



## الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

### اللجنة الفنية

البند ٣٣ من جدول الأعمال: سلامة الطيران ومراقبة وتحليل الملاحة الجوية

### الامتثال لإعلان بورت أوف سبين

(ورقة مقدّمة من ترينيداد وتوباغو، بدعم من أنتيغوا وبربودا، وأروبا، والبهاما، وبربادوس، وبليز، وكندا، وكوستاريكا، وكوبا، وكوراساو، والجمهورية الدومينيكية، والسلفادور، وفرنسا (جزر الأنتيل الفرنسية)، وغرينادا، وغواتيمالا، وهايتي، وهندوراس، وجامايكا، والمكسيك، وهولندا (جزر بونير وسابا وسانت يوستاتيويس)، ونيكاراغوا، وسانت كيتس ونيفيس، وسانت لوسيا، وسانت مارتن، وسانت فنسنت وغرينادين، وترينيداد وتوباغو، والمملكة المتحدة (أنغويلا، وبرمودا، وجزر فيرجين البريطانية، وجزر كايمان، ومونتسيرات، وجزر تركس وكايكوس) والولايات المتحدة)

### الموجز التنفيذي

تقدّم ورقة العمل هذه معلومات عن التقدم الذي أحرزته دول أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي من خلال التزامها بتحقيق أهداف السلامة والملاحة الجوية المنصوص عليها في إعلان بورت أوف سبين.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية ما يلي:

- (أ) أن تحيط علماً بما قدّم من معلومات بشأن التقدم المحرز والالتزام الذي قُطع فيما يخص تنفيذ أهداف السلامة والملاحة الجوية التي رُسّخت في إعلان بورت أوف سبين، بما يشمل المتابعة اللاحقة بعد عام ٢٠١٦؛
- (ب) أن توصي بأي عمل كفيل بتعزيز الإنجازات فيما يخص تحقيق الأهداف الإقليمية لإعلان بورت أوف سبين؛
- (ج) أن تحتّ الإيكاو على ضمان أن يظل يُنظر إلى التزامات الإعلان غير المنجزة على أنها صالحة وأن تُدرج في نطاق الأنشطة المقرر تنفيذها في المستقبل.

ملاحظة: مع أن العديد من البنود المدرجة في إعلان بورت أوف سبين لم يشملها إعلان النوايا الصادر في جزر البهاما، فإنها لا تزال ذات أهمية في هذا الشأن وينبغي الاستمرار في متابعة تنفيذها ضمن إعلان النوايا المذكور، الذي تم توقيعه، والذي يُبين خطط عمل محدّدة للدول تشتمل على الالتزامات التي لن يتسنى تحقيقها وفقاً للجدول الزمني المنتهي في ديسمبر ٢٠١٦.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين المتمثلين في السلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	لا تتطابق
المراجع:	إعلان بورت أوف سبين <a href="http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2014/NACCDCA5/POSDeclarationEN_SP.pdf">http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2014/NACCDCA5/POSDeclarationEN_SP.pdf</a>

## ١- المقدمة

١-١ متابعة لالتزام الدول بالامتثال لاتفاقية شيكاغو الخاصة بالإيكاو، والأهداف المحددة في خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، وإقراراً بالنهج المشترك في حل المشكلات ذات الاهتمام المشترك الذي اعتمد من خلال آليات التعاون الإقليمي المنفذة بنجاح، اتفق مديرو الطيران المدني في أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي في اجتماعهم الخامس (NACC/DCA/5) الذي عُقد في بورت أوف سبين بترينيداد وتوباغو في الفترة الممتدة من ٢٨ إلى ٣٠/٤/٢٠١٤، على ترسيخ أهداف السلامة والملاحة الجوية المبيّنة في إعلان بورت أوف سبين والالتزام بتحقيق هذه الأهداف. وأصبحت الأهداف المذكورة مجموعة من المؤشرات والمقاييس ولوحات لمتابعة الأداء في إقليمي أمريكا الشمالية والكاريبي (NAM/CAR).

٢-١ ويجري الرصد والإبلاغ فيما يخص تحقيق أهداف إعلان بورت أوف سبين على نحو دوري، ويتم الاتفاق على الإجراءات والتحسينات المناظرة لكل هدف بغية ضمان الانتفاع بالفوائد المُحرّزة من تحقيق هذه الأهداف.

## ٢- المناقشة

١-٢ أهداف السلامة في إعلان بورت أوف سبين

مراقبة السلامة: بلغ المتوسط الإقليمي للتنفيذ الفعال نسبة ٨٠٪ بحلول ديسمبر ٢٠١٦.

١-٢-١ منذ إجراء عمليات التدقيق الأولية في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية - نهج النظم الشامل (USOAP-CSA)، تلقت ١٣ دولة من دول إقليمي أمريكا الشمالية والكاريبي بعثة التحقق المنسقة التابعة للإيكاو (ICVM) وبعثتي تدقيق في إطار برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP). ومنذ عام ٢٠١٥، تلقت جميع الدول تقريباً المساعدة التي صمّمها مكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC) في إطار استراتيجية مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب.

٢-١-٢ واتخذت إجراءات مخصصة لحل الشاغل البارز في مجال السلامة (SSC) القائم حالياً من خلال استراتيجية مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب. ففي عام ٢٠١٤، بلغ المعدل الإقليمي للتنفيذ الفعال ما يقرب من ٦٧٪ وفي يونيو ٢٠١٦، بلغ معدل التنفيذ الفعال ٦٩,٠٢٪. ومن المتوقع تحقيق زيادة لا تقل عن ٦ نقاط منذ تنفيذ مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب في أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي في عام ٢٠١٥، إذ لم تظهر بعد في المعدل الإقليمي للتنفيذ الفعال حصيلة المساعدة ونتائج بعثة التحقق المنسقة التابعة للإيكاو التي أجريت في عام ٢٠١٦، ولا تزال ثلاثة من أنشطة التصديق خارج الموقع في طور الاستكمال خلال عام ٢٠١٦.

