.1 مسؤوليات وصلاحيات الإطعم

المسؤوليات وصلاحيات الإطعم

المسؤوليات وصلاحيات الإطعم

بها

4.1 سلطة ومهام ومسئوليات قائد الطائرة . الإعلان

المحدد لسلطة ومسئوليات قائد الطائرة .

المحدد لسلطة ومسئوليات قائد الطائرة .

انصاه

2- الضبط والسلطة الإجرائية

1.2 ضبط العمليات لكل مستقل. توصيف نظام ضبط

العمليات لكل مستقل مطالب بتبيان كيفية ضبط سلامة

العمليات الجوية وكفاءات الأفراد.ويجب على وجه

الخصوص توصيف الإجراءات المتعلقة بالنقاط التالية :

أ) صلاحية الرخص والكفاءات ،

ب) أهلية الأشخاص المكلفين بالعمليات و

البيانات والمعلومات الإضافية

2.2 نظام نشر تعليمات والمعلومات الإجرائية . توصيف

كل نظام نشر المعلومات التي يمكن أن تتصل بالاستغلال

، ولكنها إضافية بالنسبة لتلك الواردة في دليل

الاستغلال . ويشمل ذلك مجال تطبيق هذه المعلومات

ومسئوليات نشرها

3.2 الوقاية من الحوادث وبرنامج سلامة الطيران

الوقاية من الحوادث وبرنامج سلامة الطيران

الوقاية من الحوادث وبرنامج سلامة الطيران

الطيران

4.2 السلطة الإجرائية. توصيف الإجراءات

والمسئوليات الضرورية لممارسة السلطة الإجرائية في

ما يتعلق بسلامة الطيران

الوقاية من الحوادث وبرنامج سلامة الطيران

الوقاية من الحوادث وبرنامج سلامة الطيران

الوقاية من الحوادث وبرنامج سلامة الطيران

الوقاية من الحوادث وبرنامج سلامة الطيران

الوقاية من الحوادث وبرنامج سلامة الطيران

3) نظام الجودة يحتوي توصيف نظام الجودة الذي تم

إقراره بما يلي :

أ) طراز الطائرة المستخدمة ؛

ب) منطقة ونوع الاستغلال ؛

ج) مرحلة الطيران ؛

1.4 تشكيلة الأطقم . تفسير المنهج الذي يمكن من

إعداد تشكيلة الطاقم مع الوضع في الحسبان ما يلي :

أ) طراز الطائرة المستخدمة ؛

ب) منطقة ونوع الاستغلال ؛

ج) مرحلة الطيران ؛

محركات في الطائرة . ويجب وصف نظام حفظ سجلات الوقود والزيوت .

8.1.8 الكتلة و التوازن تشمل المبادئ العامة للكتلة والتوازن العناصر التالية:  
أ- التعريفات ؛

ب) المناهج ، الإجراءات ، والمسئوليات في مجا الإعداد والمصادقة على حسابات الكتلة والتوازن

ج- سياسة استخدام الكتل الحقيقية والجزائية

د- منهج تحديد للكتل المطبقة على الركاب والبضائع والشحن

هـ- كتل مطبقة بالنسبة للركاب والبضائع في مختلف أنواع الاستغلالات ومختلف طراز الطائرات

و- الإرشادات والمعلومات العامة والضرورية لضبط مختلف أنواع وتأنق الكتل والتوازن المستعملة

ز- إجراءات تغيير اللحظة الأخيرة

ح- كثافة الوقود والزيوت وخليط الماء والميثانول و

ط إجراءات أو سياسات تخصيص المقاعد

9.1.8 خطة طيران الحركة الجوية.الإجراءات والمسئوليات المتعلقة بإعداد ووضع خطة طيران

الحركة الجوية. وتضم العناصر التي يجب أخذها باعتبار منهج وضع خطط طيران فرضية ومتابعة .

10.1.8 خطة طيران الاستغلال الإجراءات والمسئوليات المتعلقة بإعداد ووضع خطة طيران الاستغلال ..ويجب

أن يوصف استخدام خطة طيران الاستغلال ، مع أمثلة مستخدمة من استمارات خطة الطيران

11.1.8 تقرير مادي من المستغل . يجب أن توصف مسنويات واستخدام التقرير مادي مع أمثلة من الاستمارة المستخدمة

12.1.8 قائمة الوثائق، استمارات والمعلومات الإضافية المطلوبة نقلها

2.8 التعليمات الخاصة بالمساعدة على الارض

1.2.8 إجراءات الوقود. وصف إجراءات الوقود بما فيها :

أ- تدابير السلامة لدى عمليات التموين /الترود بالوقود بما في ذلك مولد طاقة عامل أو مع تربيين يدور وفرامل مروحة مشغلة

ب- تموين/ التزود بالوقود مع الركاب مسافرين على متن الطائرة أو نازلين و.

ج- احتياطات يجب اتخاذها لتجنب امتزاج الوقود.

2.2.8 إجراءات مساعدة لركاب والطائرة مرتبطة بالسلامة. توصيف إجراءات المساعدة لاستخدامها في

تخصيص المقاعد ، صعود أو هبوط الركاب ، شحن وتفريق الطائرة .إجراءات موجهة لضمان السلامة عند

ما تكون الطائرة في الموقف وهي إجراءات يجب اتخاذها.ويجب أن تشمل إجراءات المساعدة العناصر

التالية :

أ-الأطفال والرضع والمسافرين المرضى، والمعاقين حركيا ،

ب- نقل الركاب غير المقبولين .والمسافرين والموقوفين

ج- الحجم والوزن المسموح بهما للأمتعة اليدوية

د- تحميل وترتيب الأغراض على متن الطائرة

ح) التبرخ بالدم

ط) الاحتياطات الغذائية قبل وأثناء الرحلة

ي) النوم والراحة ؛

ك) التدخل الجراحي.

7. الحدود الزمنية للرحلة .

1.7. الحدود الزمنية للرحلة والخدمة والمتطلبات في مجال الراحة

نظام موضوع من طرف المستغل طبقا لترتيبات النصل 13 من نظام النقل الجوي هذا .

2.7 تجاوز الحدود الزمنية للرحلة و/أو تخفيض فترات الراحة .وهي شروط يمكن في ظلها تجاوز فترات

الطيران والخدمة أو يمكن تخفيض زمن الراحة .والإجراءات المستخدمة لمراعاة هذه التعديلات

8 إجراءات الاستغلال

1.8 تعليمات لإعداد الرحلات وفق لنوع الاستخدام

1.1.8 الإرتفاع الأدنى لطيران - توصيف منهج التعريف وتطبيق الإرتفاعات الدنيا وتشمل :

أ-إجراء تحديد مستويات الطيران /الارتفاعات الدنيا للرحلات ف.أف.أر و.

ت- إجراء تحديد مستويات الطيران /الارتفاعات الدنيا للرحلات إي.أف.أر

2.1.8 المعايير والمسئوليات المتعلقة بالترخيص في استخدام المطارات

3.1.8 مناهج تحديد الحدود الدنيا الإجرائية في المطارات .منهج إعداد الحدود الدنيا الإجرائية بالنسبة

لرحلات إي.أف.أر ويجب أن تتم الإشارة المرجعية عبر إجراءات تحديد الرؤية / أو النطاق البصري

لمدرج وقائية تطبيق الرؤية الواقعية الملاحظة من طرف الطيارين ، والرؤية البصرية و المدى المرئي للمدرج المنقول .

4.1.8 الحدود الإجرائية الدنيا من للطرق بالنسبة للرحلات في أف.أر أو جزء من رحلات ف.أف.أر

وبالنسبة للمحركات الأحادية ،التعليمات الإختيار الطريق في ما يتعلق بتوفر وجاهزية المساحات الآمنة

للهبوط الاضطراري .

5.1.8 تقديم وتطبيق الحد الأدنى الإجرائي من المطارات والطرق

6.1.8 تفسير البيانات الأجوانية . الوثائق المفصلة لفك رموز رسائل المراقبة والتنبيه الأجوانية المتعلقة

بمنطقة الاستغلال بما في ذلك تفسير التعبيرات الشرطية .

7.1.8 تحديد كمية الوقود وزيوت التشحيم ومياه الميثانول المنقولة . وتحدد وتضبط أثناء الطيران

الطرق التي ينبغي عبرها نقل الكميات الدنيا من الوقود وزيوت التشحيم ومياه الميثانول . وينبغي أن يشمل هذا

القسم إرشادات حول كمية وتوزيع السوائل المنقولة على متن الطائرة . ويجب أن تأخذ هذه التعليمات في الاعتبار جميع الظروف التي قد

تحدث خلال الطيران ، على وجه الخصوص إمكانية تغيير الخطة أثناء الطيران وتوقف محرك واحد أو

الهبوط إلى الأرض ( متطلبات التكوين في المجال ترد في D.2.1 )

6.3.8 سياسة وإجراءات تسيير المحروقات جوا  
8.3.8 الظروف الجوية غير الملائمة والتي تكمن فيها الخطورة. الإجراءات النسبية للعمليات الجوية ذات الخطورة الكاملة والهادفة إلى تجنبها على وجه الخصوص :

- (أ) العواصف الرعدية ؛  
(ب) الشروط الجليدية ؛  
(ث) الاضطرابات ؛  
(د) قرص الرياح  
(هـ) التيار الدفاقي ؛  
(و) سحب الرماد البركاني ؛  
(ز) الأمطار الغزيرة ؛  
(ح) العواصف الرملية ؛  
(ط) الموجات الجبلية ؛  
(ي) انتكاسات بليغة لدرجة الحرارة.

9.3.8 اضطرابات المخر ، بالنظر إلى طراز الطائرات وظروف الرياح وتموضع المدرج

10.3.8 أعضاء الطاقم في حجراتهم . المقترضات المتعلقة بواجب أعضاء الطاقم في شغل حجراتهم ومقاعدهم الخاصة ، إن اقتضت الضرورة ، خلال مختلف مراحل الطيران لدواعي ظروف السلامة، بما في ذلك إجراءات راحة المضبوطة في حجرة القيادة  
11.3.8 استخدام حزام الأمان بالنسبة لطاقم والركاب وجوب شد ربط حزام الأمان على أفراد الطاقم والركاب خلال مختلف مراحل الرحلة أو عند الاقتضاء لدواعي السلامة

12.3.8 النفاذ إلى حجرة القيادة . ظروف النفاذ إلى حجرة القيادة بالنسبة للأشخاص الآخرين غير أفراد طاقم القيادة . يجب أن يشمل كذلك سياسة نفاذ مفتشي الوكالة للطيران المدني .

13.3.8 استخدام مقاعد الطاقم الشاغرة . ظروف وإجراءات استخدام مقاعد الطاقم الفارغة

14.3.8 عجز أفراد طاقم القيادة . الإجراءات المطلوب إتباعها في حالة العجز أثناء الطيران لأفراد طاقم القيادة. يجب أن يشمل كذلك أمثلة أنواع العجز وسبل معرفتها .

15.3.8 المقترضات في مجال سلامة المقصورة . وهي إجراءات تتضمن :

(أ) إعداد المقصورة للطيران ، مقترضات الطيران وإعداد الهبوط، بما في ذلك الإجراءات المتعلقة بسلامة المقصورة والمكاتب .

(ب) إجراءات التحقق من أن الركاب جالسون في أماكنهم حيث ، في حالة إجلاء الطوارئ ، يمكنهم أن يساهموا بأحسن ما يمكن في الإجلاء وعدم إعاقته .

(ج) إجراءات صعود وهبوط الركاب

(د) إجراءات التموين التزود بالوقود مع ركاب صاعدين للطائرة ، أو على متنها ، أو هابطين .

(هـ) منع التدخين على متن الطائرة .  
16.3.8 إجراءات إبلاغ الركاب . محتوى ، وسينة ولحظة إبلاغ الركاب .

هـ التحميل الخاص وتصنيف مقصورات الشحن  
(و) وضعية التجهيزات الأرضية ؛

(ز) استخدام أبواب الطائرة ؛

(ح) السلامة على الموقوف ، بما في ذلك الوقاية من الحرائق ، و محيط الأمان ومناطق الهبوب و تنفس المفاعلات ؛

(ط) إجراءات الانطلاق ، الذهاب والقعود على مجال التوقف بما في ذلك عمليات الدفع والجر

(ي) خدمة الطائرات ، و

(ك) الوثائق والاستمارات التي تتعلق بمساعدة الطائرات ؛

(ل) شغل مقعد من طرف عدة أشخاص

3.2.8 إجراءات رفض الركوب . إجراءات التحقق من أن السكارى أو من هم تحت تأثير المخدرات ، باستثناء المرضى الخاضعين للعلاج الطبي مرفوضون من ركوب الطائرة .

4.2.8 الذوبان ، والذوبان المضاد علم الأرض . وصف السياسة وإجراءات الذوبان والذوبان المضاد على الأرض . ويجب أن يشمل وصفا لأنواع وأثار الصقيع والتلوثات الأخرى على الطائرات الثابتة على المدرج، عند التنقل أرضا وعند الإقلاع . وينبغي أن تبين أنواع السوائل المستخدمة بما فيها :

(أ) أسماء الماركة والمسميات التجارية

(ب) المواصفات

(ج) التأثيرات على أداء الطائرة

(د) زمن الانتظار

(هـ) احتياطات الاستخدام

3.8 إجراءات الطيران

1.3.8 سلسلة ف أف أر/إي أف أر . وصف السياسة للترخيص لرحلات ف أف أر أو من أجل فرض أن تجري الرحلات ف أف أر أو من أجل المرور من واحدة إلى أخرى

3.2.8 إجراءات الملاحة وصف كافة إجراءات الملاحة المطابقة لأنواع ومنطقة الاستغلال . وينبغي أخذ العناصر التالية في الاعتبار :

(أ) إجراءات الملاحة القياسية بما فيها الملاحة التي تسمح بإجراء ضبط متعدد ومستقل للتجميع اليدوي للبيانات حينما يكون لهذه البيانات تأثير على مسار رحلة الطائرة

(ب) ملاحة أم أن بي أس والفقطبية والملاحة داخل مناطق أخرى

(ج) أر أن أف

(د) إعادة تخطيط الرحلة و

(هـ) الإجراءات في حالة إلغاء النظم

(و) أر ف أس أم

3.3.8 إعداد إجراءات تثبيت مقياس الارتفاع، بما في ذلك للجوء ، عند الاقتضاء إلى القياس المتر للارتفاع وجداول التحويل والإجراءات العملية المتعلقة ب ك أف أه .

4.3.8 الإجراءات المتعلقة بنظام التثبيته على الارتفاع

5.3.8 إجراء التحذير من الاقتراب من الأرض/نظام تبادلي الاضطدام . إجراءات وتعليمات مطلوبة لتفادي الاضطدام بالأرض ، بما في ذلك القيود المتعلقة بنسب

الطائرة ، والاقتحام غير القانوني ، والتخريب .  
والتهديد بتفجير قنبلة أو الاختطاف كلها مشمولة .  
2.10 توصيف التدابير الوقائية والتكوينية في مجال السلامة .

10 علاج الحوادث والعوارض  
الإجراءات الخاصة بالعلاج ، وبالإشعار وبتقارير الحوادث والعوارض . ينبغي أن يشمل هذا القسم :  
(أ) تعريفات الحوادث والعوارض والمسئوليات المقابلة لكل الأفراد المشاركين .

(ب) وصف أقسام الشركة ، الإدارات أو الهيئات الأخرى التي يجب إبلاغها في حالة الحادث وفقا لأية طريق وضمن أية أوامر

(ج) المقتضيات الخاصة بشأن الإشعار في حالة الحادث أو العارض عند ما يتم نقل البضائع الخطيرة .

(د) توصيف مقتضيات تقرير الحوادث الخاصة والعوارض

(هـ) أشكال التقارير المستخدمة وإجراءات ايداعها لدى الوكالة الوطنية لطيران المدني هي كذلك مشموله .

(و) وحينما يعد المستقل إجراءات تقارير إضافية متعلقة بالسلامة للاستخدام الداخلي ، فإنه يتم وصف مجال تطبيقها والاستمرات المقابلة المطلوب استخدامها

12. قواعد الجو

تشمل قواعد الجو

(أ) قواعد الجو في الرؤية ومع الآلات

(ب) التطبيق الترابي لقواعد الجو

(ج) إجراءات اتصال بما في ذلك الإجراءات في حالة عطل أجهزة الاتصال

(د) المعلومات والتعليقات المتعلقة برصد الطيران المدني

(هـ) الظروف التي ينبغي أن تستمر فيها راديو الرقابة

(و) الإشارات ؛

(ز) نظام التوقيت المستخدم في العمليات ؛

(ح) تصريح مراقبة الحركة الجوية ، والتفديد بخطة الطيران وتقارير الوضعية؛

(ط) الإشارات البصرية المستخدمة لتنبيه طائرات غير مصرح لها بالتحليق أو على وشك أن تحلق فوق منطقة مقيدة ، محظورة أو خطرة ؛

(ي) إجراءات للتطبيق من قبل الطيارين الشهود على وقوع حادث أو تلقي رسالة خطر؛

(ك) الرموز البصرية أرض جو للاستخدام من قبل الناجين ، وصف واستخدام

أجهزة الإنذار ، والإشارات

(ل) إشارات الطوارئ والخطر .

