

المادة السابعة

يسند تنفيذ هذا المرسوم إلى وزير الاقتصاد والمالية والخصوصية والسياحة والوزيرة المنتدبة لدى وزير التشغيل والتكوين المهني والتنمية الاجتماعية والتضامن المكلفة بأوضاع المرأة ورعاية الأسرة والطفولة وإدماج المعاقين كل واحد منهما فيما يخصه، ويسري مفعوله ابتداء من تاريخ نشره بالجريدة الرسمية.

وحرر بالرباط في 14 من محرم 1423 (29 مارس 2002).

الإمضاء : عبد الرحمن يوسفي.

وقعه بالعطف :

وزير الاقتصاد والمالية والخصوصية والسياحة،

الإمضاء : فتح الله ولعلو.

الوزيرة المنتدبة لدى وزير التشغيل والتكوين المهني

والتنمية الاجتماعية والتضامن المكلفة بأوضاع المرأة

ورعاية الأسرة والطفولة وإدماج المعاقين،

الإمضاء : نزهة الشقروني.

قرار لووزير النقل والملاحة التجارية رقم 1027.00 صادر في 16 من جمادى الآخرة 1422 (5 سبتمبر 2001) يتعلق بشروط اعتماد الهيئات المكلفة بصيانة الطائرات ومراقبتها المستمرة.

وزير النقل والملاحة التجارية،

بناء على المرسوم رقم 2.61.161 الصادر في 7 صفر 1382 (10 يوليو 1962) بتنظيم الملاحة الجوية المدنية، كما وقع تغييره وتتميمه ولاسيما الفصل 16 منه،

قرر ما يلي :

المادة الأولى

مجال التطبيق

يهدف هذا القرار إلى تحديد الشروط المنظمة لمنح واستمرار الاعتمادات المخولة للهيئات المكلفة بصيانة الطائرات وعناصرها ووضع القواعد العامة لتسيير هذه الهيئات.

المادة الثانية

تعريف

يراد في هذا القرار بما يلي :

- طائرة : أي آلة تستطيع أن تستمد بقاها في الجو من ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض. وتشمل المحركات والمراوح والأنظمة والقوابع والأنوات والتجهيزات والآليات بما في ذلك تجهيزات الإغاثة ؛

- التقرير الخاص بالمعدات (CRM) : هو نظام لتسجيل العيوب والنواقص التي يتم اكتشافها عند استغلال وكذا تسجيل جميع عمليات التعمد المنجزة على الطائرة المعنية بالتقرير الخاص خلال استغلال الطائرة المذكورة في الفترات الفاصلة بين الفحوص

وإذا كان مبلغ الإعانة المطلوبة يفوق 10.000 درهم، تسلم شهادة التحمل المشار إليها أعلاه بعد البث في طلب المعني بالأمر من لدن لجنة تضم :

- ممثلين اثنين عن السلطة الحكومية المكلفة بالمعاقين ؛

- ممثلا عن وزير الصحة ؛

- ممثلا عن وزير الداخلية (مديرية الجماعات المحلية) ؛

- ممثلا عن الوزير المكلف بالمالية.

يعين أعضاء اللجنة من لدن السلطة الحكومية المكلفة بالمعاقين باقتراح من الوزراء المعنيين بالأمر.

تجتمع اللجنة المذكورة بدعوة من السلطة الحكومية المكلفة بالمعاقين مرة كل شهر وكلما دعت الضرورة إلى ذلك.

المادة الرابعة

تحدد على النحو التالي النسب القصوى للإعانات الممنوحة :

- تساوي قيمة الإعانة الممنوحة قيمة المساعدة المطلوبة إذا كانت هذه الأخيرة تساوي أو تقل عن 1000 درهم ؛

- تبلغ النسبة القصوى للإعانة 95% من مبلغ المساعدة المطلوبة إذا كان هذا المبلغ يتراوح بين 1001 و 2000 درهم ؛

- تبلغ النسبة القصوى للإعانة 90% من مبلغ المساعدة المطلوبة إذا كان هذا المبلغ يتراوح بين 2001 و 4000 درهم ؛

- تبلغ النسبة القصوى للإعانة 85% من مبلغ المساعدة المطلوبة إذا كان هذا المبلغ يتراوح بين 4001 و 6000 درهم ؛

