



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣٦: سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

### سلامة العمليات في أفريقيا

(مقدمة من اتحاد النقل الجوي الدولي، والاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية، والاتحاد الدولي لجمعيات مراقبي الحركة الجوية، ومنظمة خدمات الملاحة والطيران المدني.)

#### الموجز التنفيذي

تم تكوين مجموعة العمل التكتيكي الأفريقي (TAG) بعد مؤتمر الملاحة الجوية الإقليمية الأفريقية (RAN) في عام ٢٠٠٨. الغرض من مجموعة العمل التكتيكي الأفريقي (TAG) هو تعزيز التحسين المستمر لسلامة التشغيل الجوي في المجال الجوي لأفريقيا والمحيط الهندي. تجتمع مجموعة العمل التكتيكي الأفريقي (TAG) بصفة شهرية، وتستعرض تقارير الحالة غير المرضية (UCRs) وتتسق التقارير التي تم استلامها من قبل وكالة الرصد الإقليمية الأفريقية عن العمليات فوق مستوى التحليق ٢٩٠ بخصوص الفصل الرأسي المخفض بين الطائرات (RVSM) في المجال الجوي. في الأشهر الأخيرة، أصبحت مجموعة العمل التكتيكي الأفريقي (TAG) مدركة لارتفاع إجمالي مخاطر الاصطدام الرأسي إلى ٦٣,٧ × ١٠-٩ في نهاية عام ٢٠١٤، والمستهدف هو ٥ × ١٠-٩. بيانات عام ٢٠١٥ ليست متاحة بعد، وقد تُظهر بعض التحسن ولكن من غير المرجح أن تكون قد وصلت إلى الهدف. تحدد هذه الورقة بعض العوامل المساهمة، كما تحدد الحاجة إلى اتخاذ الإجراءات الفورية الواجبة لتصحيح هذا الوضع غير المرضي.

**الإجراء:** الجمعية العمومية مدعوة إلى طلب أن تقوم منظمة الطيران المدني الدولي والدول بـ:

(أ) تحديد العوامل العرضية التي تؤدي إلى زيادة إجمالي مخاطر الاصطدام الرأسي؛

(ب) استحداث تدابير التخفيف الفورية؛

(ج) وضمان القيام بالإجراءات التصحيحية والحفاظ عليها للحد من إجمالي مخاطر الاصطدام الرأسي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي السلامة.
الآثار المالية:	
المراجع:	

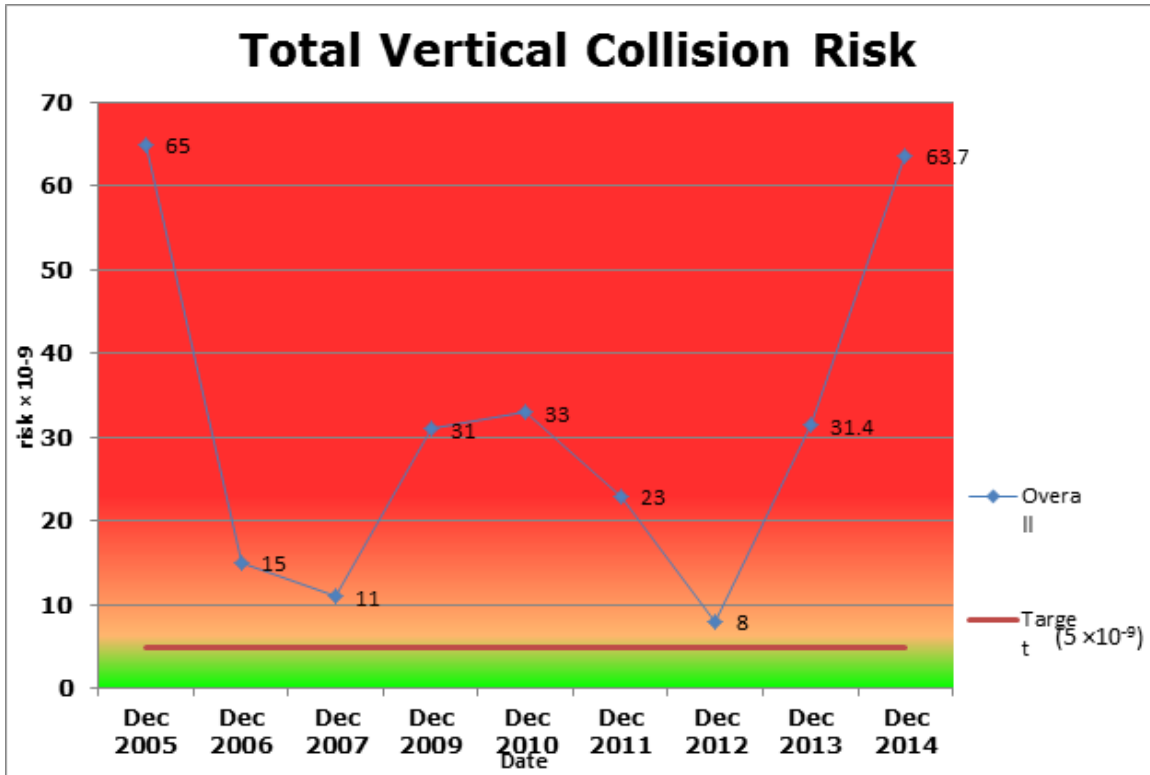
<sup>1</sup> قدم الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية النسخة العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية من هذه الورقة.