13. التأجير

وصف للترتيبات العملية في حالة التأجير ، والإجراءات المرتبطة ومسئوليات التأجير .

(ب) استخدام الطائرة والعناصر المتعلقة بالطراز يجب أخذ الاختلافات بين البدلات من نفس الطراز في الاعتبار ومعالجتها وفقا للعاوين التالية :

(0) معلومات عامة ووحدات القياس

17.3.8 إجراءات استغلال الطائرات مع نظم كشف إشعاعات كونية أو شمسية يلزم وجودها في الطائرة .  
إجراءات استخدام نظم كشف الإشعاعات التونية أو الشمسية وتسجيل أليانات ، بما في ذلك تدابير التي يجب اتخاذها في حالة تجاوز قيم محددة في دليل الاستغلال .

فضلا عن ذلك الإجراءات والإجراءات الحركة الجوية المشمولة ، التي يجب اتباعها في حالة فرار الهبوط أو تغيير المسار .

18.3.8 السياسة المتعلقة باستخدام الطيار الآلي والقبضة الذاتية .

4.8 العمليات الدائمة . وصف الإجراءات العملية المصاحبة للعمليات الدائمة (انظر أيضا الجزأين الفرعيين د و هـ)

ETOPS 5.8. توصيف الإجراءات العملية ETOPS

6.8 استخدام قوائم دنيا للتجهيزات وقوائم انحراف مسموحة بالمقارنة مع الهيئة النموذجية .

7.8 الرحلات غير التجارية الإجراءات والحدود المطبقة ل

أ) رحلات التكوين .

(ب) الرحلات التجريبية ؛

(ج) رحلات التسليم ؛

(د) رحلات المواكبة ؛

(هـ) رحلات العرض ، و

(و) رحلات التأسيس ، بما في ذلك الأشخاص الذين نقلهم في هذه الرحلات .

8.8 متطلبات الأكسجين

8.8.1 توصيف الظروف التي يجب توفير الأوكسجين خلالها واستخدامه

2.8.8 مقتضيات الأوكسجين الخاصة ب

(أ) طاقم القيادة ؛

(ب) طاقم المقصورة ، و

(ج) ركاب .

9. البضائع الخطرة وأسلحة

1.9 تشمل المعلومات والتعليمات والمشورة التي تتعلق بوجه عام بنقل البضائع الخطرة :

(أ) سياسة المستغل في مجال البضائع الخطرة

(ب) النصائح المتعلقة بالقبول ووضع العلامات، ونقل البضائع ، ورس وفصل البضائع الخطرة

(ج) المقتضيات الخاصة بمجال الإشعار في حالة الحادث أو العارض عندما تكون البضائع محملة

(د) الإجراءات التي يجب اتباعها للتدخل في الوضعية الطوارئ المرتبطة بالبضائع الخطرة

(هـ) مهام كل الأشخاص المعنيين و

(و) التعليمات المتعلقة بنقل الأشخاص المستغل

2.9 شروط نقل السلاح وذخيرة الحروب و أسلحة الرياضة

10 السلامة

1.10 يجب أن تشمل الإرشادات والنصائح غير السرية في مجال السلامة سلطات ومسئوليات الأفراد المكلفين بالعمليات . السياسات والإجراءات المتعلقة بتسيير

أوصاف الجريمة ، مثل التدخل الممنوع على متن

( ز ) رسائل استغاثة ونبيه ضبط الحركة الجوية في حالات الطوارئ ؛  
 ( ح ) عطل المحرك  
 ( ط ) إرشادات تغيير المسار في حالة العطل الفني للجسيم  
 ( ي ) إنذار جي بي وي أس  
 ( ك ) إنذار تي سي آ أس  
 ( ئ ) قرص الرياح  
 ( م ) الهبوط / الهبوط الاضطراري على البحر . و  
 ( ن ) إجراءات الطوارئ عند الذهاب  
 4 الأداء  
 0.4 البيانات المتعلقة بالأداء يجب أنتوفر بطريقة تسمح بالاستخدام من دون صعوبة  
 1.4 البيانات المتعلقة بالأداء العناصر المتعلقة بأداء التي توفر البيانات الضرورية للامتثال للمقتضيات المتعلقة بالأداء ، يجب أن تكون مشملة لكي يتسنى أن تحدد :  
 أ / حدود الصعود ، الإقلاع بالكتلة ، الارتفاع ، درجة الحرارة .  
 ب ) طول المدرج عند الإقلاع ( جاف ، مبتل ، ملوث )  
 ج ) المسار الصافي للرحلة بحساب مرور العقبات ، أو عند الإقتضاء ، مسار الرحلة عند الإقلاع  
 د ) غياب الاتحار في حالة الاتعاطف  
 هـ ) حدود المنحدر في الطريق  
 و ) حدود المنحدر في الاقتراب  
 ز ) حدود المنحدر في الهبوط  
 ح ) طول المدرج عند الهبوط ( جاف ، مبتل ، ملوث )  
 بما في ذلك آثار العطل في الطيران لنظام أو جهاز ، إذا كان هذا العطل يائر على مسافة الهبوط  
 ط ) حدود طاقة الكبح ؛  
 ي ) السرعات المطبقة على مختلف مراحل الطيران ( باعتبار حالة المدرج ، المبتل أو الملوث )  
 1.1.4 المعدات الإضافية المتعلقة بالطيران في ظروف الصقيع . كل أداء معتمد متعلق بهيئة مرخصة أو انحراف في الهيئة ، مثل تلف الجهاز المضاد للتلحلق ، يجب أخذه في الاعتبار  
 2.1.4 إذا كانت البيانات المتعلقة بالأداء ، والمطلوبة لفئة الأداء المعبر ، غير متوفرة في دليل الرحلة المصادق عليه ، فإن معطيات أخرى مقبولة من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني يجب إدراجها . وإلا فإن الدليل يمكن أن يحتوي مصادر للبيانات المقبولة لدى واردة في دليل الطيران ، إذا كانت هذه البيانات غير متاحة للاستخدام في الغالب أو في حالة الطوارئ .  
 2-4 بيانات إضافية متعلقة بالأداء . بيانات إضافية تشمل عند الإقتضاء :  
 أ - منحدرات صعود كل المحركات في حالة التشغيل  
 ب - بيانات متعلقة بالهبوط التدريجي  
 ج ) آثار سوائل ذوبان الجليد أو المضادة للجليد  
 د ) الطيران مع عجلات هبوط خارجة  
 هـ - الطيران المواكب بمحرك متعطل ، بالنسبة للطائرات ذات المحركات الثلاثة أو أكثر  
 و ) الطيران المقام به طبقاً لترتيبات س . د . ل

1.0 المعلومات العامة ( على سبيل المثال أبعاد الطائرة ) بما فيها وصف وحدات القياس المستخدمة لاستغلال طراز اطارنة المعينة ، وجدول التحول  
 1. الحدود  
 1.1 توصيف الحدود المعتمدة والحدود الإجرائية المطبقة بما فيها :  
 أ) أسس الإعتماد  
 ب) ترتيبات مقاعد الركاب لكل طراز من الطائرات مع مخطط .  
 ج) أنواع الاستغلال المقبولة ( اي أف أر / ف أف أر ، كات 3/2 ، الرحلات في ظروف الصقيع المعروفة ، إلخ )  
 د) تشكيلة الطاقم  
 هـ) الكتلة والتوازن  
 و) حدود السرعة  
 ز) مجال الطيران  
 ح) حدود الريح بما في ذلك استغلال المدرجات الملوثة  
 ط) حدود الأداء وفقاً للهيئة المطبقة  
 ي) انحدار المدرج  
 ك) حدود المدرجات المبتلة أو الملوثة  
 ل) تلوث الخلية ، و  
 م) حدود النظم  
 2 الإجراءات العادية  
 1.2 الإجراءات العادية والمهام المسندة إلى الطاقم ، قائمة الفحوص والتعليقات المتعلقة بإجراءات التنسيق الضرورية بين طاقم القيادة وطاقم المقصورة . يشمل هذا الإجراءات والمهام العادية التالية :  
 أ) قبل الرحلة ؛  
 ب) قبل المغادرة ؛  
 ج) تثبيت وضبط مقياس ارتفاعي  
 د) السير ، الإقلاع والصعود ؛  
 هـ) إجراءات الحد من الضوضاء ؛  
 و) السرعة والنزول ؛  
 ز) الاقتراب ، وإعداد اجتماع التعليمات للهبوط ؛  
 ح) اقتراب ف أف أر ؛  
 ط) الاقتراب بالالات ؛  
 ي) مقارنة الرؤية وغير المباشرة ؛  
 ك) المقاربة المنقطعة  
 ل) الهبوط العادي ؛  
 م) ما بعد الهبوط ؛  
 ن) عمليات على مدارج رطبة وملوثة .  
 3. الإجراءات غير الطبيعية وإجراءات الطوارئ  
 1.3. الإجراءات غير الطبيعية وإجراءات الطوارئ والمهام الموكلة إلى أفراد الطاقم ، قائمة الفحوص المناسبة ، منهج استخدام قوائم الفحص والتعليمات المتعلقة بإجراءات التنسيق الضروري بين طاقم القيادة وطاقم المقصورة . ويجب أن يشمل الإجراءات الاستثنائية وإجراءات الطوارئ والمهام التالية  
 أ) عجز الطاقم  
 ب) الإجراءات في حالة الحريق والدخان ؛  
 ج) الطيران غير المكيف الضغط والمكيف جزئياً ،  
 د) تجاوز الحدود الهيكلية كما في حالة الهبوط لزيادة ؛  
 هـ) تجاوز حدود الإشعاع الكوني ؛  
 و) الصق ؛

1-5 إعداد الطيران

1-1-5-1 البيانات والتعليمات الضرورية لتخطيط ما قبل الرحلة وأثنائها ، بما في ذلك عناصر مثل جداول السرعة وثوابت المحرك . وعند الافتضاء إجراءات العمليات بمحرك أو محركات متعطلة ، وطيران ETOPS (وعلى وجه الخصوص السرعة القصوى لمحرك واحد متعطل والمسافة القصوى لبعد مطار مناسب والطيران في اتجاه مطار معزول كلها أمور شاملة

2-1-5

منهج حساب المحروقات اللازم لمختلف مراحل الطيران طبقا للنظم المعمول بها 6- الكتلة والتوازن الإرشادات والبيانات لحساب الكتلة والتوازن تشمل :

أ- نظام الحساب (على سبيل المثال نظام المؤشر)

ب- المعلومات والتعليمات لإعداد وثائق الكتلة والتوازن ، يدويا أو بنظام معلوماتي

ج- الحدود المطبقة للكتلة والتوازن لكل طرازات الطائرات وبديلاتها أو الطائرات المستخدمة فرديا من قبل المستغل .

د- الكتلة القاعدية ومركز الثقل أو المؤشر المقابل الشحن

8 إجراءات وترتيبات الشحن وعدة الشحن على متن الطائرة

9 تحميل وتسييف البضائع

10 على متن الطائرة.

11 8. قائمة الانحرافات :المسموح بها بالمقارنة مع الهينة النموذجية

قائمة الانحرافات المسموح بها بالمقارنة مع الهينة النموذجية

عندما يوفر المصنع، بالنظر إلى طرازات وبديلات الطائرة المستغلة ، بما في ذلك الإجراءات المطلوب مواصلتها عندما توضع الطائرة على الخط طبقا لأجل قائمة الانحرافات المسموح بها

9. القائمة الدنيا للتجهيزات

القائمة الدنيا للتجهيزات، بالنظر إلى طرازات وبديلات الطائرة المستغلة ، وأنواع ومناطق الاستغلال . يجب أن تضم القائمة تجهيزات الملاحة وتأخذ في الحسبان الأداء المطلوب لطريق ومنطقة الاستغلال

10- تجهيزات السلامة والإتقاد بما فيها الأوكسجين

10-1 قائمة تجهيزات الإعاشة التي يجب توفرها في الطائرة لكل مسار متبع وإجراءات ضبط جاهزية هذه التجهيزات قبل الإقلاع . الإرشادات المتعلقة بالتوضع وسهولة النفاذ واستخدام تجهيزات السلامة والإتقاد هذه وقوائم الفحوص المقابلة كلها مشمول .

10-2 إجراء تحديد كمية الأوكسجين المطلوب والكمية المتاحة بالفعل . مسار الرحلة ، عدد المسافرين واحتمال إزالة سوية الضغط كلها أمور يجب وضعها في الحسبان .يجب أن تكون المعلومة الموفرة في شكل سهل استخدامها من دون صعوبة .

11-إجراءات إجلاء الطوارئ

1-11 الإرشادات لإعداد إجلاء الطوارئ بما في ذلك تنسيق الطاقم وأسناد الوظائف عند الطوارئ

11-2 إجراءات إجلاء الطوارئ . توصيف مهام كل أعضاء الطاقم من أجل إجلاء سريع لطائرة وانتكفل بكل الركاب في حالة الهبوط الإضطرابي ، أو الهبوط على البحر أو حالات أخرى للطوارئ

12- نظام الطائرة

توصيف نظام الطائرة ،التحكم والإرشادات المرافقة وإجراءات استخدامها .

ج.إرشادات ومعلومات متعلقة بالطرق والمطارات

1-تعليمات ومعلومات تتعلق بالاتصال ، وبالملاحة والمطارات ،بما في ذلك الإرتفاعات ومستويات الطيران الدنيا لكل طريق ينبغي سلوكه والحد الأدنى الإجرائي لكل مطار .

أ) الإرتفاع /مستوى الطيران الأدنى

ب) الحد الأدنى الإجرائي لمطارات المغادرة ، الاتجاه ،والذهاب

ج) وسائل الاتصال ومساعدة الملاحة

د) بيانات تتعلق بالمدراج وبمنشآت المطار

هـ) الإجراءات القرب ،والقرب المنقطع والذهاب بما في ذلك الإجراءات الحد من الضجيج

و) إجراءات في حال عطل وسائل الاتصال

ز) وسائل البحث والإتقاد في منطقة تحليل الطائرة

ح) وصف بطاقات الطيران التي ينبغي وجودها على متن الطائرة بالنظر إلى طراز الطيران والطريق

المسنوك بما في ذلك منهج التحقق من الصلاحية

ط) جاهزية مصالح الاتصال الطيرانية والأجوانية

ي) إجراءات الاتصال والملاحة في الطريق

ك) تصنيف المطارات حسب أهلية طواقم القيادة

ل) الحدود الخاصة للمطار ( حدود الأداء والإجراءات العملية ) .

د- التكوين

1- برنامج التكوين والضبط لكل أشخاص الاستغلال المكلفين بمهام إجرائية ذات علاقة بالإعداد والقيادة

2-برامج التكوين والضبط

برامج التكوين والضبط يجب أن تشمل بكل العناصر ذات الصلة الواردة في القسمين الفرعيين هـ و ن

2-2 بالنسبة لطاقم المقصورة : كل العناصر ذات الصلة الواردة في القسم الفرعي O

2-3 بالنسبة لجميع أفراد الاستغلال بما فيهم الطاقم :

أ) كل النقاط ذات الصلة المحددة من طرف النظام المتعلق بالبضائع الخطيرة

ب) وكل النقاط ذات الصلة المنصوص عليها في النظام الخاص بالسلامة

2- 4 بالنسبة لأشخاص الاستغلال غير الطاقم ) مثل فنيي الاستغلال ،الموزعين ، مفرقي لبضائع الخ -

كل النقاط ذات الصلة من النظام والمتعلقة بمهامهم .