- تبلغ النسبة القصوى للإعانة 80% من مبلغ المساعدة المطلوبة إذا كان هذا المبلغ يتراوح بين 6001 و 8000 درهم ؛

- تبلغ النسبة القصوى للإعانة 75% من مبلغ المساعدة المطلوبة إذا كان هذا المبلغ يتراوح بين 8001 و 10.000 درهم ؛

- تبلغ النسبة القصوى للإعانة 70% من مبلغ المساعدة المطلوبة إذا كان هذا المبلغ يفوق 10.000 درهم.

المادة الخامسة

يحدد سقف الإعانة الممنوحة لكل شخص معاق في عشرين ألف درهم (20.000 درهم) ويمكن رفع هذا السقف إلى الضعف في بعض الحالات الاستثنائية بعد موافقة اللجنة المنصوص عليها في المادة الثالثة أعلاه.

المادة السادسة

لا تمنح المساعدات المقررة للمستفيدين إلا مرة واحدة.

غير أنه يمكن للإدارة، عند الاقتضاء، منح الإعانة أكثر من مرة للشخص الواحد بناء على رأي اللجنة المنصوص عليها في المادة الثالثة أعلاه.

- (ب) صفات وأسماء المسؤولين عن الهيئة :
- (ج) مهام ومسؤوليات المسؤولين المشار إليهم في البند (ب)، بما في ذلك المجالات التي يمكنهم معالجتها مباشرة باسم الهيئة مع مصالح مديرية الملاحة الجوية المدنية وهيئاتها المختصة :
- (د) جدولاً هيكلياً يبين تسلسل مسؤوليات المسيرين المشار إليهم في البند (ب) :
- (هـ) قائمة المستخدمين المؤهلين للتصريح بالموافقة على استئناف الخدمة (APRS) :
- (و) وصفاً عاماً لمجال الأعمال المسموح بها وفق شروط الاعتماد المسلم للمؤسسة :
- (ز) وصفاً لمساطر ولنظام ضمان الجودة أو مراقبة الهيئة المحددين في البند 2 - 4 أدناه :
- (ح) وصفاً عاماً لبيانات الهيئة :
- (ط) وصفاً لإجراءات تحديد كفاءة مستخدمي الصيانة المؤهلين للتصريح بالموافقة على استئناف الخدمة (APRS) :
- (ي) وصفاً للمنهج الواجب اتباعه لإعداد بيانات أشغال الصيانة والحفاظ عليها طبقاً لأحكام البند 6 - 4 أدناه :
- (ك) وصفاً للإجراءات الواجب اتباعها للتقيد بمواصفات الملحق (أ) المرفق بهذا القرار :
- (ل) مسطرة التبليغ المنصوص عليها في المادة 5 أدناه المتعلقة بكل تغيير يطرأ على هيئة الصيانة المعتمدة :
- (م) وصفاً للإجراءات الإضافية المحتملة والمتبعة قصد التقيد بمساطر ومواصفات الصيانة المعتمدة من لدن مستغلي الطائرات :
- (ن) قائمة بأسماء مستغلي الطائرات الذين تقوم الهيئة بتعهد معداتهم :
- (ص) قائمة بأسماء الهيئات التي يتم التعاقد معها من الباطن. ويجب أن يكون المتعاقدون من الباطن الأجانب حاصلين على اعتماد يسلم وفق نظام مماثل لما ورد في هذا القرار :
- (ع) قائمة بمحطات التعهد عبر شبكة الاتصالات :
- (ف) مسطرة تعديل الكتيب الخاص بالهيئة المكلفة بالصيانة. وجميع المعلومات التي يطلبها مدير الملاحة الجوية المدنية.
- يحدد مدير الملاحة الجوية المدنية الشكل والمحتوى النموذجي للكتيب الخاص بالهيئات المكلفة بتعهد الطائرات.
- 4 - 2 - 1 - يجب أن يصادق مدير الملاحة الجوية المدنية على الكتيب الخاص بهيئة الصيانة وعلى أي تعديل يطرأ لاحقاً على الكتيب المذكور.
- يجب أن تسهر الهيئة المكلفة بالصيانة على أن يتم تعديل كتيب الإجراءات المرتبط بالكتيب الخاص بها متى دعت الضرورة إلى ذلك بحيث يكون محيناً دائماً.

