



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٦ من جدول الأعمال : سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

إدارة نظام حماية مناطق الارتفاع الجوي من منظور إقليمي

(مقدمة من جمهورية مصر العربية)

الموجز التنفيذي

يزيد التوجه هذه الأيام إلى الحاجة إلى وضع نهج إقليمي بما يضمن التأكد من وضع اسس لإدارة نظام حماية مناطق الارتفاع الجوي بما يضمن تحقيق كافة متطلبات السلامة و بما يتوافق مع طبيعة العادات والنظم المتبعة بدول الإقليم يهدف النظام المصري المتبع لحماية مناطق الارتفاع الجوي إلى معالجة ثغرات منظومة أعمال البناء بالمناطق المحيطة بالمطارات المصرية، مع الإقرار بحقيقة ان مكونات هذا النظام - وتشمل المنتوجات و المطارات وإدارة الحركة الجوية ونظام الملاحة الجوية و الجهات الادارية الخاصة بأعمال البناء واية جهات اخرى تقوم باية أعمال بمناطق الارتفاع الجوي - تشكل كيان يهدف إلى الحد من خطر تلك الثغرات او اوجه التداخل في المصالح التي يمكن ان تؤثر على السلامة في ضوء وضع وتحديد مسؤوليات محددة لكل جهة.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- (أ) أن تؤكد وتدعم دعوتها إلى المجلس للتأكد من ان الفوائد التي ينطوي عليها التعاون الإقليمي من خلال المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الخاصة بالارتفاع الجوي ترد بشكل واف في قواعد الايكاو لاسيما في نهج الرصد المستمر و التعديل الخاص بالملحق رقم ١٤ و "اجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات" (PANS-Aerodromes)؛
- (ب) أن تدعم ضرورة وضع مواد استرشادية بسيطة فعالة لكيفية تفعيل نظام مراقبة وإدارة العوائق (حماية مناطق الارتفاع الجوي- الفصل الرابع بالملحق الرابع عشر).
- (ج) أن تسلم بالتأثير الإيجابي الفعلي او المحتمل نتيجة التعاون بين دول الاقليم في انشاء وتفعيل نظام مشترك لمراقبة وحماية مناطق الارتفاع الجوي داخل المنظمات الإقليمية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للسلامة.
الآثار المالية:	

¹ النسخة باللغة العربية قدمتها مصر.

المراجع:	الوثيقة (Doc. 9317) الملحق الرابع عشر الفصل الرابع التوصية الصادرة عن المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الشرق الأوسط (RASG-MID/4) بالمقترح ٦/٤ بشأن: "Additional RGS SEIs as follows: RGS/4 on Aerodrome Safeguarding with Egypt as Championsupported by Sudan" .
----------	--

١ - المقدمة

- ١-١ جرى الاعتراف بالنهج الإقليمي المتبع في ادارة السلامة في سياق الايكاو، لاسيما في الجزء (باء) من وثيقة الايكاو (Doc. 9734)، "دليل مراقبة السلامة" والعناصر المتعلقة بأداء وظائف ادارة السلامة من جانب المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في دليل الايكاو لإدارة السلامة، وكذلك خلال مداوات ندوات الايكاو، والتي تم الاعتراف الكامل بها في القرارات المعتمدة من الجمعية العمومية للايكاو في دورتيها السابعة والثلاثين في عام ٢٠١٠ والثامنة والثلاثين في عام ٢٠١٣. ويعتبر من أهم دعائم تعزيز سلامة الطيران المدني مؤخرا هو تنمية وتطوير نظام مراقبة وادارة العوائق (الارتفاع الجوي) بفاعلية كعملية مستمرة، ولتحقيق السلامة على مستوى في مجال حماية مناطق الارتفاع الجوي لابد من التعامل مع مكونات منظومة الطيران - وتشمل المنتجات، والمنظمات، والمطارات، ونظام الملاحة الجوية على الارض او في الجو و اية منظمات او جهات ادارية معنية بأعمال البناء - باعتبارها كيان شبكي ترتبط ببعضها البعض في مستويات مختلفة، فمن شان الاجراءات المتخذة في مجال واحد ان تؤثر على اداء السلامة في مجال اخر.
- ٣-١ وفي ضوء ان جمهورية مصر العربية من اوائل الدول الموقعة على اتفاقية شيكاغو فقد تم وضع وتفعيل نظام لحماية مناطق الارتفاع الجوي بنهاية الثمانيات يتم تطويره باستمرار ليوكب متطلبات السلامة.
- ٤-١ قامت جمهورية مصر العربية من خلال التنسيق المستمر مع المكتب الإقليمي ومجموعة عمل سلامة المدرج بوضع دليل عام عن كيفية تفعيل متطلبات الفصل الرابع من الملحق الرابع عشر بدلالة النظام المصري يمكن للدول استخدامه في وضع نظم مماثلة بما يتوافق مع انظمة كل دولة بالإقليم.

