



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: سلامة الطيران - دعم التنفيذ

البند رقم ٣٥: الملاحة الجوية - دعم التنفيذ

إعلان بوغوتا

(ورقة مقدمة من الدول الأعضاء البالغ عددها ٢٢ عضواً في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني^٢)

الموجز التنفيذي

تتضمن ورقة العمل هذه معلومات عن الأنشطة في إقليم أمريكا اللاتينية لدعم النهج القائم على تحقيق النتائج وفقاً للخطة العالمية لسلامة الطيران والخطة العالمية للملاحة الجوية. وتجدر الإشارة إلى أن الاجتماع الثالث عشر لهيئات الطيران المدني لإقليم أمريكا الجنوبية (المزمع عقده في بوغوتا بكولومبيا، من ٣ إلى ٥/١٢/٢٠١٣) سيعرض على نظر الدول إعلان بوغوتا للتوقيع عليه، الذي تلتزم الدول بموجبه بتحقيق مجموعة من الأهداف خلال فترة السنوات الثلاث المقبلة. وتدعم دول إقليم أمريكا اللاتينية الخطة العالمية في إطار الخطة العالمية لسلامة الطيران والخطة العالمية للملاحة الجوية والأعمال القائمة على تحقيق النتائج استناداً إلى الأساس المنطقي "لا يمكن تحسينه ما لم تستطع قياسه". وتشجع الجمعية العمومية على الاطلاع على إعلان بوغوتا ودعم الجهود المبذولة على المستوى الإقليمي في إقليم أمريكا الجنوبية في سبيل تحقيق تنمية الطيران المدني بشكل آمن ومنظم.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

(أ) أن تأخذ علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) أن تدعم الجهود المبذولة على المستوى الإقليمي لتحقيق تنمية الطيران المدني بشكل مأمون ومنظم من خلال تحديد أهداف عام ٢٠١٦ في مجالات السلامة التشغيلية والملاحة الجوية.

الأهداف الإستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للسلامة، وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.
الأثار المالية:	أربعة أشهر/أشخاص خلال فترة السنوات الثلاث لمساعدة الأمانة العامة على تجميع ومعالجة المعلومات المترية.
المراجع:	الوثيقة Doc 9750، الخطة العالمية للملاحة الجوية. الورقة Doc 10004، الخطة العالمية لسلامة الطيران.

^١ اللغة الإسبانية مقدمة من لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني.

^٢ الأرجنتين، وأوروبا، وبلنيز، وبوليفيا، والبرازيل، وشيلي، وكولومبيا، وكوستا ريكا، وكوبا، والجمهورية الدومينيكية، وإكوادور، والسلفادور، وغواتيمالا، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، ونيكاراغوا، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي وفنزويلا.

١- المقدمة

١-١ تُعرب دول إقليم أمريكا الجنوبية عن ترحيبها بإدراج النهج القائم على تحقيق النتائج في الخطة العالمية لسلامة الطيران والخطة العالمية للملاحة الجوية والأعمال اليومية للأمانة العامة.

٢-١ وفي إطار دعم هذا النهج، تحوّلت المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في إقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية من منظمة وظيفية يستند جزء كبير من أعمالها إلى الاجتماعات إلى منظمة تقوم على المشاريع، حيث يُستعان بآليات الموافقة السريعة لاتخاذ القرارات اللازمة واستخدام التكنولوجيا لتنظيم الاجتماعات من خلال المؤتمرات عن بُعد، دون الاستهانة بأهمية الاتصالات والاجتماعات المباشرة.

٣-١ وفي حين ما يزال يجري استكمال أسلوب العمل الجديد، يمكن إبراز المزايا التي ينطوي عليها هذا النهج لتكيفه مع الخطة العالمية للملاحة الجوية.

٤-١ وعمل الفريق الإقليمي لسلامة الطيران للبلدان الأمريكية، الذي يضم إقليم أمريكا اللاتينية، منذ تأسيسه على إعداد تقرير سنوي بشأن السلامة، حيث صدرت طبعته الثالثة ويتضمن مجموعة المؤشرات أعدت بصورة تعاونية. ويجري تنظيم المعلومات حسب طبيعتها (إما تفاعلية أو استباقية أو تنبؤية). وهذا التقرير هو بمثابة أداة تُستخدم في توافق الآراء وتساعد جميع الجهات الفاعلة المختلفة داخل الفريق الإقليمي لسلامة الطيران للبلدان الأمريكية على تنسيق جهوده في المجالات التي تقتضي، وفقا لمعلومات السلامة التشغيلية، اتخاذ إجراءات لازمة.

