



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند رقم ٣٣: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية

الامتثال لإعلان بوغوتا

(ورقة مقدمة من شيلي، مدعومة من الأرجنتين، والبرازيل، وكولومبيا، وإكوادور، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وبوليفيا، وغيانا، وفنزويلا، وسورينام)

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة التقدم الذي أحرزته دول أمريكا الجنوبية في اتجاه تحقيق الأهداف التي حددها إعلان بوغوتا في مجال سلامة الطيران والملاحة الجوية.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

- أ) تحيط علماً بالمعلومات المُقدّمة بخصوص التقدم المحرز في تحقيق الأهداف التي حددها إعلان بوغوتا في مجال سلامة الطيران والملاحة الجوية؛
- ب) تحت الإيكاو علي استعراض منهجية تصنيف الحوادث في الأقاليم، بحيث يتم تصنيفها، بعد تحديد أسبابها، حسب دولة المشغل والإقليم الذي تنتمي إليه، أو دولة السجل والإقليم الذي تنتمي إليه، حسب الاقتضاء، عندما لا تقع المسؤولية على الدولة التي وقع فيها الحادث.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي الخاص بالسلامة.
الآثار المالية:	لا شيء.
المراجع:	الملحق التاسع عشر، "إدارة السلامة" الملحق الثالث عشر، "التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات"

¹ النسخة الإنجليزية والإسبانية من هذه الورقة مقدمة من شيلي.

١- المقدمة

١-١ أدرجت الإيكاو، ضمن عملياتها كافة، أساليب لقياس الأداء فيما يتصل بمختلف أهدافها الاستراتيجية، وذلك من خلال استحداث مجموعة من المؤشرات والمقاييس ولوحات متابعة الأداء في كل إقليم. وتتيح لوحة متابعة الأداء في إقليم أمريكا الجنوبية للدول إدارة السلامة على أساس مقاييس محددة. ويستند هذا النهج إلى مبدئين أساسيين للسلامة وهما: العمل القائم على النتائج، والقياس لأغراض الإدارة. وبالنسبة لإعلان بوغوتا تحديداً، فإن سلطات الطيران في إقليم أمريكا الجنوبية حددت مجموعة من الأهداف يتعين تحقيقها بنهاية عام ٢٠١٦، وهو الأداء الذي يخضع للتحليل أدناه.

٢- المناقشة

السلامة: تحقيق نسبة ٨٠ في المائة من التنفيذ الفعّال في إقليم أمريكا الجنوبية

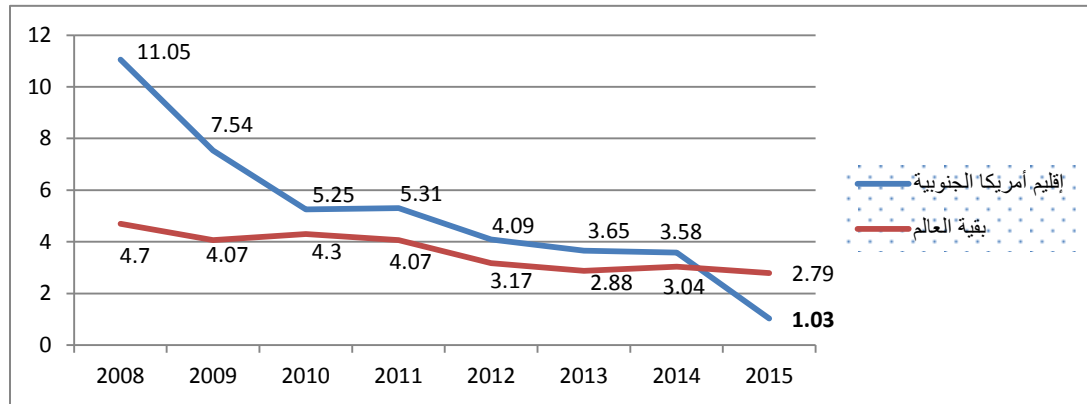
١-٢ أوفدت الإيكاو، في الفترة ما بين نوفمبر ٢٠١١ ومايو ٢٠١٦، تسع بعثات تحقق منسقة (ICVMs) وأجرت ثلاث عمليات تدقيق في إطار نهج الرصد المستمر (CMA) وثلاثة أنشطة خارج الموقع في إقليم أمريكا الجنوبية. وخلال هذه الفترة، سجلت ثمان من الدول العشر التي خضعت لأنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في إطار نهج الرصد المستمر تحسناً ملحوظاً في التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية التي أصدرتها الإيكاو.