3-الإجراءات

3-1 إجراءات التكوين والضبط

ال ام سي عبر وسائل اصطناعية ، التحقق من أنها ليست محفزة أثناء الطيران النقل الجوي العمومي  
5- وصف الوثائق التي يجب ارفقتها ومدة الأرشفة  
6- يتحقق المستغل من أن المعلومات والوثائق مؤرشفة بشكل مقبول وفي متناول الوكالة الوطنية للطيران المدني خلال الأجال المفروضة

2-3 إجراءات المطنوب تطبيقها في حالة ما إذا كان الأفراد لا يصلون أو لا يحافظون على المستوى المطلوب  
3-3 إجراءات التحقق من أن الوضعيات غير العادية أو ظروف الطوارئ التي تتطلب التطبيق الكلي والجزئي للإجراءات غير العادية أو لظروف الطوارئ والتحفيز ل

3- الذيل 1 أجزاء كتيبات الاستغلال وأنشطة العمل الجوي التي تستدعي مصادقة خاصة من الوكالة الوطنية للطيران المدني

الموضوع	المرجع
ضبط الاستغلال	4-2
استغلال من طرف طاقم القيادة لأكثر من طراز أو بديل	
استغلال من طرف طاقم المقصورة لأكثر من 3 طرازات أو بديلات	
حدود زمن الطيران وقواعد الراحة	
منهج تحديد ارتفاع الأدنى للطيران	
مجال الهبوط بأمان في الطريق للمحركات الوحدانية الأرضية (أولاً) الكتل الجرافية الأخرى غير تلك المحدد في النظم (ثانياً) الوثائق التعاقبية وإجراءات المصاحبة (ثالثاً) محو بيانات التوثيق (رابعاً) الكتل الجرافية للشحن التجاري	
سي آر أم	
أم أن بي آر	
آر أن آ في / آر أن بي	
عمليات فئة 2 / فئة 3	
مصادقة ETOPS	
استخدام ال ام أه	
قائمة الشاخنين	
الإرشادات الإجرائية المتعلقة بالنقل / عند الإجراء الصحي	
بضائع خطرة	
منهج التعاقبي لفحص الكتلة مقارنة فئة الأداء أ	
إجراءات العمليات الإتحاد القوي والهبوط القصير	
استخدام نظم في الطائرة للكتلة والتوازن	
قائمة الإحرفات المسموحات مقارنة بهيئة الطراز	
القائمة الدنيا للتجهيزات	
برنامج التكوين فئة 2/الفئة 3/	
برنامج التدريب الدوري والاستمرار	
التكوين الأولي لطاقم المقصورة	
برنامج التدريب الدوري واستمرار كفانت طاقم المقصورة	
برنامج التكوين على سلامة النقل الجوي للبضائع الخطرة	
برنامج التدريب الدوري والاستمرار كفانت العمال الفنيين للاستغلال	

ويجب أن ينسجم هذا الجزء مع خصوصيات الاعتماد المتعلقة بالصيانة عند وجودها

0- الإدارة وضبط الدليل  
0-1 مدخل  
0-1-1 إفادة بموجبها يحترم الدليل كامل النظم المطبقة وأجال وشروط الشهادة الفنية للاستغلال  
0-1-2 إفادة بموجبها يحتوي الدليل على إرشادات استغلال التي يجب على الأشخاص المعنيين التقيد بها

الذيل 3 المخطط النموذجي لدليل أنشطة العمل الجوي (أ) عموميات

يحدد الجزء عموميات السياسة العامة للمستغل في مسار استغلاله الفني خاصة :  
- وصف هيكل الاستغلال  
- الوظائف الضرورية للاستغلال ، الطريقة التي يتم بها أداء هذه الوظائف والصلات التي تربط بينها  
- المبادئ والمناهج المحددة من طرف المستغل من أجل إدارة ورقابة الطيران أو أي عمل مرتبط بالاستغلال .

الإرشادات الخاصة المعدة مكن طف المستغل في حالة استخدام طائرة لا تنتمي له

المسئوليات التقنية التي تقع على المؤجر والمالك خاصة في المجالات المتعلقة بطاقم القيادة ومناهج الاستغلال والصيانة

القسم 4: أعضاء طاقم قيادة المقاوله

1-4 التشكيلة والسنتة

نوع الرخص ، الأهليات ، الشهادات ووظائف كل من أعضاء الطاقم .

عند الاقتضاء ، المخالفات الحاصلة بتلك المراجع .

2-4 مدة العمل

التدود الموضوعه من طرف المستغل المتعلقة بزمن الرحلة ومدته الراحة والمخالفات الممكنة لكل تلك الحدود

3-4 التكوين

الترتيبات المتخذة من أجل التعرف على كفاءة أشخاص الملاحة وفقا لمختلف الأنشطة القادرين على ممارستها إذا لم تكن كفاءة الأشخاص بالمستوى المطلوب من المستغل فإن هناك نظاما أدنى لترقية وتكوين أشخاص الملاحة بحسب الأنشطة القادرين على ممارستها

4-4 تعريف واستمرار الكفاءات

تعريف التكوينات الضرورية لممارسة الأنشطة المزمعة

تعريف المنظمات المكلفة من طرف المستغل بضمان هذه المعلومات وإصدار تصريحات مستوى الكفاءة المناسب .

تعريف مناهج التدريب والفحص الدوري لكفاءات مختلف أعضاء الطاقم من أجل ضمان استغلال كفاءتهم

تحديد المنظمات المكلفة من المستغل بضمان استمرار الكفاءات وإصدار الكفاءات المتصلة بها

1-5-4 قضايا مختلفة

وهي قواعد مطبقة في ما يخص العجز البدنية لعضو من الطاقم خلال الرحلة ، منع استخدام مشروبات كالكحولية قبل الرحلة ، الاحتياطات التي يجب اتخاذها لاستخدام بعض الأدوية أو اللقاحات ، أو التبرع بالدم .

يجب أن يحدد المستغل القواعد التطبيقية للمقاوله في ما يخص القضايا التالية:

- الغياب المؤقت لمنصب القيادة لأحد أعضاء الطاقم

- تعقيب أحد أفراد الطاقم أثناء الطيران القيود على استخدام المشروبات الكحولية

- التدابير التي يتعين اتخاذها للاستخدام بعض اللقاحات

7- الاستخدام

8- يمنح قسم الاستخدام للأشخاص المعنيين وبالأخص ، الطاقم كل التعليمات والإرشادات والمعلومات خاصة :

- تلك التي تعتبر ضرورية لتشغيل استخدام الطائرة في الأرض والجو، في اللحظة التي يتكفل فيها الطاقم بإعداد وقيادة الطائرة إلى اللحظة التي ينهي فيها كل العمليات المترتبة على الطيران

- قائمة الدنيا للتجهيزات الضرورية لمتابعة الرحلة في ظروف معية . ويجب أن تتسجم هذه النقطة مع التوثيق

0-1-2 قائمة و موجز بمختلف أجزاء ، ومحتوى ومجال التطبيق والاستخدام.

0-1-4 شروحات وتعريف للأجاء والكلمات الضرورية المستخدمة في هذا الدليل

0-2 نظام التعديل والمراجعة

0-2-1 الشخص المسنول عن طبع وإدخال التعديلات والمراجعات

0-2-2 تسجيل التعديلات والمراجعات مصحوبة بتاريخ إدخالها ودخولها حيز النفاذ

0-2-3 تصريح يمنع التعديلات والمراجعات الخطية ، باستثناء ما يحدث في ظروف تستدعي المصادقة الفورية على التعديل أو المراجعة لأسباب أمنية

0-2-4 وصف نظام التأشير على الصفحات وتاريخ دخولها حيز التنفيذ .

0-2-5 قائمة الصفحات المعمول بها

0-2-6 التأشير على التعديلات ( على صفحات النص وقدر الإمكان على المخططات ورسوم البيانية

0-2-7 التعديلات انوقية

0-2-8 وصف نظام نشر الكتيبات والتعديلات والمراجعات

0-3 ترخيص الاستغلال

0-4 الشهادة الفنية للاستغلال وإجراءات خاصة للاستغلال

القسم 1 : هيكله الوظائف والمهام

1-1 الإداريون وأشخاص التأطير

تعريف الوظائف وأشخاص الإدارة والتأطير . تحدد الهيكله اسم الشخص الذي يشغل كل منصب بإدارة الاستغلال وتأطير الأشخاص .

1-2 أعضاء الطاقم

وصف الوظائف الإجرائية ومسئوليات أعضاء الطاقم. إذا كانت المقاوله من الأهمية بحيث تعين قائد طيارا/أو وظيفة أخرى لتأطير أفراد الطاقم ، فإن من المفضل أن تكون هذه الوظائف مصنفة في الفقرة 1-1

1-2 أشخاص الصيانة

1-3 إذا كان المستغل يكفل بنفسه الصيانة فإنه لا بد من تحديد أسماء ومسئوليات أفراد الصيانة . ويجب أن تصنف كأولوية و وظائف التأطير في الفقرة 1-1

1-4 أشخاص آخرون

وظائف ومسئوليات المهام الإجرائية .

القسم 2 : أنشطة المستغل

قائمة أنشطة العمل الجوي المقام بها من طرف المستغل بالنسبة للاستغلال التي تميل في الأساس إلى تكوين أفراد الملاحة على ممارسة أنشطة العمل الجوي ، فإن هناك برنامج تكوين لكل واحدة من هذه الأنشطة

القسم 3: الوسائل التقنية

1-3 تصنيف الطائرات المستخدمة

تشكيل مجموع الأسطول في مختلف نشاطاته ( طراز أو فئة الطائرة ، ترقيم أو هوية )

2-3 الصيانة

المصادر المحتمل باعتماد وحدة أو ورشة الصيانة بروتوكول الصيانة

3-3 استغلال الطائرة التي لا تنتمي إلى المستغل

وتعتب الأعمال المعلومات الواردة في هذه الإجراءات هي النوجهة أساسا للاستخدام الأمن للطائرة في وضعية الطوارئ المحدد .

## 2-6 التجهيزات التالفة

سماع تقني لاستخدام طائرة أو تجهيزات خارج التشغيل. يحدد هذا التجوز الإجراءات المطبقة وحدود وتقيود الاستخدام التي تسمح بضمان مستوى سلامة مقبول .

ولا تعني سوى تجهيزات المثبتة لكي تلبى حاجات استغلال خاص .

فلا تتعلق بالتجهيزات المظنوبة الإسناد وثيقة صلاحية طيران .

وفي كل الحالات على هذا السماح أن يحترم السماحات الفنية المحددة من طرف المصنع. —

## الفصل 13

تحديد أوقات الرحلة والخدمة ومتطلبات الراحة

### 13.1 الأهداف ومجال التطبيق

13.1.1. يضع المستغل لأعضاء الطاقم ترتيبات تبين التحديدات الزمنية لمدة الطيران، والخدمة وفترات الراحة.

13.2. يجب على المستغل أن يضمن لجميع الرحلات الجوية :

13.2.1. ترتيبات تبين تحديدات زمن الرحلة والخدمة وكذا فترات الراحة والتي تتوافق مع:

( أ ) ترتيبات هذا الفصل ؛

( ب ) أي حكم آخر تطبقه الوكالة الوطنية للطيران المدني

( ت ) وفقا لترتيبات هذا الفصل لضمان السلامة ؛

13.2.2. تكون الرحلات مبرمجة حيث يمكن إجراؤها في الوقت وفي فترة خدمة الطيران المقبولة، وبالنظر إلى الوقت اللازم لإعداد الرحلة وأوقات الطيران والمناوبة؛

13.2.3. جداول الخدمة تعد وتنشر مقدما بما فيه الكفاية

لتمكين أعضاء الطاقم أن يبرمجوا الراحة المناسبة.

### 13.3. مسؤوليات المستغل

13.3.1. يحدد المستغل. مستند تحويلات لكل فرد من الطاقم.

13.3.2. ينتظر من المستغل أن يقوم بتقييم العلاقة بين المزاولة وتنظيم وقت خدمة الطيران وفترات الراحة

وأن يضع دائما في الحسبان الآثار التراكمية لخدمة طويلة تتخللها الحد الأدنى من الراحة

13.3.3. يقوم المستغل ببرمجة مدة الخدمة من أجل تجنب

المصحوب بشهادة صلاحية الطيران وشهادة الحد من الضوضاء ، وخاصة مع دليل الرحلة أو الوثيقة التي تقابله

## القسم 1: العمليات الجوية

### 1-1- قيل كل عملية

قبل العمليات السابقة على وجه الخصوص:

- عرض شفوي قبل الرحلة وعند الاقتضاء موجه إلى إبلاغ الأشخاص البحريين حول خصوصيات العملية التي يقوم بها

- إجراء تعرف مسبق على منطقة العمل (عولمة العراقل، الوضع في الحسبان للبيانات الأجوانية الخ) - سلطة قائد الطائرة في تأديته لمهمته، ويجب أن يبين الدليل أن له أن يرفض مهمتا إذا ما شعر أن في تنفيذها تعطيلًا للنظم المعمول بها أو إذا رأى بأن أمنه وأمن غيره في خطر

- مجموعة الفحوص التي تسبق كل رحلة في ما يتعلق خاصة بامتثال الطائرة بالنظم الإجرائية للمستغل والبيئة النظامية

### 1-2 إجراءات عامة للطيران

مجموعة الإجراءات العادية وإجراءات الطوارئ على وجه الخصوص :

- الإجراءات والحدود المصاحبة المرتبطة بالسلامة وفاعلية كل استخدام يتطلب كفاءة خاصة من جانب الأشخاص البحريين

- استخدام تجهيزات السلامة الخاصة باستخدام عدة السلامة ، الأقفلة والمواد الأخرى

- إجراءات عامة للطوارئ مرتبطة باستخدام خاص

القسم 2: بيانات لكل طائرة يمكن إعداد هذا القسم لكل مجموعة طائرات واستخدامه لعناصر متقاربة من أجل أن يحصل استغلال بارشادات مماثلة (

### 2-1 طراز أو فئة الطائرة والتوصيف

طراز أو فئة الطائرة . بيانات محددة تسمح بالتعريف بها ويقاعدة إثباتها

### 2-2 الأداء الإجراء

عناصر تسمح بتحديد حدود الكتلة طبقا للترتيبات المعمول بها المتعلقة بالشروط التقنية لعمل الطائرة .

أداء مهم مباشرة للاستخدام الخاص للطائرة

2-3 الحدود مجموعة الحدود التي تم إعدادها من طرف المصنعين و حدود المستغل المتخذة وفقا لظروف استغلال خاصة . لاسيما ما يتعلق بتوازن والشحن الخاص أو المنظم .

### 2-4 مسار الرحلة ، إجراءات خاصة

إجراءات خاصة متعلقة باستخدام نظم خاصة أو استخدام نظم في ظروف خاصة مرتبطة بالاستغلال

### 2-5 مسار الرحلة ، إجراءات الطوارئ

إجراءات تتطلب مزاولتها لواجهة وضعية طوارئ . وهي توفر لوضعية متوقعة لكنها غير اعتيادية حيث التصرف الدقيق والفوري للطاقم يقلل بقدر كبير احتمال أو جسامه حادث .

### 13.5.5. مدة الخدمة :

الوقت المنقضي بين الفترة التي ينبغي أن يبدأ فيها أحد أفراد الطاقم خدمته بطلب من المستغل إلى الفترة التي يصبح معفيا من أي خدمة.

### 13.5.6. مدة خدمة الطيران

أي فترة يمارس خلالها شخص على متن الطائرة نشاطا بصفته عضوا من الطاقم. يتم حساب المدة ابتداء من الزمن التي يلزم فيه حضور فرد من أفراد بطلب من المستغل لطيران أو سلسلة من الرحلات الجوية وتنتهي بانتهاء الطيران الأخير الذي كان يزاول فيه عضو الطاقم وظيفته.

### " 13.5.7. قاعدة التحويلات

المكان المعين من قبل المستغل لأفراد الطاقم، حيث تبدأ وتنتهي عادة مدة الخدمة أو سلسلة أوقات خدمة وحيث، في ظروف طبيعية ، لا يتوجب على المستغل إيواء عضو الطاقم هذا.

### 13.5.8. يوم محلي

فترة 24 ساعة تبدأ من الساعة 00:00 بالتوقيت المحلي .

### 13.5.9. ليلة محلية :

فترة مكونة من 8 ساعات من الساعة 22:00 إلى 08:00 بالتوقيت المحلي .

### 13.5.10. يوم منفصل دون خدمة '

يتكون من ليلتين محليتين وهناك فترة راحة يمكن إدراجها في هذا اليوم.

### 13.5.11. عضو الطاقم بالعمل :

أحد أفراد طاقم يقوم بمهمة كلا أو جزءا على متن الطائرة أثناء الطيران .

### 13.5.12. تهيئة

انقل من مكان إلى آخر بتعليمات من المستغل ، لعضو من الطاقم الذي ليس في العمل باستثناء الوقت الذي يستغرقه المسار

يعتبر "الوقت الذي يستغرقه السفر : "

- الوقت الضروري للانتقال محليا من مكان الاستراحة إلى المكان الذي يبدأ فيه العمل أو العكس.

### 13.5.13. وقت الراحة :

فترة متواصلة ومحددة

خلالها طاقم الأعضاء

خالية من كل خدمة أو عمل احتياطي بالمطار.

### 13.5.14. الاحتياط

فترة محددة طلب خلالها

المستغل من الطاقم أن يبقى مستعدا للقيام برحلة أو تنقل أو أي خدمة أخرى دون أن تمنح الراحة أثناء ذلك.

ممارسات غير مرغوبة ، مثل انتي تؤدي إلى خدمات بالتناوب

ليل نهار أو تحويل أفراد الطاقم، مما يؤدي إلى اضطرابات مهمة في تكييف النوم والعمل .

13.3.4. يبرمج المستغل محليا أيام عطل ويشعر بذلك أعضاء الطاقم مسبقا.

13.3.5. يحرص المستغل على أن تكون فترات الراحة كافية للسماح لأفراد الطاقم استرجاع الآثار الناجمة عن مدة الخدمة السابقة ليحصلوا على راحة كافية في بداية وقت الخدمة بالرحلة الموالية.

13.3.6. يسهر المستغل على أن يكون وقت الخدمة للرحلة مثبنا حيث يتمكن أفراد الطاقم من الراحة بما فيه الكفاية لأداء الخدمة من جديد مع مستوى من السلامة مرضي في كل الظروف .

### 13.4. مسؤولية أعضاء الطاقم

13.4.1. ولا يجوز لأي عضو من الطاقم القيام بالخدمة على متن طائرة إذا كان يشعر أنه متعب أو يتوقع أن يكون متعبا أو إذا كان لا يشعر بأنه مستعد وأن سلامة الطيران قد تتضرر.