٢- التحليل

١-٢ يتأكد لنا في ضوء التقدم المحرز في هذه العمليات أن إقليم أمريكا الجنوبية بصدد استحداث طريقة فعالة لإدارة تنفيذ التحسينات اللازمة في مجال السلامة التشغيلية وعلى مستوى السعة. غير أنه إلى جانب هذه الجهود، ينبغي تحديد الأهداف الواضحة لفترة السنوات الثلاث المقبلة وعلى الدول الالتزام بتحقيقها، استنادا إلى الأساس المنطقي "لا يمكن تحسينه ما لم تستطع قياسه".

٢-٢ ولهذا الغرض، يسعى رؤساء الطيران المدني إلى التوقيع على إعلان بوغوتا خلال الاجتماع الثالث عشر لهيئات الطيران المدني لإقليم أمريكا الجنوبية المزمع عقده خلال الأسبوع الأول من ديسمبر في بوغوتا بكولومبيا.

٣-٢ ويشمل هذا الإعلان أهدافا ينبغي تحقيقها بحلول عام ٢٠١٦ في المجالات التالية:

١-٣-٢ السلامة التشغيلية

- أ) رصد السلامة التشغيلية (التنفيذ الفعال من جانب الدولة)؛
- ب) الحوادث والوقائع الخطرة (عدد الحوادث في كل مليون عملية مغادرة)؛
- ج) حالات الخروج عن المدارج واختراقها (الحوادث المقترنة بحالات اختراق المدارج والخروج عنها كنسبة مئوية من مجموع الحوادث)؛
- د) ترخيص المطارات (عدد المطارات الدولية المعتمدة)؛
- هـ) تنفيذ برنامج الدول للسلامة/نظام إدارة السلامة [تنفيذ المرحلة الأولى من برامج الدول للسلامة والتأكد من تنفيذ جميع مقدمي الخدمات لنظام إدارة السلامة]؛

السعة (باستخدام المقاييس)

٢-٣-٢

- أ) الملاحة القائمة على الأداء في المنطقة النهائية (النسبة المئوية من المطارات الدولية الاقتراب في إطار إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي)؛
- ب) الملاحة الجوية القائمة على الأداء أثناء الطريق (النسبة المئوية من الطرق/المجال الجوي في إطار الملاحة الجوية القائمة على الأداء)؛
- ج) عمليات النزول المستمر (النسبة المئوية من المطارات الدولية/مناطق المراقبة النهائية في إطار عمليات النزول المستمر)؛
- د) عمليات الصعود المستمر (النسبة المئوية من المطارات الدولية/مناطق المراقبة النهائية في إطار عمليات الصعود المستمر)؛
- هـ) تقديرات وفورات/خفض الوقود بالنسبة لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون باستخدام أداة الايكاو لتقدير وفورات الوقود؛
- و) إدارة تدفق الحركة الجوية (النسبة المئوية من الوحدات/المطارات الدولية التي تقدم خدمات في مجال إدارة تدفق الحركة الجوية)؛
- ز) إدارة معلومات الطيران (النسبة المئوية من العناصر المطلوبة) (الانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى خارطة إدارة معلومات الطيران) التي تيسر الانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران - تنفيذ المرحلة الأولى).

٤-٢ ولدعم تحقيق هذه الأهداف، يعتمد إقليم أمريكا الجنوبية على المساعدة المتواصلة من الايكاو والمشروعين الإقليميين الرئيسيين في مجال التعاون الفني، حيث يدعم أحدها تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية ويركز الثاني على الآلية الإدارية للمنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة (النظام الإقليمي للتعاون في مجال مراقبة السلامة).

٥-٢ وقد سجل قطاع النقل الجوي في إقليم أمريكا الجنوبية خلال السنوات الأخيرة معدل نمو مرتفع. ويجب أن يكون هذا النمو مشفوعاً بتحسينات على مستوى السلامة التشغيلية وكفاءة نظام إدارة الحركة الجوية. وقد أُدخلت على المجالين معاً تحسينات كبيرة؛ وإن كان من الضروري الالتزام على أعلى المستويات لمواجهة التحديات المقترنة بالحفاظ على المعدلات المطردة للنمو في هذا القطاع.

- انتهى -