## ١- المقدمة

١-١ عند تقديم تخفيض الفصل الرأسي بين الطائرات (RVSM) في أفريقيا، وضع مؤتمر الملاحة الجوية الإقليمية الأفريقية في عام ٢٠٠٨ تشكيل فريق إدارة المشروع الذي أصبح فريق العمل التكتيكي الأفريقي (TAG). تجتمع مجموعة العمل التكتيكي الأفريقي (TAG) بصفة شهرية، وتستعرض تقارير الحالة غير المرضية (UCRs) وتنسق مع وكالة الرصد الإقليمية الأفريقية بخصوص عمليات تخفيض الفصل الرأسي بين الطائرات (RVSM) في المجال الجوي، على سبيل المثال مستوى التحليق ٢٩٠.

٢-١ تشمل عضوية مجموعة العمل التكتيكي الأفريقي (TAG) ممثلي الدولة، منظمة الطيران المدني الدولي، الاتحاد الدولي للنقل الجوي، والاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية، والاتحاد الدولي لجمعيات مراقبي الحركة الجوية، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية. يتم تشجيع ردود الأفعال الواردة من تقارير الحالة غير المرضية (UCRs) وقد أدى هذا في الماضي إلى العديد من التحسينات في مجال السلامة. يعد إعداد التقارير أمراً حاسماً لهذه العملية وعلى الرغم من أن التقارير تثير في الوقت الحاضر بعض المعلومات المقلقة، ينبغي الإشادة بجهود المنطقة لتلقي هذه التقارير.

## ٢- المناقشة



١-٢ الرسم البياني أعلاه يصور القلق الموجود لدى الصناعة بشأن العمليات في أفريقيا. يبدو أن هناك العديد من العوامل التي ساهمت في هذه الزيادة الهائلة في المخاطر. يشمل هذا تبرة الطائرات من الطيران على مستوى تحليق غير صحيح، و العبور في مستويات تحليق غير صحيحة، والفصل غير الصحيح في التقاطعات غير المطبقة.

٢-٢ هناك بالفعل ٢٤ تقريراً عن AIRPROX لعام ٢٠١٦، مع ٥٠ أخرى تم الإبلاغ عنها في عام ٢٠١٥. تشير البيانات الأحدث أن خطر الاصطدام الرأسي لا يزال مصدر قلق من وجهة النظر النظامية.

٣-٢ أثبتت عدة عوامل شهراً بعد شهر، والتي تؤثر على التنسيق بين أقاليم معلومات الطيران، وإجراءات مراقبة الحركة الجوية والاتصالات.  
٤-٢ تضمنت هذه التقارير:

(أ) تتلقى الطائرات تعليمات من قبل مراقبة الحركة الجوية للطيران على مستوى غير صحيح (مستويات تحليق فردية بدلاً من مستويات تحليق زوجية، أو العكس بالعكس)

(ب) الموافقات على رحلات جوية في اتجاهات متعكسة على نفس المستوى؛

(ج) تقديرات حدود منطقة معلومات الطيران التي لا يتم تمريرها ، أو التي يتم تمريرها على مستوى غير صحيح.

(د) تمرير تقديرات حدود منطقة معلومات الطيران إلى منطقة معلومات الطيران الخاطئة

(هـ) لا يتم تحقيق التنسيق بين وحدات مراقبة الحركة الجوية المتجاورة

(و) أعطال الاتصال بدون أي إجراءات للطوارئ

(ز) تم الموافقة على السماح من طرف الفصل الرأسي غير المخفض للطائرات بالدخول في المجال الجوي الخاص بالفصل الرأسي المخفض.

### ٣- الخلاصة

١-٣ الحاجة إلى معالجة مشكلة الزيادة في مخاطر المعاملة في أفريقيا. على الرغم من أن بيانات عام ٢٠١٥ ليست متاحة بعد، فإنه من المستبعد جداً أن يتحسن الوضع حتى درجة الاقتراب من الهدف المطلوب من ٩-١٠ × ٥.

٢-٣ يجب اتخاذ إجراءات تصحيحية ثم الحفاظ عليها للتأكد من ضمان سلامة العمليات. ينبغي أن تشمل هذه الإجراءات دعم مشروع الكفاءة الدراسية لخدمات الحركة الجوية (ATSCG) وتلبية توفير التدريب على تجدد مراقبة الحركة الجوية الذي تعاني بعض الدول من نقص فيه.