٢-٢ استناداً إلى ما تحقق من نتائج، ارتفع متوسط إقليم أمريكا الجنوبية من ٦٦,٣١ في المائة في عام ٢٠١١ إلى ٧١,٧٥ في المائة (زيادة نسبتها ٥,٤٤ في المائة) في مايو ٢٠١٦، وإن كان بلوغ الهدف بنهاية عام ٢٠١٦ يقتضي زيادة نسبتها ٨,٢٥ في المائة.

٣-٢ ويتعين أيضاً إضافة النتائج التي ستتمخض عنها البعثات الثلاث التي ستوفدها الإيكاو بدءاً من يونيه حتى ديسمبر ٢٠١٦. وفي هذا الصدد، فإن الإقليم تحدوه الثقة بقدرته على تحقيق هدف ٨٠ في المائة. فنسبة ٧٠ في المائة من دول إقليم أمريكا الجنوبية سجلت نسبة ٦٠ في المائة من التنفيذ الفعّال للقواعد والتوصيات الدولية.

الحوادث: تقليص الفجوة بين إقليم أمريكا الجنوبية وبقية العالم من حيث معدلات الحوادث بنسبة ٥٠ في المائة

٤-٢ يبيّن الرسم البياني أدناه أن معدل الحوادث في أمريكا الجنوبية (الخط الأزرق) التي طالت طائرات النقل التجاري الدولي التي يتجاوز وزنها ٥٧٠٠ كلغ ما فتئ يتدنّى تدريجياً حيث بلغ ١,٠٣ حادث لكل ١ ٠٠٠ ٠٠٠ عملية مغادرة في عام ٢٠١٥. وعلى ضوء هذا الأداء، تم تجاوز الهدف المحدد في عام ٢٠١٤ حيث كان معدل أمريكا الجنوبية، لأول مرة، أقل من المعدل العالمي (الخط الأحمر) في عام ٢٠١٥ (١,٠٣).



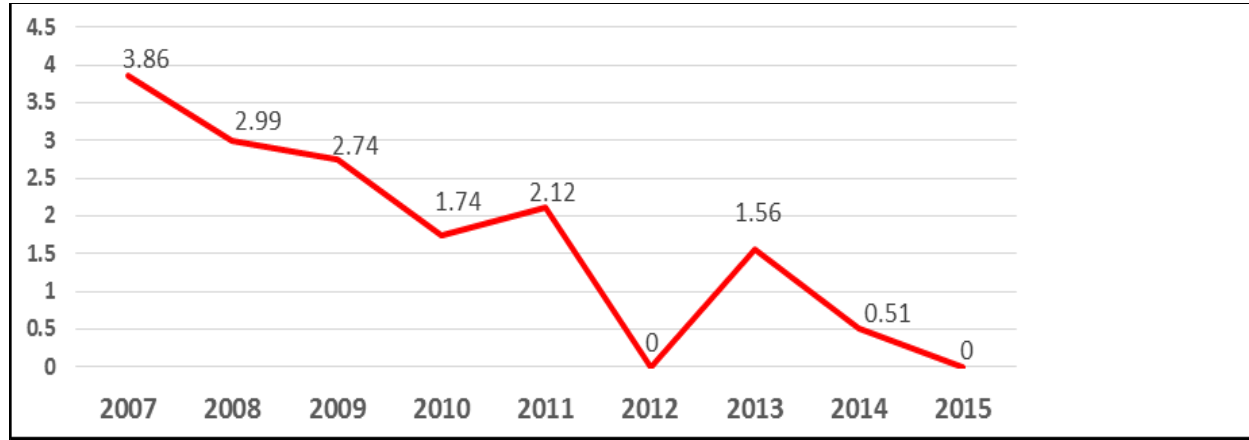
٥-٢ بيد أنه لابد من الإشارة إلى أن بيانات الحوادث التي شهدها النقل الجوي التجاري في إقليم أمريكا الجنوبية في الفترة ما بين ٢٠٠٨ و ٢٠١٦ والتي تم الحصول عليها بفضل تطبيق iSTARS 3.0 لنظام الإيكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع (ADREP)، تبين أن ٩٢ حادثة طالت الطائرات التي يتجاوز وزنها ٥٧٠٠ كلغ، منها ١٤ طائرة مسجلة أو تابعة لمشغلين خارج دول أمريكا الجنوبية وهو ما يشكّل ١٤ في المائة من مجموع الحوادث.

٦-٢ وبهذا الخصوص، طلبت دول الإقليم من الإيكاو استعراض أسلوب تصنيف الحوادث في الأقاليم، بحيث تصنف، بعد تحديد أسبابها، حسب دولة المشغل والإقليم الذي تنتمي إليه أو دولة السجل وإقليمها، حسب الاقتضاء، عندما لا تقع المسؤولية على الدولة التي حصل فيها الحادث.