- المبرمجة في مراكز التعهد. وبالإضافة إلى ذلك، يستعمل التقرير لتقييم معلومات الاستغلال الخاصة بسلامة الرحلات الجوية ويجب أن يتضمن المعطيات المتعلقة بالتعهد التي يتعين على طاقم الطائرة أن يكون على دراية بها :
- الصيانة : مهام مطلوبة للتأكيد على استمرار صلاحية الطائرة للطيران، وهي تشمل واحدة أو مجموعة من العمليات التالية :
- فحص مكونات الطائرة أو إصلاح أعطابها أو تفقدها أو القيام بالتغييرات الضرورية وإصلاح الأجزاء التي تظهر عيوب بها :
- هيئة معتمدة للصيانة : هي هيئة يعتمدها مدير الملاحة الجوية المدنية للقيام بعمليات صيانة الطائرات أو عناصرها :
- التصريح بالموافقة على استئناف الخدمة (APRS) : الإشهاد بأن جميع أعمال الصيانة الضرورية قد تم إنجازها كاملة وعلى أحسن وجه وتستجيب لمعايير الملاحة الجوية المعمول بها.

المادة الثالثة

طلب الاعتماد وتسليمه

- 3 - 1 - يجب أن يودع طلب اعتماد هيئة للصيانة، يعده مديرها المسؤول، لدى مدير الملاحة الجوية المدنية، مرفقاً بثلاث نسخ من كتيب الهيئة المذكورة المشار إليه في المادة 4 من هذا القرار.
- 3 - 2 - يمكن لطالب الاعتماد الذي استوفى الشروط الواردة في هذا القرار وفق المسطرة التي يحددها مدير الملاحة الجوية المدنية أن يحصل على اعتماد خاص بهيئة الصيانة.
- 3 - 3 - تصنف هيئات الصيانة المعتمدة في فئتين (AEB) : وهي ورشة لتعهد الطائرات، ثم UEA : وهي وحدة لتعهد الطائرات) وفق المجال المحدد للاعتماد وتنظيم الهيئة ومستوى الكفاءة التي برهنت عليها.
- 3 - 4 - يبلغ الاعتماد عن طريق تسليم شهادة اعتماد للهيئة من طرف مدير الملاحة الجوية المدنية. وتوضح الشهادة المذكورة المجالات المعنية بالاعتماد.

المادة الرابعة

الشروط المطلوبة للحصول على الاعتماد

- 4 - 1 - كتيب الهيئة المكلفة بالصيانة :
- 4 - 1 - 1 - يجب على الهيئة المكلفة بالصيانة أن توفر كتيباً لهيئة الصيانة يوضع تحت تصرف مستخدمي الصيانة المعنيين ليرشدهم أثناء مزاولة مهامهم. ويجب أن يتضمن هذا الكتيب المعلومات التالية :
- (أ) تصريح موقع من طرف المدير المسؤول عن الهيئة يثبت أن تنظيم هذه الهيئة ووسائلها ومناهج عملها وجميع وثائقها وكتيباتها الإيضاحية المرتبطة بها مطابقة لأحكام هذا القرار، وأن الهيئة تلتزم بها في كل وقت وحين :

ويجب أن يعرض برنامج التكوين المذكور على نظر مدير الملاحه الجوية المدنية قصد الموافقة عليه.

4 - 5 - بيانات أشغال الصيانة :

يجب أن تحتفظ الهيئة المكلفة بالصيانة على بيانات مفصلة عن أشغال الصيانة المنجزة تثبت تقيدها بجميع الشروط المرتبطة بالتوقيع على الموافقة باستئناف الخدمة. ويتعين على الهيئة المذكورة أن تحتفظ بهذه البيانات لمدة سنتين بعد التوقيع على الموافقة باستئناف الخدمة.

4 - 6 - الموافقة على استئناف الخدمة (APRS) :

يتم ملء وثيقة للمصادقة على استئناف الخدمة وتوقيعها لإثبات أن جميع أشغال الصيانة المطلوبة قد أنجزت على أحسن وجه طبقا للمساطر المحددة في كتيب الإجراءات الخاص بالهيئة المكلفة بالصيانة.