### 13.4.2. استخدام أفراد الطاقم

يستخدم أفراد الطاقم أفضل استخدام الإمكانيات والوسائل المتاحة لهم لراحتهم، كما ينظمون ويستخدمون أوقات الراحة المستقلة أحسن استخدام.

### 13.5 تعاريف

في نهاية هذا الفصل نعي بـ:

### " 13.5.1. طاقم الطائرة المدعم"

طاقم قيادة يتجاوز عدد أفرادها العدد الأدنى المطلوب لتشغيل الطائرة، والذي يمكن لأي عضو من طاقمه أن يترك منصبه وأن يحل محله عضو آخر من طاقم القيادة لديه المؤهلات المطلوبة.

### 13.5.2. مدة الطيران من سائدة إلى سائدة

الوقت المنقضي بين وقت تحرك الطائرة من مكان إرسائها بغية الإقلاع إلى حين توقفها بالوضعية المحددة وتتوقف كل المحركات والمروحيات.

### 13.5.3. استراحة :

فترة خالية من أي خدمة، ومعتبرة جزء من وقت الخدمة، وهي أقل من وقت الراحة.

### 13.5.4. الخدمة

أي مهمة ينفذها أحد أعضاء الطاقم و ذات صلة بالنشاط لحامل PEA إلا في حالة ترتيبات خاصة محددة بهذا النظام.

يعود القرار إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني لتقرر متى وفي أي الظروف يكون الاحتياط معتبرا في الخدمة.

المدة القصوى المنصوص عليها في الفقرتين 1.3 و 1.4 تخفض 100 % من المدة المدرجة في هذه المرحلة إلى حد أقصاه ساعتين. عندما ينتهي وقت خدمة الطيران في مرحلة منخفضة من نظام الوتيرة أو تشمله كليا ، فن الحد الأقصى لخدمة الطيران المنصوص عليها في الفقرتين 1.3 و 1.4 تخفض ب 50 % من مدة المرحلة في هذه المرحلة .

13.8. التمديدات

13.8.1. الحد الأقصى اليومي يمكن زمن الخدمة بالطيران اليومي يمكن ان تمدد بساعة واحدة على الأكثر.

13.8.2. لا يسمح بالتمديدات في زمن خدمة الطيران مرجعه ست مراحل أو أكثر.

13.8.3. وإذا كان زمن الخدمة بالطيران يتجاوز مدة المرحلة المنخفضة من نظام الوتيرة بأكثر من ساعتين فإن التمديدات تقتصر على مرحلتين.

13.8.4. وإذا كان زمن الخدمة بالطيران أكثر من ساعتين فإن التمديدات تقتصر على مرحلتين.

13.8.5. الحد الأقصى للتمديدات هو اثنتين في كل فترة سبعة أيام متتالية.

13.8.6. إن كان من المقرر أن يحصل تمديد في زمن الخدمة بالطيران فإن فترة الاستراحة قبل وبعد الطيران تمدد بساعتين أو تمدد الاستراحة بعد الرحلة بأربع ساعات.

وإذا كانت التمديدات مستخدمة لأزمة خدمة بالطيران متتالية فإن الاستراحة قبل الرحلة والاستراحة بعد الرحلة بين العمليتين يؤخذان من بعد.

13.8.7. إذا كان زمن الخدمة بالطيران يخضع لتمديد يبدأ أثناء الفترة ما بين 22 و 4:59 فإن المستغل يحددها في 11:45.

13.9. طاقم الطائرة

13.10.

13.9.1. لتعيين طاقم الطائرة لرحلة أو سلسلة من الرحلات الجوية. فإن زمن خدمة الطيران لطاقم الطائرة يمكن أن تمدد حسب الفرق بين وقت تقديم طاقم الطائرة وتقديم طاقم القيادة دون أن يتجاوز الفرق ساعة واحدة.

13.10. جودة التشغيل

المواقيت المبرمجة ينبغي أن تمكن من إكمال الرحلات وفقا مع زمن خدمة الطيران القصوى المسموح بها.

13.5.15. معدل مرحلة منخفضة للنظام الإيقاعي المرحلة منخفضة للنظام الوتيرة الفترة ما بين الساعة 2:00 و 5:59 دقيقة ضمن مجموعة من ثلاث جداول زمنية، مرحلة انخفاض الوتيرة تتعلق بساعة قاعدة التحويل. علاوة على هذه الأوقات الزمنية فإن المرحلة منخفضة لنظام الوتيرة مرجعه وقت قاعدة تحويل ل48 ساعة الأولى تالية الخروج لمرحلة توقيت قاعدة تحويلات ثم التوقيت المحلي من بعد

13.6. القيود المفروضة على الطيران

13.6.1. ساعات الخدمة المتراكمة يجب على المستغل التأكد من أن إجمالي وقت خدمة لأحد أعضاء الطاقم لا يتجاوز (أ) 190 ساعة من الخدمة لكل فترة تتكون من 28 يوما متتالية ، ممتدة بالتساوي قدر الإمكان على كل فترة.

(ب) 60 ساعة من الخدمة لكل فترة مكونة من 7 أيام متتالية .

13.6.2. تحديد عدد مجموع ساعات الطيران من مثبت إلى مثبت يجب على المستغل التأكد من أن الوقت الإجمالي لرحلات الطيران من مثبت إلى مثبت للرحلات التي يزاول بها أحد أفراد الطاقم كعضو من الطاقم أثناء العمل لا تتجاوز: (أ) 900 ساعة من الطيران من مثبت إلى مثبت للسنة الكاملة.

(ب) 100 ساعة من الطيران من سائدة إلى سائدة لكل فترة تتكون من 28 يوما متتالية .

13.7. زمن خدمة الطيران يومي قصوى

13.7.1. هذه الإجراءات والأحكام لا تنطبق على الرحلات الاحتكارية رحلات الطائرات الطبية للطوارئ .

13.7.2. يحدد المستغل أوقات الحضور مع الأخذ في الاعتبار الوقت اللازم لتحقيق الواجبات على الأرض المتصلة بالأمن ، كما صادقت عليها الوكالة الوطنية للطيران المدني

13.7.3. وقت الخدمة أثناء الطيران اليومي الأقصى هو 13 ساعة.

13.7.4. سيتم تخفيض هذه الساعات من 13 ساعة إلى 30 دقيقة لكل خطوة من الثالثة، تخفيض مجموع الحد الأقصى هو: ساعتان.

13.7.5. حين يبدأ وقت الخدمة الطيران أثناء مرحلة منخفضة من نظام الوتيرة ، فإن

العلمية الحالية ، أن طلبه لراحة أقل يضمن مستوى معادل من الأمن.

### 13.13.2. وقت الراحة

يجب على المستغل التأكد من أن الراحة الدنيا الممنوحة حسب الإجراءات المذكورة أعلاه معتبر دوريا لفترة راحة أسبوعية من 36 ساعة بما في ذلك

نيلتين محليتين، بحيث لا يأتي أكثر من 168 ساعة بين نهاية زمن الاستراحة الأسبوعي و بداية المقبل. باستثناء من RTA.

13.14. تمديد زمن خدمة الطيران حسب زمن الراحة أثناء الرحلات.

شريطة أن يكون المستغل برهن للوكالة الوطنية للطيران المدني

، على أساس خبرته التشغيلية. واتخاذ

العوامل الأخرى ذات الصلة مثل المعرفة العلمية

الحالية التي تسمح للتطبيق، أن طلبه يضمن مستوى من الأمن معادل:

### 13.15. تعزيز طاقم القيادة

يمكن للوكالة الوطنية للطيران المدني

وضع شروط ذات صلة بتعزيز طاقم القيادة بالأساس لتمديد زمن الخدمة بالطيران فوق الحدود المعتمدة.

### 13.16. الظروف غير المنتظرة أثناء

عمليات الطيران الفعلية بين القوى

السلطة التقديرية لفند الطائرة

ونظرا لضرورة السيطرة الخاصة لهذه الحالات المذكورة أسفله، خلال التشغيل الفعال للرحلة التي تبدأ من وقت التقديم حدود زمن الخدمة بالطيران والراحة المبرمجة في هذا الفصل

يمكن تعديلها في حالة ظروف غير منتظرة، هذه التغييرات يجب أن تكون مقبولة من طرف قائد الطائرة بعد استشارة كافة أعضاء الطاقم وفي كل الأحوال يجب التقيد بالشروط الآتية:

13.17. توقيت زمن الخدمة بالطيران لا يمكن أن يكون زيادته بأكثر من ساعتين، إلا إذا

كان قد تم تعزيز الطاقم في

هذه الحالة خدمة الحد الأقصى للخدمة بالطيران

يمكن زيادتها بثلاث ساعات على الأكثر؛

13.17.1. إذا حصلت بعض الظروف غير المنتظرة

خلال المرحلة النهائية لزمن خدمة الطيران، أثناء

الإقلاع تتطلب زيادة تمديد المرخص يمكن للرحلة أن

تواصل إلى الوجهة المقررة أو إلى مطار بديل؛

13.17.2. في مثل هذه الظروف ،

في هذه الحالة ينبغي للمستخدمين اتخاذ التدابير اللازمة لتغيير التوقيت أو تشكيل الطواقم كآخر أجل إذا كانت الفترة الحقيقية للعمليات تتجاوز زمن خدمة الطيران القصوى في أكثر 33% من الرحلات المحققة في الوقت المعني أثناء برنامج توقيتي موسمي.

### 13.11. التنفيذ

13.11.1. كل الوقت الذي ينفق على التنفيذ

يعتبر من وقت الخدمة .

13.11.2. التنفيذ الذي يأتي بعد التقديم ويسبق الخدمة يعتبر داخل في وقت الخدمة بالرحنة ولكن لا يعتبر مرحلة.

13.11.3. مرحلة من التنفيذ تأتي مباشرة بعد مرحلة من الخدمة تؤخذ في الاعتبار في حساب الاستراحة الدنيا والمحدد لاحقا في النقاط:

### 13.13.1 13.13.2.

13.12. فترة الخدمة بالطيران ممددة (خدمة مجزأة)

13.12.1 يمكن لـ الوكالة الوطنية للطيران المدني أن تؤذن على أساس زمن الخدمة بالطيران ممدد يتضمن استراحة قصيرة.

13.12.2. مطلوب من كل مستخدم أن يثبت للوكالة الوطنية للطيران المدني على أساس الخبرات التشغيلية، واتخاذ العوامل الأخرى ذات الصلة مثل المعرفة العلمية الواقعية، أن طلبه للتمديد لوقت خدمة الطيران تضمن مستوى معادل من الأمن.

### 13.13. الاستراحة

#### 13.13.1. الحد الأدنى من الراحة

13.13.1.1. يجب أن يمنح الحد الأدنى من الراحة فيل زمن الخدمة بالطيران، ابتداء على أساس التحويل وينبغي أن يكون على الأقل أطول من زمن الخدمة السابق ولا يمكن أن يكون أقل من 12 ساعة.

13.13.1.2. ينبغي أن يمنح الحد الأدنى قبل زمن الخدمة بالطيران ابتداء على أساس التحويل وينبغي أن يكون على الأقل أطول من زمن الخدمة السابق وأن لا يقل عن 10 ساعات؛ وإذا كانت الاستراحة الدنيا مأخوذة خارج قاعدة التحويل فإنه ينبغي على المستغل أن يتأكد أن جميع أفراد الطاقم يمكن أن يناموا ثمان ساعات، واضعا في الحسبان دوما التنقلات وحاجيات فزيولوجية أخرى.

13.13.1.3. يجب على المستغل أن يحرص على ضمان تعويض الأوقات الناجمة عن التفاوت الزمني لأفراد الطاقم بأوقات استراحة إضافية.

13.13.1.4. يجب على كل مستخدم أن يبرهن لنوكالة الوطنية للطيران المدني ، استنادا إلى خبرته التشغيلية ومراعاة العوامل الأخرى ذات الصلة ، مثل المعرفة

- وذلك بالنظر إلى العناصر الآتية:
- 13.18.1.8 يجب أن يتم تسجيل أي نشاط جدول الخدمة و/ أو معطن مقدما؛
- 13.18.1.9 يحدد مسبقا ويعطى الوقت الذي يبدأ فيه الاحتياط وينتهي
- 13.18.1.10 الزمن الأقصى لأي احتياط يدور خارج مكان الحضور ينبغي أن تحدد.
- 13.18.1.11 تحدد العلاقة بين الاحتياط والخدمة المستندة للطيران في إطار الاحتياط واعتبارا من التسهيلات المتاحة لعضو الطاقم لاستراحتة وبقية العوامل الأخرى ذات الصلة ؛
- 13.18.1.12 ضبط الوقت
- 13.19 الغذاء
- ينبغي لعضو الطاقم أن يتمكن لديه فرصة لتناول الطعام وشرب بحيث لا يتأثر أدائه خاصة إلى إذا كان زمن الخدمة بالطيران يتجاوز ست ساعات.
- 13.20 زمن الخدمة بالطيران والراحة
- 13.20.1 يتأكد المستقل من جداول عضو من الطاقم تحتوي على:
- (أ) وقت الرحلة من مثبت إلى مثبت؛
- (ب) بدأ بمدة ونهاية كل زمن خدمة أو خدمة بالطيران.
- (ج) فترات الراحة وأيام راحة بدون خدمة، مضمون لتأكد من امتثال
- الاحتياجات المقررة في هذا الفصل، ونسخ من هذه السجلات توضع تحت تصرف عضو الطاقم وبطلب منه.
- 13.20.2 إذا كانت السجلات المتواجدة عند المستقل وطبقا للنقطة 1
- لا تشمل جميع زمن الخدمة بالطيران، فإن عضو الطاقم المعني يحتفظ بسجل شخصي يشمل العناصر الآتية:
- (أ) وقت الرحلة من مثبت إلى مثبت؛
- (ب) بدأ ، ونهاية المدة في كل مرة
- (ج) فترات الراحة وأيام بدون عمل
- 13.20.3 قبل البدء في زمن خدمة في الطيران، فإن عضو الطاقم يقدم سجلاته بطلب من المستقل الذي يوظفه.
- 13.20.4 تحفظ السجلات ما لا يقل عن خمسة عشر شهرا بدءا من تاريخ آخر تسجيل معتبر، أو أكثر إن التشريع الوطني يستدعي ذلك.
- 13.20.5 بالإضافة إلى ذلك ، يحتفظ المستقل على حدة بجميع التقارير التي أعدها قائد الطائرة والمتعلقة بزمن الخدمة بالطيران وساعات الطيران الممددة

- فإن زمن الاستراحة الذي يأتي بعد زمن الخدمة للطيران يمكن تخفيضه، ولكن لا يجوز بأي حال أن يكون أقل من فترة الاستراحة الدنيا المصنفة في هذا الفصل.
- 13.17.3 في ظروف خاصة قد تسبب التعب الشديد، وبعد التشاور مع أفراد الطاقم المعنيين، يمكن لقائد الطائرة نقص زمن الخدمة بالطيران الفعلي و/أو أن يزيد
- فترات الراحة لتجنب جميع الانعكاسات المحتملة على أمن الرحلة.
- 13.17.4 يجب على المستقل أن يتأكد من:
- 13.17.4.1 قائد الطائرة
- يعمل قائد الطائرة تقريرا للمستخدم كلما كان زمن الخدمة بالطيران ممددا بتقديره أو كان زمن الاستراحة مخفضا فعليا.
- 13.17.4.2 إذا كان تمديد زمن الخدمة بالطيران أو تخفيض زمن الاستراحة يتجاوز ساعة واحدة فإن نسخة من التقرير تحمل ملاحظات المستقل ينبغي أن توجه إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني
- 28 يوما بعد الواقعة.
- 13.18 الاحتياطيات
- 13.18.1 احتياطيات بالمطار
- 13.18.1.1 يبقى عضو من الطاقم احتياطي بالمطار وينبغي عليه عادة وبمجرد حضوره إلى المكان أن يكون حاضرا حتى نهاية فترة الاحتياط الموهوبة.
- 13.18.1.2 الاحتياطي في المطار معتبر بصفة كاملة من ضمن ساعات العمل المقام بها.
- 13.18.1.3 إذا كان الاحتياط بالمطار تأتي بعده مباشرة خدمة بالطيران فإن العلاقة بين الاحتياطي بالمطار والخدمة المسندة بالطيران تحدد من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني
- في هذه الحالة الاحتياط بالمطار يضاف إلى فترة الخدمة الموصوفة في هذا الفصل لغرض احتساب الحد الأدنى للراحة.
- 13.18.1.4 وإذا كان الاحتياط بالمطار لا يفضى إلى تحويل إلى خدمة بالطيران ينبغي أن يأتي بعدها على الأقل وقت استراحة كما هو مقرر.
- 13.18.1.5 يضع المستقل تحت تصرف أعضاء الطاقم الاحتياطي بالمطار مكان هادئ ولائق لا صلة له بالجمهور.
- 13.18.1.6 أشكال أخرى من الاحتياط من بينها الاحتياط بالفندق.
- 13.18.1.7 جميع الأشكال الأخرى من الاحتياط ينبغي أن تنظم من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني



ممنوعة النقل تحت أي ظرف ، يضمن بأنها لن تنقل على متن أي طائرة

(ب) لا ينقل المستغل المواد والأغراض والبضائع الأخرى المصرح بأنها خطيرة والمحددة في التعليمات التقنية بأنها ممنوعة النقل في الظروف الطبيعية ، باستثناء ما إذا توفرت المقتضيات التالية لهذه التعليمات :

1- كون الاستثناءات الضرورية قد تم منحها من طرف جميع الدول المعنية طبقا لمقتضيات التعليمات الفنية أو

2- كون الترخيص تم منحه لكل الدول المعنية في الحالات التي تنص فيها التعليمات التقنية على طلب هذا الترخيص وحده

14-5 قبول البضائع الخطرة

(أ) لا يقبل المستغل نقل البضائع الخطرة إلا إذا: 14-5-1 تم تفتيش التغليف والتعليق الزائد - حاوية الشحن طبقا لإجراءات القبول الموصوفة في التعليمات الفنية

14-5-2 ما لم ينص خلاف ذلك في التعليمات التقنية فهي مصحوبة بوثيقة نقل البضائع الخطرة في نسختين 14-5-3 تستخدم اللغة الإنكليزية في :

أولاً) وضع العلامة وعنوان الرزمات

ثانياً) وثيقة نقل البضائع الخطيرة بالإضافة إلى كل مقتضى لغوي .