٧-٢ وأساس هذا الطلب أن الحوادث التي تقع في الإقليم وتطال طائرات تابعة لمشغلين من خارجه تخلف الانطباع بانعدام السلامة في حين أن الإقليم ليس في الحقيقة مسؤولاً عن أسباب الحوادث لاسيما وإن عدد المشغلين من خارج الإقليم يتجاوز، إلى حد كبير، عدد المشغلين من الإقليم.

الخروج عن المدارج: الحد من معدلات الخروج عن المدارج بنسبة ٢٠ في المائة، وذلك فيما يخص متوسط إقليم أمريكا الجنوبية (٢٠١٢-٢٠٠٧)

٨-٢ كان متوسط معدلات الخروج عن المدارج، في الفترة ما بين ٢٠٠٧ و ٢٠١٢، ٢٠٢٤ حادث لكل مليون عملية مغادرة. ويعني التخفيض بنسبة ٢٠ في المائة المحددة كهدف بلوغ ١,٨ حادث لكل مليون عملية مغادرة. ويبين الرسم البياني أدناه أن أداء إقليم أمريكا الجنوبية يتجاوز الهدف المحدد لعامي ٢٠١٤ و ٢٠١٥.



المطارات: تحقيق ٢٠ في المائة كنسبة للمطارات الدولية المرخصة

٩-٢ ارتفع عدد المطارات المرخصة من ٨ مطارات في عام ٢٠١٣ إلى ١٩ مطاراً في يوليو ٢٠١٦، أو ما نسبته ١٨,٣ في المائة. وبناء عليه، من المتوقع بلوغ الهدف المحدد بنهاية ٢٠١٦.

برنامج السلامة الوطني ونظام إدارة السلامة: بلوغ نسبة ٦٧ في المائة في تنفيذ برنامج السلامة الوطني ونسبة ١٠٠ في المائة في تنفيذ نظم إدارة السلامة لمقدمي الخدمات

١٠-٢ تحققت لحد الآن نسبة ٤٢ في المائة في تنفيذ البرامج الوطنية للسلامة ونسبة ٨٣ في المائة في تنفيذ نظم إدارة السلامة بالرغم من الطابع الذاتي لهذه النسب لكونها تستند إلى تقديرات الدول. وسوف تتحسن هذه النسب التقديرية في عام ٢٠١٦ بعد إجراء دراسات استقصائية وعقد لقاءات افتراضية.

قرار الجمعية العمومية ٣٧-١١: تحقيق الأهداف فيما يخص إجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV)

١١-٢ بخصوص الامتثال لإجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي تم، في يونيو ٢٠١٦، تحقيق نسبة تنفيذ تبلغ ٦٩,١٤ في المائة المتوقعة، مقارنة مع نسبة ١٠٠ في المائة المتوقعة

المغادرة الآلية القياسية / الوصول الآلي القياسي (SIDs/STARS) والملاحة القائمة على الأداء أثناء الطريق: ٦٠ في المائة من المطارات الدولية تطبق إجراءات المغادرة الآلية القياسية / الوصول الآلي القياسي، واستخدام الملاحة القائمة على الأداء بنسبة ٦٠ في المائة أثناء الطريق

١٢-٢ وبخصوص تطبيق إجراءات المغادرة الآلية القياسية / الوصول الآلي القياسي، تم في يونيو ٢٠١٦ تجاوز هدف ٦٠ في المائة، وتحقيق نسبة ٧٠,٧ في المائة من الامتثال.

١٣-٢ وفيما يتعلق بتطبيق الملاحة القائمة على الأداء أثناء الطريق وفي المجالات الجوية، تم، في يونيو ٢٠١٦، تجاوز نسبة ٦٠ في المائة، وتحقيق نسبة ٦٥ في المائة.

عمليات الصعود المستمر وعمليات النزول المستمر (CCO / CDO): ٤٠ في المائة من المطارات الدولية تستخدم عمليات الصعود المستمر وعمليات النزول المستمر

١٤-٢ تم، في يونيو ٢٠١٦، تحقيق نسبة ١٨ في المائة و ١٩ في المائة من التنفيذ تبعاً فيما يخص عمليات الصعود المستمر وعمليات النزول المستمر.

تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون: تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الإقليم بـ ٤٠ ٠٠٠ طن من خلال تطبيق الملاحة القائمة على الأداء أثناء الطريق.