ويجب أن تتضمن المصادقة على استئناف الخدمة ما يلي :

(أ) إسم هيئة الصيانة المعتمدة ورقم الاعتماد ؛

(ب) التفاصيل الأساسية للأشغال المنجزة ؛

(ج) التاريخ الذي أنجزت فيه هذه الأشغال ؛

(د) مكان إنجاز الأشغال المذكورة ؛

(هـ) اسم الشخص أو الأشخاص الذين صرحوا بالمصادقة على استئناف الخدمة (APRS).

4 - 7 - أشغال التعهد المتعاقد في شأنها من الباطن :

يجب على الهيئة المكلفة بالصيانة المعتمدة أن :

- تودع قائمة الهيئات التي تتعاقد معها من الباطن وكذا نسخا من العقود المبرمة لهذا الغرض لدى مديرية الملاحه الجوية المدنية ؛

- تضع نظام الإشراف على الهيئات التي يتم التعاقد معها من الباطن.

المادة الخامسة

التفريات الطارئة على الهيئة المعتمدة المكلفة بالصيانة

5 - 1 - يجب على جميع الهيئات المكلفة بالصيانة أن تبلغ إلى مدير الملاحه الجوية المدنية في أقرب وقت كل تعديل أو تغيير يطرأ على مضامين القائمة أسفله حتى تتمكن المصالح المعنية بمديرية الملاحه الجوية المدنية من التأكد من مطابقة العمليات المذكورة أعلاه لأحكام هذا القرار وتغيير شهادة الاعتماد إذا اقتضى الحال؛ وتتضمن القائمة كل من :

(أ) اسم الهيئة ؛

(ب) مكان وجود الهيئة ؛

(ج) جميع المحلات التابعة للهيئة ؛

(د) مسؤولي الهيئة ؛

ويتعين إرسال نسخ من التعديلات الطارئة على الكتيب الخاص بالهيئة أو على كتيب الإجراءات المرتبط به على الفور إلى جميع الهيئات والأشخاص المتوفرين عليهما.

4 - 2 - إجراء الصيانة ونظام ضمان الجودة :

يجب على الهيئة المكلفة بالصيانة أن تضع إجراءات تضمن من خلالها حسن تنفيذ عمليات الصيانة وكذا احترام جميع الأحكام المنصلة بهذا القرار.

كما يجب على الهيئة المكلفة بالصيانة أن تسهر على التقيد بأحكام الفقرة أعلاه وذلك، إما بسن نظام مستقل لضمان الجودة يمكنها من مراقبة تطابق هذه الأخيرة وإجراءاتها وسلامة اختيار الإجراءات المذكورة، أو بإحداث نظام للفحص يمكنها من التأكد من أن جميع أعمال الصيانة قد أنجزت على أحسن وجه.

4 - 3 - التجهيزات :

يجب أن تتوفر الهيئة المكلفة بالصيانة على تجهيزات وإطار عمل ملائم لطبيعة المهام التي تضطلع بها.

كما يجب أن تتوفر الهيئة المذكورة على المعطيات التقنية والتجهيزات والأدوات والمواد الضرورية لتنفيذ الأشغال التي حصلت من أجلها على الاعتماد.

ويتعين على الهيئة المكلفة بالصيانة أن تعد أماكن خاصة لخرن قطع الغيار والتجهيزات والأدوات والمواد وتضمن شروط التخزين سلامة المواد المخزنة وتحول دون تعرضها لأضرار أو تلف.

4 - 4 - المستخدمون :

يجب أن تعين الهيئة المكلفة بالصيانة شخصا واحدا أو أكثر تشمل مسؤولياتهم ضمان احترام الشروط المتعلقة بالهيئات المعتمدة، المكلفة بالصيانة.

كما يجب على الهيئة المكلفة بالصيانة أن توظف المستخدمين الضروريين للقيام بتخطيط وتنفيذ الأشغال المزمع إنجازها والإشراف عليها ومراقبتها وقبولها.