(ب) يستخدم المستغل قائمة الفحص لقبول البضائع الخطرة ، التي تسمح بضبط كل العناصر ذات الصلة والسجلات اليدوية ، الميكانيكية أو المعلوماتية لنتائج هذا الضبط .

14-6 التفتيش الهادف إلى كشف الأضرار والتسربات أو التلوث

(أ) يتحقق المستغل من أن :

14-6-1 يتم تفتيش الرزمات والتعليقات الزائدة وحاويات الشحن من أجل كشف أي تسرب أو ضرر فوراً قبل الشحن على متن الطائرة أو في وحدة الشحن ، طبقا للتعليمات التقنية .

14-6-2 لا تحمل وحدة الشحن على متن الطائرة ما لم تعرض للتفتيش طبقا للتعليمات التقنية ، ومادام لم يتم الإعلان عن خلو البضائع الخطرة من آثار التسرب والأضرار .

14-6-3 لا تحمل على متن الطائرة الرزمات والتعليقات الزائدة أو حاويات الشحن التي يوجد بها تسربات أو أضرار

14-6-4 أية رزمة بضائع خطرة بها تسربات أو أضرار موجودة على متن الطائرة يتم إنزالها أو تتخذ إجراءات لتزليلها من طرف سلطة أو جهاز مخصص في هذه الحالة يتم تفتيش باقي الطرد من أجل التحقق مما إذا كانت حالة نقل سليمة وأن الطائرة لم تتأثر بأي صرر أو تلوث لاهي ولا شحنها ، و

14-6-5 يتم تفتيش الرزمات والتعليقات الزائدة أو حاويات الشحن من أجل كشف آثار الأضرار أو التسربات لحظة تفريق الطائرة أو وحدت الشحن و، عند

بالنسبة للمساعدة في التوقف ،ومساعدة الطائرات ، (التكوين ) تحتوي المعلومات والتعليمات المتعلقة بالبضائع الخطرة وأن الإجراءات قد تم وضعها لضمان أمن نقل البضائع الخطرة في كل مرحلة من مراحل الجوي

ملاحظة : تضاف إلى ما سبق المخالفة والترخيص الواردين في ب 1 أو 2 والشروط الواردة في النقطة ب لا تنطبق بالضرورة

14-3-1 يستثنى من هذه ترتيبات هذا الفصل الأغراض والمواد المصنفة من جهة أخرى بمثابة بضائع خطرة لكنها غير خاضعة للتعليمات الفنية طبقا للجزأين 8 أو 8 ، تستثنى بشروط :

(أ) أنها ، عندما تكون موضوعة في الطائرة بموافقة المستغل لضمان المساعدة الطبية للمرضى أثناء الطيران ، تكون:

1- محمولة لهدف المساعدة أثناء الرحلة ، أ، جزء من التجهيزات الدائمة للطائرة المكيفة مع استخدام الخاص بالإجلاء الطبي ، أو تكون منقولة على متن رحلة تقوم بها نفس الطائرة من أجل البحث عن المريض أو في حالة ما إذا تم توصيله إلى وجهته ، أن يكون من المستحيل عمليا شحن أو تفريغ (هذه المواد) أثناء الرحلة التي كان المريض منقولا فيها ، حيث أن الغرض هو تفريغها قدر المستطاع ، و

2- يقتصر على العنصر التالية ، المحفوظة في وضعية الاستخدام أو مرتبة بكل حزم حتى ولو لم تستخدم ، وأن تكون مثبتة عند الإقلاع ، والهبوط وأية لحظة أخرى إذا رأى قائد الطائرة ذلك ضروريا لضمان السلامة :

أولاً) قنينات الغاز المصنوعة خصيصا بهدف حفظ ونقل الغاز المعني

ثانياً) الأدوية والمواد الطبية الأخرى تحت إشراف أشخاص مكونين أثناء مدة استخدامها على متن طائرة

ثالثاً) تجهيزات تحتوي على بطاريات ذات سائل محفوظ و، عند الاقتضاء، مثبت في وضعية عمودية من أجل تجنب أي طفق في منحل الكهرباء

(ب) إن موجودها مطلوب على متن الطائرة طبقا للمتطلبات المطبقة أو لأسباب عملية ولو كانت الأغراض والمواد المراد استبدالها بأخرى أو سحبها للاستبدال أن تكون منقولة على متن الطائرة طبقا للتعليمات التقنية

(ج) أنها توجد في داخل الأمتعة :

1- منقولة من طرف الركاب أو أعضاء الطاقم طبقا للمعلومات التقنية

2- مفصولة عن مالكة عند التوقف ( مثلا الأمتعة الضائعة أو التي ضلت طريقها) ، لكنها منقولة من طرف المستغل

13-4 حدود تطبيق نقل البضائع الخطيرة

(أ) يضمن المستغل بأن المواد والأغراض والبضائع الأخرى المصرح بأنها خطيرة والمحددة خصيصا باسم والموصوفة بشكل عام في التعليمات التقنية بوصفها

الخطيرة ، وفق الكيفيات الواردة في التعليمات الفنية ، بما في ذلك الإجراءات المطلوب اتخاذه في حالة الطوارئ ذات الصلة بالبيضائع الخطيرة . عند الاقتضاء ينبغي الإبلاغ عن هذه المعلومات لوكيل مصلحة التوقف .

(ب) معلومات الركاب وأشخاص آخرين: (أولا) يتكفل المستغل بأن المعلومات تم نشرها طبقا للتعليمات التقنية بحيث يكون الركاب على علم بأنواع البيضائع الممنوع حملها على متن الطائرة و

ثانيا) يتكفل المستغل بأن مذكرات معنوية قد تم إحالتها إلى نقاط قبول الشحن ، من أجل توفير معلومات عن نقل البيضائع الخطرة (ج) معلومات عن قائد الطائرة. يتحقق المستغل من :

أولا ( أن قائد الطائرة يتلقى معلومات مكتوبة متعلقة بالبيضائع الخطيرة المطلوب نقلها في الطائرة طبقا للتعليمات التقنية

ثانيا) أن المعلومات الضرورية للتصرف إزاء الوضعيات الطارئة في الطيران متوفرة طبقا للتعليمات التقنية

ثالثا ( أن نسخة مقروءة من المعلومات المكتوبة الموجهة إلى قائد الطائرة محفوظة في الأرض في مكان ميسور للنفاذ لغاية نهاية الرحلة التي تتصل بها المعلومات المكتوبة . ينبغي أن تظل هذه النسخة أو المعلومات التي تحتويها سهلة الوصول إليها في مطارات النقطة الأخيرة للمغادرة والنقطة المقبل للوصول المنتظر لغاية نهاية الرحلة التي تتصل بها المعلومات.

رابعا ( عند ما يتم نقل البيضائع الخطيرة على رحلة تم إنجازها كليا وجزئيا خارج الحدود الترابية لدولة ، فإن المعلومات المكتوبة الموجهة إلى قائد الطائرة تحرر باللغة الإنكليزية . فضلا عن أي مقتضى لغوي . (انظر جدول فترة أرشفة الوثائق)

(د) المعلومات في حالة العارض أو حادث الطائرة . (أولا ) يجب أن يوفر المستغل للطائرة التي تعرضت لحادث جوي كل المعلومات المطلوبة طبقا للتعليمات التقنية

ثانيا ) يجب أن يوفر المستغل للطائرة التي تعرضت لحادث جوي أو عارض جوي جسيم من دون تأخير كل المعلومات المطلوبة طبقا للتعليمات التقنية

ثالثا ) يشير المستغل للطائرة في الكتيبات المطبقة وخطط الطوارئ في حالة الحادث الإجراءات التي تسمح بضمن نشر هذه المعلومات .

(هـ) المعلومات في حالة الطوارئ الجوية (و) إذا وقعت وضعية طوارئ جوية ، يبلغ قائد الطائرة ، كلما سمحت الظروف ، مصالح السلامة الجوية المعنية عن الوجود المحتمل للبيضائع الخطيرة في شحن الطائرة طبقا للتعليمات التقنية .

10-14 برامج التكوين (أ) يعد المستغل وينظم برامج التكوين للأشخاص طبقا للتعليمات التقنية ، التي يجب المصادقة عليها من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني

وجود آثار أضرار والتسربات فإن منطقة شحن البيضائع الخطيرة تفتش من أجل كشف أي ضرر أو تلوث 7-14 إزالة آثار العدوى

(أ) يتحقق المستغل من : 1-7-14 أي تلوث ناتج عن تسرب أو تلف أغراض أو رزمات تحتوي بوضائع خطرة يتم طرحها من دون أجل ، وتتخذ إجراءات لتعويض المخاطر المحتملة طبقا للتعليمات الفنية و

2-7-14 السحب الفوري من الخدمة لطائرة منوثة ببيضائع إشعاع نشط إلى المستوى الذي لا ينزل فيه الإشعاع على طول المساحة المتاحة والتلوث الجناحي إلى القيم المبينة في التعليمات التقنية.

(ب) في حالة عدم احترام إحدى الحدود الواردة في التعليمات التقنية المطبقة على كثافة الإشعاع أو على التلوث

(ت) 3-7-14 يجب على المستغل (أولا) أن يتحقق من أن المرسل تم إبلاغه حينما تمت ملاحظة عدم التقيد أثناء النقل

ثانيا) أخذ التدابير الفورية لتخفيف من تبعات عدم التقيد

ثالثا) العمل قدر الإمكان على إبلاغ المرسل والسلطات المختصة على التوالي ، وعلى الفور ، بعدم التقيد عند ما تحدث وضعية طوارئ أو تكون على وشك الحدوث.

4-7-14 يجب كذلك على المستغل في حدود كفاءته واختصاصاته :

أولا) التحقيق حول عدم التقيد وعن أسبابه . ظروفه وتبعاته .

ثانيا) اتخاذ تدابير مناسبة لمعالجة الأسباب وظروف التي تعود إلى عدم التقيد والحيولة دون ظهور وضعيات مماثلة للتي كانت وراء عدم التقيد و

ثالثا ) إطلاع الوكالة الوطنية للطيران المدني والسلطات المختصة على أسباب عدم التقيد والتدابير التصحيحية أو الوقائية التي تم

اتخاذها أو ينبغي اتخاذها 8-14 قيود الشحن

(أ) مقصورة حجرة القيادة . يتحقق المستغل من أن البيضائع الخطرة لا توجد في المقصورة التي يشغلها الركاب ولا في حجرة القيادة ، باستثناء الحالات الواردة في التعليمات التقنية

(ب) غرف الشحن يتحقق المستغل من أن البيضائع الخطر تم شحنها معزولة ومرصوفة ومربوطة على متن الطائرة طبقا للتعليمات التقنية

(ج) البيضائع الخطرة المخصصة فقط لطائرات الشحن يتحقق المستغل من أن رزمات البيضائع الخطرة التي تحمل علامة " للشحن فقط " بأنها منقولة على طائرة شحن ومحملة طبقا للتعليمات الفنية 9-14 اتصال المعلومة

(أ) معلومة الأشخاص ينبغي أن يقيد المستغل في دليل الاستغلال و/ أو الكتيبات الأخرى المطبقة المعلومات التي تسمح للأشخاص لممارسة مهامهم المتصلة بنقل البيضائع

الإضافية التي تم جمعها. وفي حالة التقرير الشفوي ، فإن التأكيد الخطية ينبغي إرساله عند الإمكان .

14-11 يتميز التقريران الأولي و اللاحق بأنهما دقيقين قدر الإمكان ويقدمان معلومات ذات صلة حسب الزوايا الثانية :

(أ) تاريخ الحادث أو العارض أو اكتشاف بضان الخطرة و

(ب) مكان ، ورقم الرحلة ، وتاريخها (ج) وصف البضان ورقم مرجع رسالة النقل الجوي والطية وعنوان الأمتعة ، التذكرة إلخ .

(د) التعيين الصحيح ( والمسمى الفني عند الاقتضاء ) و مصطلحات ..... إذا كانت معروفة

(هـ) القسم والشعبة والخطر الفرعي المحتمل (و) نوع التعبئة والعلامة المميزة الموضوعية على التغليف

(ز) الكمية

(ح) اسم وعنوان المرسل ، الراغب إلخ . (ط) معلومات أخرى مفيدة

(ي) السبب المفترض للعارض أو الحادث (ك) تدابير متخذة

(ل) تدابير أخرى محتملة مصادق عليها للإشعار بالحادث ، و

(م) اسم ، منصب عنوان ورقم هاتف كاتب التقرير 14-11-5 يجب أن تصحب التقارير بنسخ من الملفات ذات الصلة وصور محتملة قد تم أخذها

## الفصل 15

### المتطلبات في مجال السلامة

#### 15.1 المتطلبات في مجال السلامة

على المستغل التأكد من أن جميع العاملين المعنيين هم على دراية من متطلبات البرنامج الوطني للسلامة وأنهم يستوفونها . وسائل مختصة لتخفيف وتوجيه النفس يجب أن توضع بالمكان الأقل خطرا في حالة وجود القنبلة.

عندما يقبل مستغل بنقل أسلحة قد تم سحبها من المسافرين يجب عليه أن يتأكد من وجود وسيلة على متن الطائرة بوضع تلك الأسلحة في مكان بعيد عن متناول أي شخص خلال مدة الطيران.

#### 15.2 سلامة قمرة القيادة

15.2.1 يجب على باب قمر قيادة جميع الطائرات أن يكون قابلا للإقفال كما يلزم وجود وسيلة تمكن طاقم القمرة من إشعار طاقم القيادة بخفية في حالة نشاط متهم أو أذى يلحق بالسلامة داخل القمرة.

15.2.2 يجب على قمرة قيادة جميع طائرات نقل المسافرين ذات كتلة عليا مصدقة أثناء الإقلاع تزيد على 45500 كغ أو ذات عدد مقاعد المسافرين يزيد على 60 أن تكون مجهزة بباب معتمد ومصمم لمقاومة رصاصات الأسلحة الخفيفة وشظايا القنابل وكذلك التدخل عن طريق القوة لأشخاص غير مأذونين.

(ب) يتكفل المستغل بأن الأشخاص يتلقون تكوينا بحسب المقتضيات التي تقابل مسؤليات كل منهم

(ج) يجب أن يتحقق المستغل من أن الأشخاص المدعوون بشغل وظيفة متصلة بالنقل الجوي للبضان الخطرة يتلقون أو يمتلكون لحظة تعيينهم تكوينا.

(د) يجب أن يتحقق المستغل من كل الأشخاص الذين تلقوا تكوينا خضعوا لاختبار لفحص استيعاب مسؤلياتهم

(هـ) يتكفل المستغل بأن الأشخاص الذين لهم حاجة في التكوين في مجال البضان الخطيرة يتلقون تكوينا دوريا كل سنتين على الأقل

(و) يتكفل المستغل بأن كشوفات تتعلق بالتكوين في مجال البضان الخطيرة محفوظة لكل الأشخاص طبقا للتعليمات التقنية.

(ز) يتكفل المستغل بأن عماله في مصلحة التوقف مكونون طبقا للتعليمات التقنية

14-11 تقارير العوارض والحوادث مع البضان الخطيرة

(أ) يبلغ المستغل الوكالة الوطنية للطيران المدني والسلطة المعنية بالدولة التي وقع بها حادث أو عارض .

يحال التقرير الأول خلال 72 ساعة التالية للحادث ، باستثناء ما إذا حالت ظروف استثنائية دون ذلك .ويحتوي التقرير على معلومات المعروفة حتى تلك اللحظة. وعند الحاجة ، ينبغي في أقرب الأجل إعداد تقرير لاحق يتضمن المعلومات الإضافية التي تم جمعها

يبليغ المستغل كذلك الوكالة الوطنية للطيران المدني والسلطة المعنية بالدولة التي وقع بها حادث أو عارض عن وجود البضان الخطيرة غير المسرح بها أو اناقصة التصريح المكتشفة في الشحن أو متاع الركاب يحال التقرير الأول خلال 72 ساعة التالية

لحادث ، باستثناء ما إذا حالت ظروف استثنائية دون ذلك .ويحتوي التقرير على المعلومات المعروفة حتى تلك اللحظة. وعند الحاجة ، ينبغي في أقرب الأجل إعداد تقرير لاحق يتضمن المعلومات الإضافية التي تم جمعها .