١٥-٢ بفضل الاستخدام الأمثل لشبكة الطرق في إقليم أمريكا الجنوبية خلال عام ٢٠١٤، تم تجاوز هدف تقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المحدد في إعلان بوغوتا بـ ٤٠ ٠٠٠ طن بأكثر من ١١ ٠٠٠ طن، حيث بلغت الكمية المخفضة ١٣٢ ٥١ طناً من ثاني أكسيد الكربون. وكانت تلك الكمية في عام ٢٠١٥: ٢٣ ٣٥١ طناً، ومن المتوقع أن يتم تخفيض كميات إضافية من ثاني أكسيد الكربون خلال عام ٢٠١٦ إذا ما جرى تطبيق الخطط المعدة لتلك السنة. وفي هذا الصدد، حقق عدد من الدول نتائج جيدة في حساب الوفورات الناجمة عن الاستخدام الأمثل لمجالات جوية محددة. وقد استخدمت معظم الدول أداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود ICAO IFSET، بينما عمدت دول أخرى إلى حساب تلك الوفورات بالتعاون مع مقدمي الخدمات الجوية.

إدارة انسياب الحركة الجوية: تقدم مراكز مراقبة المنطقة، بنسبة ١٠٠ في المائة، خدمة إدارة انسياب الحركة الجوية

١٦-٢ لم يتحقق التقدم المنشود. بحلول يونيه ٢٠١٦، لم تقم بإدارة انسياب الحركة الجوية سوى ٥٦ في المائة من دول الإقليم. وبناء عليه، لا يزال يتعين قيام ٤٤ في المائة المتبقية بذلك للامتثال لإعلان بوغوتا.

إدارة معلومات الطيران: المطلوب تنفيذ ١٠٠ في المائة من عناصر المرحلة الأولى من خارطة طريق الانتقال من خدمات معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران

١٧-٢ بحلول يونيه ٢٠١٦، كانت نسبة ٧٠ في المائة من دول أمريكا الجنوبية قد نفذت المرحلة الأولى من الانتقال من خدمة معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران، والتي تشمل إدارة النوعية. وقد باشرت الدول المتبقية عملية إدارة النوعية.

الربط البيئي لنظم معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية: تم الربط بين نظم معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية في الإقليم بنسبة ١٠٠ في المائة

١٨-٢ تم فحسب إنجاز ٦ من عمليات الربط البيئي، وتشغيلها بحلول يونيه ٢٠١٦، من بين ٢٦ عملية ربط بيئي كان يتعين تنفيذها بنهاية ٢٠١٦. وتم اختبار هذه الوصلات البيئية لنظم معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية وكانت النتائج إيجابية في ثلاث منها حيث ستكون قابلة للتشغيل بنهاية عام ٢٠١٦. ولن يتحقق في هذا المجال الهدف المحدد لهذا العنصر الحاسم في إعلان بوغوتا.

الربط بين النظم المؤتمتة: ١٠٠ في المائة

١٩-٢ من بين ١٥ عملية ربط بين نظم الاتصالات المشتركة بين خدمات الحركة الجوية عن طريق البيانات المتوقعة في إعلان بوغوتا، فإن وصلة واحدة توجد في مرحلة التشغيل بينما هناك ثلاث وصلات في مرحلة ما قبل التشغيل، وجرى اختبار أربع وصلات تمخضت عن نتائج إيجابية. ولن يتحقق في هذا الشأن الهدف المحدد في إعلان بوغوتا.

إقامة شبكات وطنية للاتصالات عن طريق بروتوكول الإنترنت: ٨٠ في المائة

٢٠-٢ بخصوص استحداث شبكات وطنية لبروتوكول الإنترنت، تم، بحلول يونيه ٢٠١٦، تحقيق نسبة ٦٠ في المائة من إجمالي التنفيذ التي تم تحديدها لنهاية ٢٠١٦.

ما بعد إعلان بوغوتا

٢١-٢ بالنسبة للتخطيط في مجال السلامة والملاحة الجوية بعد ٢٠١٦ في إقليم أمريكا الجنوبية، توجد، قيد الإعداد، خطة إقليمية لدعم النقل الجوي في الإقليم، باعتبارها أداة إدارية لدعم الدول في اتخاذ القرارات لتأمين النمو المستدام للنقل الجوي خلال السنوات الخمسة عشر المقبلة (حتى ٢٠٣٢) والإسهام، بالتالي، في بلوغ عدد من أهداف التنمية المستدامة التي وضعتها الأمم المتحدة بما يكفل رفاه البشر وحماية البيئة.

٢٢-٢ ويفضل تحليل الوضع الراهن (تطبيق تحليل أوجه القصور) سوف يتم تحديد الأنشطة والإجراءات اللازمة لجني الفوائد المنشودة من أهداف الطيران المدني وهي السلامة والسعة وكفاءة الملاحة الجوية وأمن الطيران والتسهيلات والنمو الاقتصادي للنقل الجوي وحماية البيئة. وتستند أهداف الخطة ومؤشراتها ومقاييسها إلى المحاور الأربعة التالية: الربط وبناء القدرات والسلامة والبيئة.

- انتهى -