يجب على المستخدمين المكلفين بالصيانة أن يكونوا حاصلين على إجازة تخصص ميكانيك الصيانة أو تقني في صيانة الطائرات. كما يجب أن يتوفر الأشخاص الذين يصرحون بالموافقة على استئناف الخدمة على المؤهلات المطلوبة بموجب النصوص التنظيمية المعمول بها.

ويجب أن تسهر مؤسسة الصيانة على استفادة جميع مستخدميها العاملين في الصيانة من تكوين أولي وتكوين دوري يوافقان طبيعة العمليات والمسؤوليات الموكلة إليهم.

ويجب أن يشمل برنامج التكوين الذي تعده الهيئة المكلفة بالصيانة تكوينا نظريا وتطبيقيا حول القدرات البشرية بما فيها التنسيق مع باقي المستخدمين المكلفين بالصيانة وفرق قيادة الطائرات.

الملحق - أ -

الحوادث الطائرة أثناء التحليق وتبادل المعلومات المتعلقة بالحفاظ على قابلية الطائرة للتحليق

1 - مبادئ عامة :

1 - 1 - يجب على جميع الهيئات المكلفة بصيانة الطائرات أن تخبر مدير الملاحة الجوية المدنية بكل عيب أو اختلال أو عطب في السير تتم معابنته عند القيام بأعمال التعهد أو عند المراقبة أثناء التحليق والتجارب المنجزة قبل السماح باستئناف خدمة الطائرة.

1 - 2 - يجب على جميع مستغلي الخدمات الجوية أن يبلغوا إلى مدير الملاحة الجوية المدنية كل حادث أو عطب أو خلل في الاشتغال أو عيب تتم معابنته على إحدى الطائرات التي يقومون باستغلالها أو على جزء من أجزائها إذا كان هذا الحادث أو العطب أو خلل في الاشتغال أو العيب قد يمس قابلية الطائرة للتحليق.

1 - 3 - لا تسري الأحكام الآتية بعده على التقارير الخاصة بالحوادث التالية والتي يكون بعضها موضوع مراسلات خاصة :

- الاصطدام بالطيور ؛
- حوادث ناتجة عن مراقبة حركة الملاحة الجوية ؛
- أخطار وقوع اصطدام بين الطائرات ؛
- خطر الإرتطام بالأرض ؛
- الأعطاب التي تلحق جهاز الراديو أو جهاز التحليق ؛
- حوادث الهبوط بالطائرة فوق الحقول أو خارج حدود المدرجات القانونية والتي لا تنتج عنها أضرار ؛
- حوادث الهبوط الاضطراري للطائرة.

2 - قائمة الحوادث المتعلقة بقابلية الطائرة للتحليق :

* العطب الذي يلحق بمجموع محركات دفع الطائرة أي :

- كل عطب يلحق محركا أو أكثر أثناء التحليق أو على أرضية المطار ؛
- كل خلل يلحق بنظام التحكم في إحدى المراوح ؛
- كل نقص ملحوظ في نظام التزويد بالوقود أو أي تسرب هام للوقود ؛
- بداية اندلاع الحريق (في الجو أو على أرضية المطار) بما في ذلك ؛
- إنذار خاطئ بوقوع حريق لم يثبت أنه إنذار خاطئ أثناء التحليق ؛

هـ) التجهيزات والأدوات والمعدات والآليات ومساطر العمل ومجال الاعتماد والمستخدمين المؤهلين للتصريح بالموافقة على استئناف الخدمة (APRS) والمتعاقدين من الباطن إذا كان من شأن هذه العناصر تغيير موضوع الاعتماد الممنوح.

5 - 2 - يحدد مدير الملاحة الجوية المدنية شروط العمل التي يمكن لهيئة الصيانة المعتمدة أن تعمل وفقها أثناء القيام بالتغييرات المذكورة ويعددها.

5 - 3 - يجب على الهيئة المكلفة بالصيانة المعتمدة أن توجه في بداية كل سنة إلى مديرية الملاحة الجوية المدنية تقريرا خاصا بالأنشطة التي قامت بها خلال السنة المنصرمة.