14-11-1 إرسال تقارير العوارض والحوادث مع بضان خطيرة

14-11-2 يكفل المستغل بأنه في كل الحالات يتم الإبلاغ عن العوارض والحوادث التي تدخل فيها البضان الخطيرة ، وأن البضان الخطيرة جزء من الشحن أو أرسائل أو أمتعة الركاب أو الطاقم . ويتم الإبلاغ كذلك عن البضان الخطيرة غير المصرح بها المكتشفة أو ناقصة التصريح في الشحن ، رسائل وأمتعة الركاب .

14-11-3 يحال التقرير الأول خلال 72 ساعة التالية للحادث ، باستثناء ما إذا حالت ظروف استثنائية دون ذلك . يمكن إرساله بأية طريقة خاصة عبر البريد الإلكتروني أو الهاتف أو البرقية. ويحتوي التقرير على المعلومات المعروفة حتى تلك اللحظة ، مصفوفة تحت زوايا مرقمة عند النقطة 3 . وعند الحاجة ، ينبغي في أقرب الأجل إعداد تقرير لاحق يتضمن المعلومات

14-11-3 يحال التقرير الأول خلال 72 ساعة التالية للحادث ، باستثناء ما إذا حالت ظروف استثنائية دون ذلك . يمكن إرساله بأية طريقة خاصة عبر البريد الإلكتروني أو الهاتف أو البرقية. ويحتوي التقرير على المعلومات المعروفة حتى تلك اللحظة ، مصفوفة تحت زوايا مرقمة عند النقطة 3 . وعند الحاجة ، ينبغي في أقرب الأجل إعداد تقرير لاحق يتضمن المعلومات

14-11-3 يحال التقرير الأول خلال 72 ساعة التالية للحادث ، باستثناء ما إذا حالت ظروف استثنائية دون ذلك . يمكن إرساله بأية طريقة خاصة عبر البريد الإلكتروني أو الهاتف أو البرقية. ويحتوي التقرير على المعلومات المعروفة حتى تلك اللحظة ، مصفوفة تحت زوايا مرقمة عند النقطة 3 . وعند الحاجة ، ينبغي في أقرب الأجل إعداد تقرير لاحق يتضمن المعلومات

14-11-3 يحال التقرير الأول خلال 72 ساعة التالية للحادث ، باستثناء ما إذا حالت ظروف استثنائية دون ذلك . يمكن إرساله بأية طريقة خاصة عبر البريد الإلكتروني أو الهاتف أو البرقية. ويحتوي التقرير على المعلومات المعروفة حتى تلك اللحظة ، مصفوفة تحت زوايا مرقمة عند النقطة 3 . وعند الحاجة ، ينبغي في أقرب الأجل إعداد تقرير لاحق يتضمن المعلومات

14-11-3 يحال التقرير الأول خلال 72 ساعة التالية للحادث ، باستثناء ما إذا حالت ظروف استثنائية دون ذلك . يمكن إرساله بأية طريقة خاصة عبر البريد الإلكتروني أو الهاتف أو البرقية. ويحتوي التقرير على المعلومات المعروفة حتى تلك اللحظة ، مصفوفة تحت زوايا مرقمة عند النقطة 3 . وعند الحاجة ، ينبغي في أقرب الأجل إعداد تقرير لاحق يتضمن المعلومات

14-11-3 يحال التقرير الأول خلال 72 ساعة التالية للحادث ، باستثناء ما إذا حالت ظروف استثنائية دون ذلك . يمكن إرساله بأية طريقة خاصة عبر البريد الإلكتروني أو الهاتف أو البرقية. ويحتوي التقرير على المعلومات المعروفة حتى تلك اللحظة ، مصفوفة تحت زوايا مرقمة عند النقطة 3 . وعند الحاجة ، ينبغي في أقرب الأجل إعداد تقرير لاحق يتضمن المعلومات

بعد تدخل غير مشروع على طيار قائد الطائرة تقديم دون تأخير تقرير عن هذا التصرف للوكالة الوطنية للطيران المدني وكذلك للسلطة المحلية

## الفصل 16

### استئجار وكراء الطائرات

شروط استئجار وكراء الطائرات من طرف مستغلي المصالح الجوية الحاملين لرخص الاستغلال الجوية  
1-16 الكراء

1-16-1 تعريف كراء الطائرة هي عملية كراء يقوم فيها الموجر بوضع طائرة تحت تصرف المستأجر مع الطاقم.

و يجدر هنا التمييز بين الإيجار المنتظم (طيران معزول أو سلسلة طيران موجرة تمتد لفترة أقل من خمسة أيام) والإيجار قصير المدى (سلسلة طيران موجرة لفترة تقل عن ثلاثة أشهر) والإيجار لفترة طويلة (أكثر من ثلاثة أشهر)

1-16-2 ليس لمستغل أن يستغل طائرة من دون إذن مسبق من الوكالة الوطنية للطيران المدني  
1-16-3 يجب على المستأجر :

- التأكد في ما يتعلق بالطائرات المستأجرة من أن :

- أ: قواعد سلامة الموجر المتعلقة بالسلامة والاستغلال معادلة على الأقل للنظم الموريتانية

- ب: يعتبر الموجر مستغلا يمتلك ترخيص استغلال ورخصة استغلال جوية أو وثيقة تعادلها

- ج: تمتلك الطائرة شهادة صلاحية طيران قياسية صادرة طبقا للملحق 8 من اتفاقية شيكاغو

- د: كل مقتضيات مطبقة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني يجب احترامها

في البداية وصف التنظيم والوسائل المتاحة في كتيبات الاستغلال ودليل صيانة المستغل من أجل أختار و تاطير وضبط المستغلين الموجرين

- التبرير بوسائله الخاصة المستخدمة لضمان التاطير الفني لعملية الكراء وتعيين مسنول مكلف بضمان احترام الموجر للقواعد المفروضة

- إعداد ووضع الإجراءات والتعليمات المفروضة إتباعها في متناول أشخاصه المعنيين

بعمليات الكراء من أجل الامتثال لترتيبات هذا الفصل

- حمل الموجر على منح نسخة من ملف كل طائرة مستأجرة ، وضمان أرشفة هذه الوثائق طبقا للنظم المعمول بها

- العمل على التطبيق من خلال الموجر لتدابير مطابقة للبرنامج الوطني للسلامة

1-16-4 يجب أن تجري الرحلات المستأجرة :

- طبقا للنظم المعمول بها في بلد الموجر تحت إشراف سلطته وبطائرات مرقمة في بلد الموجر ( باستثناء اتفاق صريح بين سلطات بلد الموجر وبلد الترقيم )

يجب على ذلك الباب أن يكون مغلقا أو مفتوحا حسب أحد موضعي القيادة.

15.2.3 بالنسبة للطائرات ذات قمرة قيادة مجهزة بباب مطابق للترتيبات (15.2.2):

أ) أن يكون ذلك الباب مغلقا و مسدودا عندما تكون جميع الأبواب الخارجية للطائرة مغلقة بعد انتهاء الصعود إلى غاية أن يكون إحدى تلك الأبواب مفتوحة لانزال ما عدى في حالة السماح بالدخول أو الخروج لأشخاص مؤذنة.

ب) أن توجد وسيلة تسمح رؤية احد موفقي القيادة و كافة المنطقة الموازية للباب وخارج قمرة القيادة لتتمكن من التعرف على الأشخاص الذين يطلبون دخولها و العثور على تصرفات متهمه أو تهديدات محتملة.

15.3 قائمة مراجعة إجراء تفتيش الطائرة

على المستغل أن يسهر على وجود في الممتن قائمة ندرجية للعمليات التي يجب القيام بها في البحث عن قنبلة في حالة تهديد محتمل و بواسطة تفتيش طائرة من أجل البحث عن أسلحة أو متفجرات أو معدات خطرة التي بإمكانها أن تكون مخبئة فيها في حالة وجود أسباب محل شك أن الطائرة موضع التصرف تدخل غير شرعي.

على تلك القائمة أن تكون مؤسسة على عناصر تأشيرة تتعلق بحسن السير الذي يجب اتباعه في حالة اكتشاف قنبلة أو شيء متهم وعلى المعلومات المتعلقة بموضع أدنى خطر بالنسبة لقنبلة في الطائرة المعنية.

15.4 برامج التكوين:

على المستغل أن يؤسس ويطبق برنامج معتمد في التكوين على السلامة يضمن أن ردة فعل أفراد الطاقم تكون الأنسب للحد من تبعات تصرفات التدخل. على ذلك البرنامج أن يشمل على الأقل العناصر التالية:

أ) تحديد حدة أي حدث

ب) التواصل والتنسيق بين أفراد الطاقم

ت) ردود فعل مناسبة في حالة الدفاع الشرعي

ث) استخدام معدات الوقاية غير القالة الموفرة لأفراد الطاقم حيث يؤذن باستخدامها من طرف الدولة.

ج) فهم تصرف الإرهابيين من أجل مساعدة أفراد الطاقم لمواجهة طريقة تصرف القراصنة وردود فعل المسافرين

ح) تمارين ظروفية حقيقية تشمل عدة ظروف تهديد

خ) إجراءات يجب تطبيقها على باب القيادة لحماية الطائرة

د) عمليات تفتيش الطائرة وعناصر على مواضع أدنى خطر قنبلة

15.5 تقارير متعلقة بالتصرفات الغير مشروعة

التفتي في مجال السلامة. و ينفذ هذا الضبط على كل الوسائل التي ينفذها مباشرة أو عن طريق الكراء. في هذا الهدف، فإن على المؤجر الموريتاني، في علاقته مع المؤجر، أن يتخذ الترتيبات المناسبة، و عند الحاجة، عبر الطرق التعاقدية، من أجل ألا توجد عراقيل على حقوق المعاينة و الضبط التي يجريها مفتشو الوكالة الوطنية للطيران المدني.

ويحدد أنه بالنسبة للمؤجر، يمكن اعتبار الوكلاء و السلطة الوطنية للرقابة. مفتشو الوكالة الوطنية للطيران المدني مراقبين من دون الحق الخاص للعقوبة تجاههم. كل ملاحظة محتمة من جهة مفتشي الوكالة الوطنية للطيران المدني لا يمكن القيام بها إلا إلى المؤجر الموريتاني و سلطة دولة المؤجر. ويستبعد هذا، خاصة، كل تعنيق مباشر أو غير مباشر إلى المؤجر أو إلى طاقمه.

و عندما يقضي المدير العام بأن ذلك مفيد، يمكن للمدير العام أن يعد مع سلطة رقابة المؤجر الأجنبي، تفاهما ثانيا يتعلق بالضبط الفني طبقا للمادة 83 مكرر من اتفاقية شيكاغو.

8-1-15 التحقيق في الملف

1-8-1-16 - طلب دمج مستغل في القائمة المناسبة يجب أن يشمل ملف طلب دمج مستغل في القائمة المصدق عليها:

- نسخ من ترخيص الاستغلال و رخصة الاستغلال الجوي، أو الملفات المعادلة، التي يحملها المؤجر، بما في ذلك الترتيبات الخاصة بالاستغلال المحددة للترخيصات الإجرائية و لائحة الأسطون.

- نوع نشاط الاستغلال (نشاط منظم أو طيران عند الطلب، نقل الركاب أو الشحن) :

- تناسب الوسائل الموجرة عند نشاط المستغل الذي يؤجر

- جنسية المؤجر في حالة ما إذا تعلق الأمر بمؤجر أجنبي

- عدد الركاب - الكيلومتر- المنقولون سنويا على الخطوط الدولية

- تقرير التدقيق المعد من المؤجر و الذي يدور حول ظروف الاستغلال و استغلال المستغل المؤجر.

- 2-8-1-16 عمليات كراء استغلال التي لا تظهر في القائمة المصدقة.

في حالة ما إذا كان المستغل في مواجهة حاجة فورية و غير منتظرة، لطائرة استبدال لإجراء طيران منفرد و أن أيا من المؤجرين المدرجين في القائمة المصدقة ليس مستعدا لضمان هذا الكراء، ويمكن أن نعتقد أن المصادقة المفروضة بمقتضى الفقرة 2-1-16 ممنوحة، بشرط أن:

أن يكون المؤجر الجديد مستغلا حائزا على PEA أو ما يعادلها، صادرة عن دولة موقعة لاتفاقية شيكاغو؛

- معاينة مرضية للطائرة المستأجرة إما يجريها أشخاص المؤجر المخولين بذلك. و يجب أن تغطي هذه المعاينة جميع العمليات اللازمة لضمان كون الطائرة في وضع يمكنها من أداء الطيران المعترف بنفس مستوى السلامة المعروف للمؤجر؛

- مع تجهيزات قيادة تمتلك رخص وأهليات صادرة عن بلد المؤجر

- على نحو لا يوجد معه مشكلة اللغة بين طاقم القيادة، و المقصورة والركاب على وجه الخصوص عند تنفيذ إجراءات النجاة.

5-1-15 القائمة المصدقة

لكل مستغل موريتاني أن يحيل إلى مصادقة المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني لائحة المستغلين المؤجرين الموريتانيين والأجانب.

وعليه في البداية أن يقوم بتدقيق شامل يتعلق بالظواهر والصيانة والاستغلال لكل مؤجر. هذا التدقيق، الذي يدخل في إطار المتابعة والإشراف على المؤجرين من الباطن، يهدف إلى إثبات أن الوسائل والإجراءات المنفذة من طرف المؤجر المدقق تضمن مستوى من السلامة معادل على الأقل للمستوى الوارد في ملاحق اتفاقية شيكاغو.

ويجب أن ترسل نتائج هذا التدقيق إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني

شهرًا على الأقل قبل بداية الاستغلال المزمع من أجل تدوين تلك المعلومات في حالة ما إذا كانت المعلومات الإضافية ضرورية. و يجب أن يتون التقرير ممثلًا للشبكة المرفقة بالمحلق 1

وليس بالضرورة أن تكون التدقيقات التي يمكن أن يجريها المؤجرون قابلة للتحويل مباشرة من مؤجر إلى آخر. وبالتالي فإن التدقيق الذي يجريه مستأجر لدى مؤجر قل ما يدور حول كامل استغلال المؤجر يدور بشكل أدق حول العناصر المتعلقة بالكراء الوارد ( طراز الطائرة - التجهيزات - الطرق - الطاقم... الخ) غير أن الاتفاقات بين المستغلين الموريتانيين يمكن أن تحد من مضاعفة نفقات العمل.

باستثناء معلومات خاصة، فإن النتائج الحاصلة من تدقيق ستكون صالحة لسنتين. و ما عدا ذلك يمكن فيه طلب تدقيق متابعة.

ويمكن للمدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني، في أية لحظة، واستنادا للمعلومات المتوفرة لديه، أن يشطب من اللائحة مستغلا أجنبيا و/ أو طراز طائرة.

وعندما يوافق مستغل على هكذا لائحة، فإن له أن يقوم بعمليات كراء منتظمة أو قصيرة المدى، لمستغلين من دون مصادقة صريحة على كل حالة، غير أنه ينبغي أن تبلغ الوكالة الوطنية للطيران المدني عن كل عملية كراء مسبقا ( انظر الفقرة 9-1-16 أدناه )

6-1-15 في حالة إيجار طويل المدى يلزم طلب مصادقة. و يجب أن يحال الطلب إلى الوكالة الوطنية

للطيران المدني شهرًا على الأقل قبل بداية الاستغلال المزمع و يجب أن يضم الملف المعلومات الخاصة الواردة في الفقرتين 9-1-16/1-8-1-16-1-9 أدناه ووصفا دقيقا للكراء المطلوب ومبررات مناسبة بالنظر إلى مدتها ويمكن للمصالح المختصة للوكالة الوطنية للطيران المدني إذا ما رأت ذلك ضروريا استدعاء اجتماع للتحقيق في الملف.

7-1-15 في كل الحالات، إن المستغل الذي يستأجر يظل خاضعا للنظام الموريتاني المعمول به وكذا الضبط

ه. اسم انشخص المسنول عن رقابة استغلال الطائرة بموجب عقد الإيجار ؛

16-2-3 عندما تكون الطائرة مملوكة لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين ، ومراعاة لموافقة الوكالة الوطنية للطيران المدني ، تقع المسؤولية المادية أو القانونية للطائرة و ضبط الاستغلال على المستغل الحائز على PEA الذي ينبغي ؛

أ. أن يكون في البداية قد وصف في كتيبات الاستغلال و صيانة المستغل الوسائل التي ينفذها لضمان استغلال وصيانة طائراته ؛

ب. تسجيل بوليصة تأمين تغطي المسؤولية في حالة الحادث ، لاسيما فيما يتعلق بالركاب والأمتعة والشحن ، البريد وانغير طبقا للنظم المعمول بها ؛

ج. ضمان كون أي اختلاف مع المقتضيات المتعلقة باستصلاح و تجهيز الطائرة يتم الإخطار به والمصادقة عليه من قبل الوكالة الوطنية للطيران المدني ؛

16-2-4 وعلى أية حال ، على المستغل (المستأجر) أن يثبت أن:

أ. الطيارين والميكانيكيين و مسنولي الملاحة و أفراد طاقم المقصورة حائزون على تراخيص و أهليات أصدرتها و صدقتها دولة التسجيل و في حالة صلاحية ؛

ب. وستتم المحافظة على الطائرة وفقا لبرنامج الصيانة المصدق وتعليمات صلاحية الطيران في دولة التسجيل ؛

ج. سيتم استغلال الطائرة وفقا للنظم المعمول بها ، بموجب رخصة الاستغلال الجوية ، و ترتيبات الاستغلال الخاصة و كتيبات الاستغلال و صيانة المستغل .