٢ - تجربة جمهورية مصر العربية في ادارة وتقييم العوائق

- ١-٢ تنص القواعد القياسية الواردة في الملحق الرابع عشر علي ضرورة وضع نظام حماية مستمر لمناطق الارتفاع الجوي بما يضمن سلامة الطيران المدني ولكن تلك القواعد عامة يصعب تطبيقها على كافة المطارات خاصة انه تم وضعها للتطبيق على مطارات قائمة بالفعل وهو عمل غير هين .
- ٢-٢ وعليه فقد قامت جمهورية مصر العربية بوضع نظام بسيط ومحدد لحماية مناطق الارتفاع الجوي يعتمد على المتابعة المستمرة والتنسيق الدائم بين سلطة الطيران المدني ومشغلي المطارات والجهات الادارية المختصة بأعمال تنظيم البناء واية جهة اخرى تقوم بأية أعمال انشاءات بتلك المناطق تقوم فيه سلطة الطيران المدني بدور واضح محوري في التنسيق بين كافة الجهات السابقة.
- ٣-٢ وتم وضع أسس قانونية ودعمها بالقوانين والقرارات الوزارية المدعمة لتجريم اقامة اية انشاءات يمكن ان تؤثر على سلامة الطيران المدني دون الرجوع لسلطة الطيران المدني او تجاوز مسموحات الارتفاع بتلك المناطق.

٤-٢ وللوصول إلى درجات التامين المطلوبة فقد تضمنت القوانين والقرارات الوزارية ليس فقط ما يختص بالملحق الرابع عشر بل تضمنت ما يختص بتامين مناطق الحماية الخاصة بالأجهزة والمساعدات الملاحية، وقد تم تشكيل لجنة عوائق دائمة على مستوى الدولة من كافة التخصصات الفنية لمراجعة ودراسة الطلبات و المواقع من حيث تأثيرها على الممرات والاجهزة الملاحية.

٥-٢ كما قامت بإعداد مادة علمية تعتبر الاولى من نوعها عام ٢٠١٠ لإدارة العوائق تم تقديمها كدورات تدريبية لتأهيل العاملين في مجال ادارات مراقبة العوائق بالمطارات المصرية توضح التشريعات الدولية والمحلية الصادرة في هذا المجال وكيفية تفعيلها على المستوى المحلى والمشاكل المتوقعة وبعض الحلول المقترحة.

٦-٢ ونظرا للزحف العمراني المستمر والسريع وصعوبة المتابعة بالطرق البسيطة فقد تم الاستعانة بصور الاقمار الصناعية بدقة عالية نسبيا لتحديد المناطق الواجب تكثيف المتابعة الميدانية لها وكذا رفع الوضع الفعلي داخل المطارات المصرية.

٧-٢ وفي ضوء أداء المنظمات الاقليمية لمراقبة السلامة دورا اساسيا في مساعدة الدول المشاركة وما تبذله من جهود للحفاظ على استمرارية الكفاءة التنظيمية للوفاء بالتزاماتها ومسؤولياتها في مجال ادارة ومراقبة السلامة، وحيث ان حماية مناطق الارتفاق الجوي هي احد عناصر السلامة الواجب تأمينها، فقد قامت جمهورية مصر العربية من خلال مجموعة عمل سلامة المدرج بالمكتب الإقليمي بالشرق الاوسط بإصدار مواد استرشادية لكيفية وضع نام الحماية المطلوب واسس واضحة للتعامل في هذا الشأن.

٨-٢ هذا بخلاف قيامها بتقديم الدعم الفني لدول الاقليم من خلال عضويتها لفريق MID Go Team لعدد من دول الشرق الاوسط من خلال ورش العمل التي تشرح اسس حماية مناطق الارتفاق الجوي المحددة بالملحق الرابع عشر وعلاقتها بأسطح حماية الاجهزة الملاحية مع شرح امثلة ونماذج من المشاكل التي واجهت العاملين في هذا المجال وكيف تم التعامل معها.

- انتهى -