المادة السادسة

برنامج المراقبة والإشراف المستمر

تتولى المصالح والهيئات المختصة التابعة لمديرية الملاحة الجوية المدنية إنجاز برنامج يتعلق بالمراقبة والإشراف المستمر للتمكن من تقييم مدى حفاظ الهيئة المكلفة بالصيانة على كفاءتها خلال مدة صلاحية الاعتماد الممنوح.

ويتضمن هذا البرنامج الذي يتم على شكل عملية تفتيش تنجز كل ستة أشهر ومتى استلزمت الضرورة ذلك، ما يلي :

- إعادة تقييم بنية هيئة صيانة الطائرات ونجاعة ومراقبة مناهج تدبيرها والتجهيزات والمعدات وتعهد آليات التحليق ؛
- القيام بمراقبة مضادة للنفاس لأشغال التعهد والمستخدمين وبرامج التكوين وكتيبات هيئة صيانة الطائرات ومطابقة مجال الاعتماد للأحكام الخاصة بالتعهد والأنظمة الجاري بها العمل.

المادة السابعة

الإبقاء على صلاحية الاعتماد وتجديده

ما لم يتم التنازل مسبقا عن الاعتماد أو تعويضه أو تعليق العمل به أو إلغائه أو إيقاف العمل به لتجاوزه مدة الصلاحية المبينة إن اقتضى الحال في شهادة الاعتماد، فإن تمديد صلاحية الاعتماد يتوقف على :

(أ) قدرة الهيئة على الاستمرار في التقيد بأحكام هذا القرار ؛

(ب) برنامج المراقبة والإشراف المستمر المنصوص عليه في المادة 6 أعلاه والمنجز من لدن المصالح والهيئات المختصة التابعة لمديرية الملاحة الجوية المدنية والذي يجب ألا يخلص إلى وجود خلل قد يلحق بالاعتماد.

المادة الثامنة

التنفيذ

يسند إلى مدير الملاحة الجوية المدنية تنفيذ هذا القرار الذي ينشر في الجريدة الرسمية.

وحرر بالرباط في 16 من جمادى الآخرة 1422 (5 سبتمبر 2001).

الإمضاء عبد السلام زينيد.

*
* *

غير أن القائمة ليست حصرية، ويطلب من جميع المستغلين أن يبعثوا بتقرير يتعلق بأي حادث لا يرد ضمن القائمة أعلاه إذا كان من شأن ذلك أن يساعد على تحسين السلامة من حيث تصميم الطائرة أو استعمالها أو تعهدها، دون الإشارة إلى حالات التقادم الطبيعية التي تتم معالجتها وفق إجراءات التعهد.

كما يجب إعداد تقرير بالحوادث البسيطة التي قد يؤدي تكرارها إلى المساس بشروط التحليق السليم للطائرة.

3 - المعلومات الواجب الإدلاء بها :

يجب أن يمكن التقرير الخاص بإحدى الحوادث من تحديد ظروفها وطبيعتها ومسبباتها الأكيدة أو المحتملة ونتائجها على عمليات الطيران وعلى المعدات وكذا نوع العتاد الذي تسبب في هذه الحادثة.

بناء على ما سبق، يتعين تقديم المعلومات التالية عند وقوع أي من الحوادث المشار إليها في الفقرة 2.

تختلف طبيعة المعلومات المتعلقة بالحوادث من حيث اكتشافها أثناء التحليق أو فوق أرضية المطار. وتنفيذا لهذه الأحكام، تشمل عملية الطيران مجموع عمليات القيادة التي تتم من بداية تحرك الطائرة إلى رسوها في موضع الوقوف المخصص لها.

3 - 1 - إذا تم اكتشاف الحادث أثناء التحليق، وجب تقديم المعلومات التالية من (أ إلى ص) بالقائمة أدناه :

(أ) تاريخ التقرير ومرجه إن اقتضى الحال :

(ب) نوع الاستعمال المخصص للطائرة :

(ج) تحديد نوع الحادث الذي وقع أثناء التحليق وتاريخه :

(د) طور الرحلة الذي وقع الحادث أثناءه :

(هـ) تحديد المكان الجغرافي أو رقم الرحلة الجوية :

(و) الملاحظات التي كشفت عن الحادث :

(ز) ظروف الحادث ومعطياته الأساسية (من قبيل حسب الحالة مستوى ارتفاع الطائرة في الجو ودرجة الحرارة والظروف المناخية ... إلخ) :