16-2-5 عندما تزيد مدة الإيجار على ثلاثين يوما ، يجب إدراج الطائرة في قائمة أسطول المستغل (المستأجر) ، وإذا كان المانح موريتانيا ، يجب أن يكون عقد الإيجار مسجلا في سجل التقييد .

16-2-6 - إذا كان المستغل (المستأجر) لا يملك خبرة في استغلال طراز

الطائرات المستأجرة فيجب أن يحتوي ملف الطلب جميع الوثائق المطلوبة من أجل إدماج هذا الطراز الجديد من الطائرات على قائمة أسطولها . ويتم التعامل مع الطلب وفقا لمسار تعديل PEA .

المخطط النموذجي للمستغل المؤجر

16-3-1 - شروط التدقيق

- إعداد ( صيانات قبلية )

- السياق

16-3-2 التقديم العام للشركة

- اسم الشركة والعنوان والرمز سينا

- السلطة التي أصدرت PEA (أو ما يعادلها) ، العناوين

- وصف PEA (المدة ومنطقة الاستغلال ، التصاريح المحددة)

- أن تكون عملية الكراء مبلغة فورا إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني (النظر - الفرع 9.1.16 أدناه).

يجب إحالة ملف إدماج هذا المؤجر الجديد في القائمة المصدقة عليها إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني في مدة لا تتجاوز 15 يوما بعد تاريخ عملية الكراء.

16-1-9 ويجب أن يشمل ناف الإخطار بمناسبة كل كراء منتظم أو قصير الأجل

مستقلين مدرجين في الفئحة المصدقة ؛

- برنامج أو سلسلة الرحلات موضوع الكراء ؛

- نسخ من الوثائق المتعلقة بالطائرات المستأجرة (شهادة

شهادة صلاحية طيران CDN و شهادة الترخيم إلخ....)

- نسخة من شهادة تسجيل يوالص التأمين التي تغطي مسؤولية المؤجر في حالة الحوادث ، لاسيما فيما يتعلق بالركاب والأمتعة والشحن ، و الرسائل و الغير .

16-1-10 الترتيبات الإدارية و التسهيلات ؛

16-1-10-1 يجب على المستأجر :

-إطلاع قائد المطار في المطارات الموريتانية المعنية على جميع التفاصيل ذات الصلة (بما في ذلك اسم الشركة المستأجرة ، طراز الطائرة ، تشكيل الطاقم) من أجل تسهيل التدابير المتعلقة بالأمن وإجراءات الشرطة والجوازات

-إبلاغ المسافرين في كل رحلة مستأجرة ، في أقصى حد لحظة التسجيل ، بأن الرحلة تتم عبر طائرة وطاقم لمستغل مؤجر. و يجب أن يحدد اسم هذا الأخير (موريتانيا وأجيبيا) .

16-1-10-2 يجب أن توجه وضعية فصلية عن كل الكراء المنجز من طرف المستغل الذي يؤجر .

16-2- إيجار الهيكل العاري

16-2-1 التعريف : الموقع هو العملية التي بموجبها يضع مالك في متناول مستغل مستأجر طائرة بدون طاقم.

16-2-2 عندما يرغب مستغل حائز على رخصة استغلال جوية (PEA)

في استغلال طائرة مستأجرة ، يجب عليه أن يقدم طلبا إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني يحتوي على المعلومات والوثائق التالية:

أ. نسخة من شهادة تسجيل تلك الطائرة ؛

ب. نسخة من شهادة صلاحية الطيران تحدد درجة التشغيل المقابل للاستغلال المراد؛

ج. شهادة الامتثال لنظم صلاحية الطيران لدولة التسجيل ؛

د. اسم وعنوان مالك الطائرة ؛

ه. نسخة من عقد الإيجار ؛

ف. مدة الإيجار ؛

ز. وصف الاستغلال المراد ؛

السلامة	10-3-15
نتيجة رحلة مقام بها على أحد	11-3-15
مطارات المستغل	
معاينة الطائرات المستأجرة	12-3-15
- شهادة صلاحية للطيران	13-3-15
- شهادة تسجيل	14-3-15
- خطة عتاد المقصورة	15-3-15
- منافذ الطوارئ والمسارات	16-3-15
الضونية	
- استطلاع الشريحة وسترات واقية	17-3-15
إنقاذ	18-3-15
- الحالة العامة للمقصورة	19-3-15
- عرض وكن الطيار والكتاب	20-3-15
- العرض الخارجي للطائرة	21-3-15
- عرض المخابى	22-3-15
13-3-16 الصيانة	23-3-15
	24-3-15
صيانة المستغل	25-3-15
إجراءات الصيانة	26-3-15
- استخدام ..... و تطبيقات....	27-3-15
- دليل صيانة الطائرات ، تطوير وتعديل	
- الصيانة من الباطن ، قائمة مقاولي الصيانة من الباطن	
(بما في ذلك الصيانة في الخط) الإجراءات التقنية المناسبة	
المحددة في عقود الصيانة من الباطن .	
- العد وتسجيل .....الدورات.	
- تسجيل أعمال الصيانة وناريخ التنفيذ ، المسؤوليات ، والأرشفة ، والنفاذ	
- تنفيذ وضبط إرشادات صلاحية الطيران، أصل بيانات صلاحية الطيران	
- تحليل فعالية دليل الصيانة	
- إجراء تنفيذ التعديلات العملية	
- حالة التعديلات الكبرى	
- إخطار بالعيوب (تحليل) الربط مع المصنعين والسلطات ، والإجراءات المتعلقة بالأشغال الموجلة	
- الأنشطة الهندسية	
- برامج وثوقية (خلية ، دفع ، تجهيزات )	
- معاينات قبل الرحلة (التحضير لرحلة الطائرة وظيفية المساعدة الأرضية المتعاقد فيها من الباطن ، سلامة الشحن والبضائع وضبط التموين ، الكمية والنوعية ، ضبط الشروط ، والتلوث بسبب الثلوج والجليد والغبار ، الرمل ، وفقا لمعيار معتمد)	
- وزن الطائرة	
- إجراءات تحليل الرصد	
- أمثلة من الوثائق، العناوين و الإستعمارات المستخدمة	
- تقارير العوارض .	
16-3-16 جهاز الصيانة	
17-3-16 التنظيم العام	

- نوع الاستغلال والشبكة	
- التنظيم والتأطير	
- البنية التحتية، الوسائل	
- الأسطول	
- الأشخاص (بي أن تي ، بي ان سي ، أشخاص الأرض)	
- نظام ضبط الاستغلال أو الجودة	
- برنامج الوقاية من الحوادث وسلامة الطيران	
3-3-16 عرض الطائرة أو الطائرات	
- التسجيل (في حالة الكراء )	
- الطائرة (الشركة المصنعة ، الطراز ، والنموذج)	
- المحرك (الطراز)	
- الوضع الحالي (بتاريخ ...) للطائرات وساعات الطيران ، والدورات	
- التجهيزات والاستصلاحات الخاصة	
4-3-16 دليل الاستغلال و التوثيق	
- عرض عام لدليل الاستغلال (MANEX)	
- (البنية ، والمسؤولية في مجال التحرير والنشر والتحديث).	
- وسيتم تدوين تفاصيل على قوائم المراجعة ، ودليل لعبية ...، ودليل السلامة ودليل الجودة (عند الاقتضاء)	
- تقديم وثائق مختلفة مستخدمة (دليل الطيران ، كراسة الطريق ،	
خطة طيران الاستغلال الخ...) مدة الأرشيف	
5-3-16 طاقم القيادة (ETP) والمقصورة:	
- عرض عام عن PNT و PNC المعنية ، (المرتب ، الأصول ، التراخيص	
- عرض عام عن التأطير - المحققين - الفاحصين	
- التأهيل ، التكوين والضوابط	
- ملفات PN	
- ساعات العمل والراحة	
6-3-16 العمليات:	
- تخطيط الرحلة	
- عرض الرحلات	
- قيادة الرحلة (الإجراءات العادية / غير العادية و الطوارئ ، وقائمة المراجعة، إجراءات التسيق PNC /PNT	
- المعالجة الأرضية	
- ملف الرحلة	
- الترخيص الخاص	
(ETOPS-MNPS/RVSM-	
RNAV/RNP-Cat I/Cat II)	
- الحدود الدنيا العملية	
- الأداء	
- وقود	
7-3-16 الكتلة و التوازن	
8-3- التجهيزات	
الآلات و تجهيزات السلامة	
- تجهيزات الاتصالات والملاحة	
- الحد الأدنى لقائمة التجهيزات (ميل	
9-3-15 البضائع الخطرة	

- نسخة من شهادة التسجيل صادرة للطائرات المخصصة للاستغلال في موريتانيا ؛
- نسخة من مصادقة الأطراف الخاصة على دليل الاستغلال ؛
- نسخة من المصادقة على دليل ضبط صيانة المستغل
- نسخة من المصادقة على دليل الصيانة لطراز الطائرة المراد استغلالها في موريتانيا
- نسخة من عقد الإيجار أو كراء كل طائرة من المفترض أن تعمل في موريتانيا ولكن ليست مسجلة في بلد المستغل ؛
- نسخة من التقرير الأخير لتدقيق السلامة تجريه دولة المستغل ؛
- أية وثائق أخرى ترى الوكالة الوطنية للطيران المدني أنها ضرورية لضمان أن تجري جميع الاستغلالات المقترحة بطريقة آمنة ؛
- يجب أن يلتزم المستغلون الجويون الأجانب المزاولون لعمليات جوية في موريتانيا بالمقتضيات الناجمة عن تصديق رخص استغلالهم الجوية وأية قيود يشير إليها المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني ..
- 17-2- التفتيش الأرضي:
- 17-2-1- يشمل برنامج رقابة المستغلين الجويين الأجانب الموضوع من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني من بين أخرى الرقابة الأرضية لطائرات المستغلين الجويين الأجانب. وتدار هذه التفتيشات بصفة منهجية أو عن إجراء تحقيقات في المطارات الموريتانية المفتوحة للملاحة الجوية الدولية من أجل ضمان تنفيذ قواعد السلامة اللوائية .
- ونعني بالتفتيش الأرضي ، اختبار طائرات بلد الغير المستغل طبقا لترتيبات هذا الفصل .
- 17-1-2- وستتم كذلك برمجة تفتيشات صارمة ولا سيما في الحالات التالية:
- إذا تم تناقل كون الطائرة سينة الصيانة أو بها عيوب واضحة أو أضرار ؛
- إذا تمت الإشارة أن الطائرة تقوم بأعمال غير طبيعية منذ دخولها المجال الجوي الموريتاني ، مما يؤدي إلى بروز مخاوف خطيرة من حيث السلامة
- أن عملية التفتيش الأرضي السابقة كشفت عن وجود تشوهات تثير القلق الشديد بأن الطائرة لا تمتثل لقواعد السلامة الدولية ، مما يجعل الوكالة الوطني للطيران المدني تخشى بأنها لم تعالج منذ ذلك الحين
- إذا ثبت أن سلطات المختصة في بلد تسجيل الطائرة لا تقوم دائم بفحص السلامة الضرورية ، أو أن تشوهات قد لوحظت أثناء التفتيش الأرضي السابق للطائرة .
- 17-1-3- ينبغي أن يشمل التفتيش الأرضي كل أو بعض الجوانب التالية حسب ما يسمح به الوقت ، أ. التحقق من وجود وصحة الوثائق اللازمة بالنسبة للرحلات الدولية مثل:

- التزام المسير المسؤول عن الجهاز
- أشخاص القيادة
- مهام ومسؤوليات أشخاص القيادة
- الهيئته العامة
- لائحة الأفراد المرخصين في النطق بالمصادقة على تجديد الخدمة
- الموارد البشرية
- الوصف العم للمنتشات
- مجال النشاط المتوقع من الهيئة
- إجراء الإخطار بتطور النشاطات ، اعتماد ، إرساء أفراد الهيئة
- إجراء تعديل المواصفات.
- 16-3-18 إجراءات تأهيل الموردين والمقاولين
- قائمة للموردين والمقاولين من الباطن
- ضبط تلقي عناصر الطائرات والمواد القادمة من المقاولين من الباطن الأجانب
- التخزين ، ووضع العلامات وتوفير قطع الطائرات والمواد اللازمة لأطقم الصيانة
- استلام الأدوات والآلات
- معايرة الأدوات والآلات
- لاستخدام أدوات والآلات الأشخاص بما في ذلك ادوات الاستبدال)
- قواعد نظافة مكان الصيانة.

## الفصل 17

### حق النقل

#### 17-1-1- المستغلين الجويين الأجانب

- 17-1-1-1- معلومات ووثائق توفر للوكالة الوطنية للطيران المدني:
- رخصة ..... أو شهادة استغلال صادرة عن الدولة المعاهدة مع منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) يمكن الاعتراف بها صالحة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني إذا كانت معادلة أو تزيد على القواعد المطبقة الخاصة في الملحق 6 من اتفاقية الطيران المدني الدولي المبرمة في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944.
- لهذا الغرض ، أي مستغل جوي يقوم أو يرغب في إجراء رحلات إلى المطارات الموريتانية أو تحلق على الفضاء الجوي الموريتاني ملزم بأن يقدم للوكالة الوطنية للطيران المدني ملفا يشمل الوثائق التالية:
- استمارة تحدها الوكالة الوطنية للطيران المدني يتم ملؤها رسميا
- نسخة من رخصة الاستغلال الجوي أو ما يعادلها (شهادة كفاءة)
- صادرة عن دولة المستغل بما في ذلك الترتيبات الخاصة بالاستغلال المشترك ؛
- نسخة من الترخيص الممنوح للمستغل الجوي لاستغلال خدمة نقل جوي إلى موريتانيا ؛
- نسخة من شهادة صلاحية للطيران لكل طائرة مخصصة للاستغلال في موريتانيا ؛

الملحق 8 من اتفاقية الطيران المدني الدولية المذكورة أعلاه.

17-2-3 في حالة ما إذا كانت الطائرة المفتشة واقعة في إطار عقد تأجير فإن نسخة من هذا العقد يجب أن تكون على متن الطائرة. وبالإضافة إلى ذلك، إذا تم إبرام تفاهم بموجب المادة 38 مكرر من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي بين دولة المستغل ودولة تسجيل النسخة.

الطيران المدني الدولي، فإن نسخة من هذا التفاهم يجب تقديمها لفريق التفتيش التابع للوكالة الوطنية للطيران المدني.

17-2-5 سيتم إجراء التفتيشات المنصوص على أعلاه من دون تمييز باستخدام قائمة المراجعات المعدة من طرف الوكالة الوطنية للطيران المدني

17-2-6 يجب أن يتم إعداد تقرير التفتيش في نهاية المهمة وأن يتضمن

معلومات عامة نموذجية موصفة أدناه، وقائمة العناصر المراجعة التي تشير إلى تشوهات ملاحظة لكل منها أو أية ملاحظة أخرى ضرورية.

17-2-7 عند ما تنفذ الوكالة الوطنية للطيران المدني التفتيش الأرضي بموجب هذه التعليمات فإنها تبذر ما بوسعها لتجنب التأخير غير المعقول للطائرة المفتشة.

17-2-2 معالجة اختلافات الملاحظة

شهادة التسجيل، وكراس الطريق، وشهادة صلاحية الطيران، وترخيص الطاقم، ترخيص الراديو الاسلكي، وقائمة الركاب والشحن.

ب مراجعة امثالث تشكيلة وأهليات طاقم الطائرة التقني الموجود مع متطلبات الملاحق 1 و 6 من اتفاقية شيكاغو (ملحقات الايكاو)

ج. التحقق من وثائق الاستغلال (بيانات الرحلة خطة طيران الاستغلال، الكراس التقني) والتحضير للرحلة التي تمكن من إثبات أن الطائرة جاهزة طبقاً للملاحق 6 من اتفاقية الطيران المدني الدولية المذكورة أعلاه.

د. التحقق من وجود وحالة العناصر المطلوبة للملاحة الدولية طبقاً للملاحق 6 من الاتفاقية لدولية للطيران المدني المذكورة أعلاه

- رخصة التشغيل الجوي

- شهادة الضوضاء والانبعاثات؛

- دليل الاستغلال (بما في ذلك الحد الأدنى من قائمة التجهيزات) ودليل الطيران؛

- تجهيزات سلامة المقصورة؛

- التجهيزات اللازمة للرحلة، بما في ذلك التجهيزات اللاسلكية والملاحية؛

- مسجلات القيادة.

- التحقق من الامتثال المستمر لحالة الطائرة ولتجهيزاتها (بما في ذلك الأضرار والإصلاحات (مع 17-2-1 اختلافات الملاحظة مصنفة من 3 فئات :

الاختلافات	التعريف	تصرف الوكالة
فئة 1 (صغرى)	اختلاف طفيف لا يؤثر على سلامة استغلال الطائرة	يتم توفير المعلومات للكابتن عن الاختلافات في الفئة 1
فئة 2 (معتبرة)	اختلاف معتبر يؤثر بصفة محدودة على سلامة استغلال الطائرة	- يتم توفير المعلومات للكابتن عن الاختلافات في الفئة 2 - يتم اخطار سلطات الطيران المدني المسنول عن المستغل الأجنبي

<p>فئة 3 (كبرى)</p>	<p>اختلاف كبير يؤثر بصفة مباشرة على سلامة استغلال الطائرة</p>	<p>بالإضافة إلى الإجراءات المذكورة أعلاه: - قد يسمح للطيران مع القيود (مثلا، من دون ركاب) ؛ - قد تطلب إجراءات تصحيحية قبل أن يؤذن للرحلة القادمة .. في بعض الحالات ، يمكن أن تكون هذه الإجراءات التصحيحية قاعدة للصيانة تستدعي طلب رحلة مواكبة</p>
-------------------------	---	--

المادة 2 : يجب على مفتشي السلامة و مفتشي الأمن للطيران المدني أن تكون لديهم التكوينات التأهيلية المحددة في هذا المقرر. يجب تحديث هذه المؤهلات بانتظام في إطار البرنامج السنوي للتكوين المستمر.

المادة 3 : يتكون مفتشو السلامة من :

- مفتشي الاستغلال ؛
- مفتشي الرخص و تكوين العمال ؛
- مفتشي صلاحية الطائرات للطيران ؛
- المفتشين أثناء الطيران؛
- مفتشي الملاحة الجوية ؛
- مفتشي المطارات.

المادة 4 : مفتشو الاستغلال

تخضع ممارسة مهام مفتش الاستغلال (على الأرض) للشروط التالية :

- تكوين مهندس في مجال الطيران المدني لديه خبرة مهنية مدتها ثلاث(3) سنوات معترف بها في مجال استغلال الطيران أو تكوين فني سام له خبرة 5 سنوات معترف بها في مجال استغلال الطيران.
- إلمام جيد بالتشريعات والقوانين الموريتانية المتعلقة باستغلال الطيران.

يجب أن تكون لدى المفتشين معرفة أكيدة و / أو مؤهلات في الميادين التالية:

- قواعد وأنظمة الطيران المدني؛
- المواد الخطرة؛
- منح الشهادات للمستغلين ؛
- الرقابة المستمرة؛
- فنيات الطيران والعمليات الجوية؛
- استنجاز الطائرات؛
- دروس في مجال التحقيق في الحوادث ؛

17-2-2 في حالة إختلاف الفئة 1 أو 2 ، يلزم المستغل الجوي الأجنبي أن يقدم للوكالة الوطنية للطيران المدني وثيقة تصف الإجراءات التصحيحية المتخذة وتبلغ عن تجسيدها في حالة في ما إذا تم اقتراح جدولة.

17-2-3 في حالة وجود إختلافات في الفئة 3 ، ينبغي اتخاذ خطوات

من قبل مستغل لطائرة لتصحيح تشوهات قبل ذهاب الرحلة. وإذا لم يكن للوكالة الوطنية للطيران المدني ضمان من أن تلك التعديلات سيتم إجراؤها قبل ذهاب الرحلة ، فإنها تجمد الطائرة الى أن يتم القضاء على الخطر وتقوم على الفور بإبلاغ الوزير المكلف بالطيران المدني بذلك .

14-2-4 يمكن إن تضع الوكالة الوطنية للطيران المدني ، بالتنسيق مع الدولة المسنولة عن استغلال الطائرة المعنية أو دولة تسجيل الطائرة ، الشروط الضرورية التي يمكن فيها السماح لطائرة بأن تطير إلى مطار يمكن فيه تصحيح تلك التشوهات .

16-2-5 إذا كانت التشوهات تؤثر في حالة صلاحية للطيران للطائرة ،

لا يمكن رفع التجميد إلا إذا حصل المستغل على إذن من الدولة أو الدول

التي يمكن أن يحلق عليها .

\*\*\*\*\*

مقرر رقم 597 صادر بتاريخ 07 إبريل 2011 يقضي بتأهيل مفتشي الطيران المدني

المادة الاولى : يشمل سلك مفتشي الطيران المدني مفتشي السلامة و مفتشي الامن.

يجب أن تكون لدى المفتشين معرفة أكيدة و / أو مؤهلات في الميادين التالية:

- قواعد وأنظمة الطيران المدني؛
- المواد الخطيرة؛
- أفادة المستغلين ( جانب صلاحية الطائرات للطيران / هيئة الصيانة)؛
- المراقبة المستمرة لصلاحية الطائرات للطيران ؛
- تعديل هام / عملية الإصلاح ؛
- أنظمة حفظ ملفات الصيانة؛
- مفتش الطائرات على الأرض (جانب صلاحية الطائرات للطيران)؛
- دليل صيانة مستقل؛
- برامج الصيانة (MMSE) والثاني والثالث)؛
- منح شهادة لنوع الطائرة ؛
- قبول شهادات نوع الطائرات ؛
- شهادة فردية لصلاحية الطائرات للطيران ؛
- العوامل البشرية (جانب الصيانة) ؛
- استئجار الطائرات (جوانب صلاحية الطائرات للطيران) ؛
- فعالية برامج المراقبة ؛
- اجراءات مراقبة الوزن ؛
- عمليات محددة ( RVSM ، ETOPS ) ،مقاربة الدقة ( ؛
- ، ، CDL/ MEL / MMEL
- اجراءات عامة للتدقيق - الاجزاء 1 و 2 و 3 ؛
- الرقابة غير المدمرة ؛
- برنامج التفيتش البنوي؛
- دروس في مجال التحقيق في الحوادث ؛
- دروس حول تحسين سلامة الطيران المدني ؛
- رخص العمال؛
- اللغة الإنجليزية الفنية والمهنية ؛
- المسؤوليات الإدارية والمدنية والجنانية.
- التأهيل على الطائرة بالنسبة لبعض التفيتشات المرتبطة بصلاحية الطائرة للطيران

المادة 7 : المفتشون أثناء الطيران

تخضع ممارسة مهام مفتش صلاحية الطائرات للطيران للشروط التالية :

- رخصة ربان الطائرة
- تجربة مهنية من خمسة آلاف ساعة طيران (000 5) في مجال النقل الجوي العام

- دروس حول تحسين سلامة الطيران المدني؛
- تسيير مراقبة السلامة ؛
- تصميم برنامج لمنع وقوع الحوادث والاحداث ؛
- العوامل البشرية في منع الحوادث والاحداث ؛
- نظام الجودة ؛
- اللغة الإنجليزية الفنية والمهنية ؛
- المصادقات الخاصة ( RVSM ، ETOPS ، ، RNP ، RNAV ، (...CATII ، CTL ، RNP ، RNAV
- التكوين الأولي والمستمر لمفتش العمليات الجوية.

المادة 5 : مفتش الرخص وتكوين العمال

تخضع ممارسة مهام مفتش الرخص وتكوين العمال للشروط التالية :

- تكوين مهندس في مجال الطيران المدني لديه خبرة مهنية مدتها ثلاث(3) سنوات معترف بها في مجال استغلال الطيران أو تكوين فني سام في مجال الطيران المدني له خبرة 5 سنوات معترف بها في مجال استغلال الطيران
- إمام جيد بالتشريعات والقوانين المتعلقة باستغلال الطيران.

يجب أن تكون لدى المفتشين معرفة أكيدة و / أو مؤهلات في الميادين التالية:

- قواعد وأنظمة الطيران المدني؛
- تسيير مراقبة السلامة ؛
- فنيات التدقيق ؛
- تصميم برنامج لمنع وقوع الحوادث والاحداث ؛
- العوامل البشرية في منع الحوادث والاحداث ؛
- تنظيم الامتحانات النظرية والعملية؛
- اعتماد هيئات التكوين وآليات محاكاة الطيران ؛
- تقييم برامج التكوين؛
- اللغة الإنجليزية الفنية والمهنية؛
- المسؤوليات الإدارية والمدنية والجنانية .

المادة 6 : مفتش صلاحية الطائرات للطيران

تخضع ممارسة مهام مفتش صلاحية الطائرات للطيران للشروط التالية :

- تكوين مهندس في مجال استغلال الطيران أو تكوين فني سام له خبرة 5 سنوات معترف بها في مجال استغلال الطيران
- إمام جيد بالتشريعات والقوانين المتعلقة باستغلال الطيران.

- تسيير المطارات وحركة المرور الجوي ؛
- تحديد المواقع وأبراج الملاحة الأخرى ؛
- التحقيق والحوادث ؛
- الأرصاد الجوية للطيران ؛
- خدمة معلومات الطيران ؛
- الاتصالات السلكية واللاسلكية للطيران ؛
- نظام الاتصالات والملاحة والمراقبة ؛
- تسيير الأزمات ؛
- البحث والإنقاذ ؛
- اللغة الإنجليزية الفنية و المهنية.
- المسؤوليات الإدارية والمدنية والجناحية .

#### المادة 9 : مفتش المطارات

تخضع ممارسة مهام مفتش المنطرات للشروط التالية :

- تكوين مهندس في الهندسة المدنية والأشغال العامة في مجال الكهرباء أو غيرها مع خبرة ثلاث (3) سنوات معترف بها في مجال استغلال الطيران أو تكوين فني سام في المجالات المذكورة أعلاه مع خبرة 5 سنوات معترف بها في مجال استغلال الطيران.
- إمام جيد بالتشريعات والقوانين المتعلقة باستغلال انطيران و الارصاد الجوية.

يجب أن تكون لدى المفتشين معرفة أكيدة و / أو مؤهلات في الميادين التالية:

- قواعد وأنظمة الطيران المدني ؛
- سير التدقيق و فنياته ؛
- العوامل البشرية و فنيات التعبير ؛
- تحسين السلامة ؛
- تسيير الاشراف على السلامة ؛
- نظام تسيير السلامة ؛
- افادة المطار ؛
- فنيات التدقيق في نظام تسيير السلامة على المطارات ؛
- تسيير و أمن مناطق الحركة ؛
- SLLIA ومنع المخاطر الناجمة عن الطيور و الحيوانات ؛
- اللغة الإنجليزية الفنية و المهنية.
- المسؤوليات الإدارية والمدنية والجناحية.

#### المادة 10 : مفتش الأمن

تخضع ممارسة مهام مفتش الأمن للشروط التالية :

- إمام جيد بالتشريعات والقوانين المتعلقة باستغلال الطيران.

يجب أن تكون لدى المفتشين معرفة أكيدة و / أو مؤهلات في الميادين التالية:

- قواعد وأنظمة الطيران المدني؛
- المواد الخطيرة ؛
- تسيير مراقبة السلامة؛
- فنيات التدقيق؛
- العوامل البشرية في منع الحوادث والاحداث ؛
- استئجار الطائرات؛
- دروس في مجال التحقيق في الحوادث ؛
- دروس حول تحسين سلامة انطيران المدني ؛
- تسيير موارد الطاقم؛
- تاهيل المدرب ؛
- العمنيات الخاصة (RVSM,ETOPS) ... (RNAV) ؛
- المسؤوليات الإدارية والمدنية والجناحية .
- التأهيل على الطائرة الخاضعة للتفتيش

#### المادة 8 : مفتش الملاحة الجوية :

تخضع ممارسة مهام مفتش الملاحة الجوية للشروط التالية :

- تكوين مهندس في مجال الطيران المدني لديه خبرة مهنية مدتها ثلاث(3) سنوات معترف بها في مجال استغلال الطيران أو تكوين فني سام له خبرة 5 سنوات معترف بها في مجال استغلال الطيران.
- إمام جيد بالتشريعات والقوانين المتعلقة باستغلال الطيران و بالارصاد الجوية.

يجب أن تكون لدى المفتشين معرفة أكيدة و / أو مؤهلات في الميادين التالية :

- قواعد وأنظمة الطيران المدني ؛
- ملاحق منظمة الطيران المدني الدولي المتعلقة بالملاحة الجوية ؛
- سير و فنيات التدقيق ؛
- نظام تسيير السلامة ؛
- العوامل البشرية و فنيات التعبير ؛
- تصميم الإجراءات (ATM.PANS) ؛
- رسم خرائط الطيران ؛
- تحسين السلامة ؛

مقرر رقم 644 صادر بتاريخ 14 إبريل 2011 يقضي بتحديد قواعد تصميم و نشر و استغلال إجراءات الطيران بالمشاهدة و الطيران بالادوات

المادة الاولى : يحدد هذا المقرر قواعد تصميم و نشر و استغلال إجراءات الطيران بالمشاهدة و الطيران بالادوات.

المادة 2: يجب أن يكون تصميم إجراءات المغادرة والاقتراب و الهبوط على المطارات الموريتانية المدنية مطابقا لمعايير وضع إجراءات الطيران بالمشاهدة و الطيران بالادوات المنصوص عليها في المجلد الثاني من الوثيقة 8168 الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي .

و مع ذلك و فيما يتعلق بمنورات المشاهدة (الاقتراب غير المباشر) أو بمنورات المشاهدة المفروضة فإن الهامش الأدنى لاجتياز العراقيل و كذا قيم الرؤية الدنيا يجب ان يكونا مطابقين للجدول التالي:

- تكوين عال (الهندسة ، الاقتصاد ، القانون ...) مع خبرة مهنية من ثلاث (3) سنوات معترف بها في مجال امن الطيران المدني
- تكوين متوسط مع خبرة خمس سنوات في مجال امن الطيران المدني

يجب أن تكون لدى المفتشين معرفة أكيدة و / أو مؤهلات في الميادين التالية:

- الأمن القاعدة 1 و 2 و 3؛
- أمن البضائع؛
- تسيير الأمن؛
- برنامج المفتش الوطني في الأمن
- اللغة الإنجليزية الفنية و المهنية.
- المسؤوليات الإدارية و المدنية و الجنائية.

المادة 11 يكلف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني بتطبيق هذا المقرر الذي سينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الإسلامية الموريتانية.  
\*\*\*\*\*

فئة الطائرات	هامش الاجتياز م(قدم)	OCH الأدنى فوق ارتفاع المطار م(قدم)	الرؤية الدنيا كلم (ن م)
أ	90 م (295 قدم)	120 م (400 قدم)	1.5 كلم (0.810 ن م)
ب	90 م (295 قدم)	150 م (500 قدم)	1.6 كلم (0.860 ن م)
ج	120 م (394 قدم)	180 م (600 قدم)	2.4 كلم (1.300 ن م)
د	120 م (394 قدم)	210 م (700 قدم)	3.6 كلم (1.940 ن م)

المادة 4 : يجب أن يكون استغلال إجراءات المغادرة و الاقتراب و الهبوط على المطارات الموريتانية المدنية مطابقا لاحكام الملحقين 4 و 15 من اتفاقية شيكاغو و القواعد المنصوص عليها في دليل خدمات المعلومات المتخذة بالطيران (الوثيقة 8126) و دليل خرائط الطيران (الوثيقة 8697) و دليل الاختصارات و الرموز (الوثيقة 8400) الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 5 يكلف المدير العام للوكالة الوطنية للطيران المدني بتطبيق هذا المقرر و باقتراح تحديثه طبقا للتوصيات الدولية.

المادة 3 : يجب ان يكون نشر إجراءات المغادرة و الاقتراب و الهبوط على المطارات الموريتانية المدنية مطابقا لاحكام الملحقين 4 و 15 من اتفاقية شيكاغو و القواعد المنصوص عليها في دليل خدمات المعلومات المتخذة بالطيران (الوثيقة 8126) و دليل خرائط الطيران (الوثيقة 8697) و دليل الاختصارات و الرموز (الوثيقة 8400) الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي.

إعلانات وإشعارات مختلفة	نشرة نصف شهرية تصدر يومي 15 و 30 من كل شهر	الإشتراكات وشراء الأعداد
تقدم الاعلانات لمصلحة الجريدة الرسمية لا تتحمل الإدارة أية مسؤولية في ما يتعلق بمضمون الإشعارات و الإعلانات	للإشتراكات وشراء الأعداد، الرجاء الاتصال بمديرية نشر الجرائد الرسمية ص ب 188 ، نواكشوط - موريتانيا تتم الإشتراكات وجوبا عينا أو عن طريق صك أو تحويل مصرفي. رقم الحساب البريدي 391 - نواكشوط	الإشتراكات العادية اشتراك مباشر : 4000 أوقية الدول المغاربية: 4000 أوقية الدول الخارجية: 5000 أوقية شراء الأعداد : ثمان النسخة : 200 أوقية
<p>نشر مديرية الجريدة الرسمية الوزارة الأولى</p>		