(ح) عملية التصويب التي قام بها طاقم الطائرة :

(ط) تبعات الحادث على رحلة الطيران والتدابير الاستعجالية المتخذة :

(ي) تبعات الحادث على الطائرة والأضرار التي قد يكون سببها فيها :

(ك) نوع الطائرة وصنفها ورقم تسجيلها ورقمها التسلسلي وتاريخ صنعها وعدد ساعات تحليقها منذ خضوعها لآخر فحص عام :

(ل) نوع المحرك وصنفه ورقمه التسلسلي وعدد ساعات التحليق منذ آخر فحص عام للمحرك إذا كان الحادث منسوباً إلى مجموعة محركات الطائرة :

- تسرب كمية كبيرة لسائل قابل للاشتعال :

- تراكم للدخان أو الغاز أو البخار السام.

* حدوث عطب كبير في أحد المكونات الرئيسية للطائرة لم ينتج عنه مع ذلك وقف الرحلة الجوية رغم إمكانية تسببه في إحدى الحالات التالية :

• صعوبة كبيرة في التحكم في نظام عجلات الطائرة :

• صعوبة كبيرة في التحكم في الألواح المتحركة المثبتة على جناحي الطائرة.

• تدهور كبير يتعلق بظروف قيادة الطائرة أو في قيادة الطائرة أو في التحكم في الطائرة على أرضية المطار :

• انفجار عجلات الطائرة.

* فقدان نظام أو معطى أساسي من معطيات قابلية التحليق للطائرة مثل :

• جميع أنظمة التحكم في قيادة الطائرة :

• أنظمة التحكم في الضغط وتكييف الهواء داخل الطائرة :

• أنظمة تحديد توازن الطائرة واتجاهها :

• أنظمة تحديد سرعة الطائرة وارتفاعها فوق مستوى البحر :

• أنظمة توليد وتخزين الطاقة (الكهربائية والمائية أو العاملة بالهواء المضغوط) :

• أنظمة منع تكون الجليد على جسم الطائرة :

• جميع الأنظمة المؤشرة الأخرى التي يمكن أن يترتب عن تعطلها، ووقوع إحدى حالات تعذر الطيران المنصوص عليها في كتيب الرحلة المصادق عليه :

• عطب لم يتم اكتشافه أو ضرر لحق بالبنية الهيكلية للطائرة مما يتعذر معه الاستمرار في استعمالها واللذين تم اكتشافهما خلال فحص الطائرة على الأرض :

• تكون جليد على سطح الطائرة أو تعرضها لصعقة رعدية أو عاصفة من البرد أو أي ظاهرة طبيعية أخرى عرضت الطائرة لبعض الصعوبات :

• تعرض الطائرة لهزات غير عادية :

• ارتجاج جسم الطائرة بفعل حركة الهواء :

• عامل ضغط غير عادي (ناتج عن تيارات هوائية أو كيفية قيادة الطائرة) :

• اتخاذ إجراء طارئ أثناء التحليق نتيجة مشكل يهم شروط التحليق السليم للطائرة :

• استعمال خاطئ للمزالق المطاطية المخصصة للإنقاذ وتوابعها.

قرار لووزير النقل والملاحة التجارية رقم 107.02 صادر في 10 ذي القعدة 1422 (24 يناير 2002) بتغيير وتتميم قرار وزير الأشغال العمومية والمواصلات رقم 487.72 بتاريخ 25 من ذي القعدة 1389 (24 أبريل 1972) بتحديد برنامج ونظام الامتحانات لنيل إجازة ربان الخطوط الجوية.

وزير النقل والملاحة التجارية،

بناء على قرار وزير الأشغال العمومية والمواصلات رقم 487.72 الصادر في 25 من ذي القعدة 1389 (24 أبريل 1972) بتحديد برنامج ونظام الامتحانات لنيل إجازة ربان الخطوط الجوية، كما وقع تغييره وتتميمه ولا سيما بقرار وزير النقل رقم 218.96 بتاريخ 23 من رمضان 1416 (13 فبراير 1996) :

وعلى قرار وزير النقل رقم 227.97 الصادر في 26 من رمضان 1417 (4 فبراير 1997) يتعلق بالإجازات وشهادات الأهلية الخاصة بمستخدمي الملاحة الجوية، كما وقع تغييره وتتميمه ولا سيما المادة 5 منه،

قرر ما يلي :

المادة الأولى

تغير وتتم على النحو التالي المادة الثانية من القرار رقم 487.72 الصادر في 25 من ذي القعدة 1389 (24 أبريل 1972) المشار إليه أعلاه :
«المادة الثانية. - تتألف لجنة الامتحان لنيل إجازة ربان الخطوط الجوية (الطائرة) المنصوص عليها في المادة 5 من القرار المشار إليه أعلاه رقم 227.97 بتاريخ 26 من رمضان 1417 (4 فبراير 1997) «مما يلي :

« - مدير الملاحة الجوية المدنية ، رئيسا ؛

« - عضوان يمثلان مديرية الملاحة الجوية المدنية يعينهما مدير الملاحة الجوية المدنية ؛

« - عضوان يمثلان قطاع الطيران يعينهما مدير الملاحة الجوية المدنية ؛

«ويمكن للجنة الامتحان أن تضم إليها أعضاء آخرين نظرا لما لهم «من كفاءة.»

المادة الثانية

يسند إلى مدير الملاحة الجوية المدنية تنفيذ هذا القرار الذي ينشر في الجريدة الرسمية.

وحرر بالرباط في 10 ذي القعدة 1422 (24 يناير 2002).

الإمضاء : عبد السلام زينيد.

(م) نوع وعنصر الطائرة المتسبب في الحادث وتسميته ومرجه ورقمه التسلسلي ومرجه ATA وعدد ساعات التحليق بعد آخر فحص للعنصر المذكور ؛

(ن) أسباب العطب وتحليلها ؛

(ص) العمليات المتخذة لمعالجة الحادث ومراجع الوثائق المستعملة وتقارير الخبرة ... إلخ.

3 - 2 - إذا تم اكتشاف الحادث فوق أرضية المطار، وجب تقديم المعلومات أ و ب ثم ح و م و ن و و ص من القائمة أعلاه إضافة إلى المعلومات التالية :

(ع) ظروف اكتشاف الحادث (أثناء القيام بالفحص المبرمج أو المراقبة العادية أو مراقبة ما قبل التحليق سواء عقب اكتشاف حادث أثناء التحليق أم لا ... إلخ) ؛

(ق) تقديم وصف للعيب أو العطب.

4 - الأجال المحددة لتقديم التقارير حول الحوادث والإجراءات العملية المرتبطة بها :

يمكن أن تكون الوسائل المادية المستعملة لإرسال التقارير الخاصة بالحوادث على شكل :

- إما تقرير تقني داخلي ؛

- أو نموذج عن تقرير خاص بالحوادث يحزره صانع الطائرة أو مستعملها لاستخدامه الخاص.

ويجب أن يوجه مستغل الطائرة التقرير المذكور داخل أجل 72 ساعة.

كما يجب أن يتضمن التقرير عن كل حادثة، المعلومات المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذا الملحق.

وفي حالة عدم التوفر على جميع المعلومات بحلول آخر أجل لإرسال التقرير، يتم مع ذلك إرسال المعلومات المتوفرة مع الحرص على إتمام التقرير لاحقا. وفي حالة ما إذا لم يتوفر مستغل الطائرة على جميع المعلومات المطلوبة (كخضوع عنصر الطائرة المتسبب في الحادث إلى إصلاح في ورشة تابعة لأحد المتعاقدين من الباطن مع المستغل)، يقوم هذا الأخير باتخاذ جميع التدابير المفيدة للحصول على باقي المعلومات المطلوبة.

5 - إرسال المعلومات إلى صانعي الطائرة :

يجب على مستغلي الطائرات التي يفوق وزنها الإجمالي المثبت عند الإقلاع 5700 كيلو غرام أن يرسلوا إلى صانعي هذه الطائرات معلومات عن العيوب والخلل في الاشتغال والأعطاب وما إلى ذلك مما تسبب أو يتسبب في عواقب وخيمة على شروط التحليق السليم لهذه الطائرات.