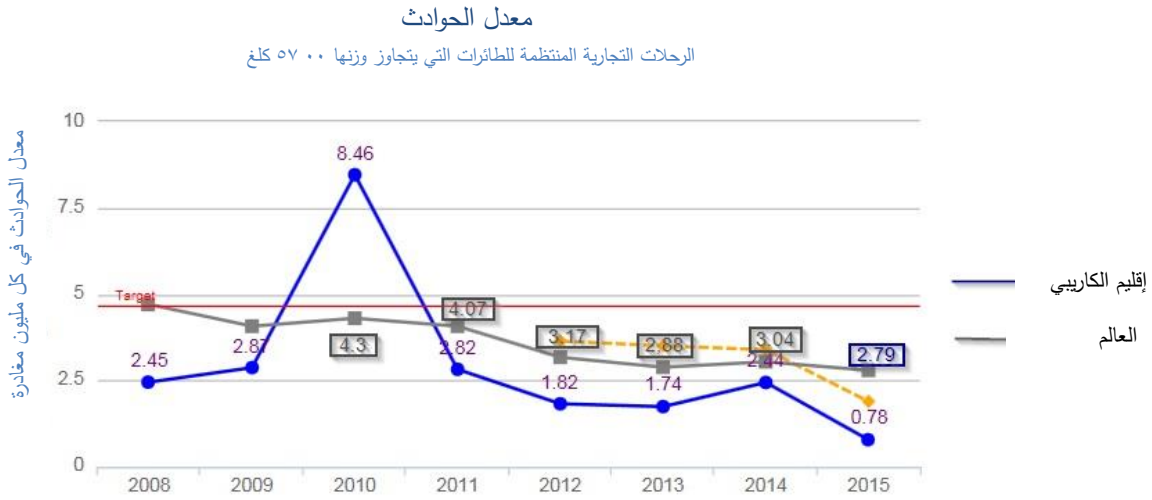
٣-١-٢ وتتجاوز حالياً ١٣ دولة في إقليمي أمريكا الشمالية والكاريبي الهدف المحدد في خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية والمتمثل في تحقيق معدل تنفيذ فعال قدره ٦٠٪.

مراقبة السلامة: لن يكون في أي دولة من دول الإقليم متوسط التنفيذ الفعال للعنصر الحاسم ٣ (موظفو هيئة الطيران المدني) والعنصر الحاسم ٤ (كفاءة المفتشين) من عناصر برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية أدنى من ٧٠٪ بحلول ديسمبر ٢٠١٦.

٤-١-٢ وعلى غرار الهدف الإقليمي لمتوسط التنفيذ الفعال، من المتوقع أن يزداد التنفيذ الفعال للعنصر الحاسم ٣ والعنصر الحاسم ٤. ويبلغ التنفيذ الفعال الحالي في إقليمي أمريكا الشمالية والكاربيبي ٦٨,٣٦٪ للعنصر الحاسم ٣ و ٥٩,١٥٪ للعنصر الحاسم ٤.

الحوادث: باستخدام أرقام عام ٢٠١٠ كخط أساس، يُتَوَخَّى خفض مخاطر وفيات الحوادث في إقليم الكاريبي فيما يتعلق بعمليات النقل الجوي التجاري المندرجة في الجزء ١٢١ أو ما يشابهه بنسبة ٥٠٪ بحلول عام ٢٠٢٠.

٥-١-٢ يُبيِّن الجدول التالي (المصدر: النظام المتكامل لتحليل اتجاهات السلامة والإبلاغ عنها (iStars)) أن معدل الحوادث في إقليم الكاريبي (الخط الأزرق) للطائرات التي يفوق وزنها ٥٧٠٠ كيلوغرام والتي تدرج في عمليات النقل الجوي التجاري المنتظم أخذ في التناقص تدريجياً، إذ انخفض إلى معدل ٠,٧٨ حادث في كل ١٠٠٠٠٠٠٠ مغادرة خلال عام ٢٠١٥. وبناءً على هذا الأداء، تواصل تجاوز الهدف في عام ٢٠١٥. ويتماشى معدل الحوادث هذا في إقليم الكاريبي مع المعدل العالمي.



حالات الخروج عن المدرج (RE): خفض معدل حالات الخروج عن المدرج بنسبة ٢٠٪ مقارنة بالمتوسط الإقليمي لفترة ٢٠٠٧-٢٠١٢ بحلول ديسمبر ٢٠١٦.

٦-١-٢ لقد عولجت حالات الخروج عن المدرج عن طريق مبادرات تعزيز السلامة التي نفذتها المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - الأمريكتان (RASG-PA) وغيرها من الأنشطة الإقليمية الخاصة بالسلامة من خلال تدابير التخفيف التي اعتمدها السلطات التنظيمية وسلطات المطارات. وتركز هذه التدابير على قياسات الاحتكاك المتكررة للحفاظ على رصف السطوح في حالة جيدة، والحد من المسافات المعلنة لتوفير مناطق السلامة في أطراف المدرج (RESAs) والإبلاغ عن ظروف المدرج عندما يكون مبللاً أو متسماً بأوجه خلل. ولا تتوافر في الوقت الراهن معلومات كاملة عن حالات الخروج عن المدرج. وسيجري احتساب التقييم النهائي لهذا الهدف استناداً إلى المعلومات المستمدة من نظام الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع (ADREP).

المطارات: من المقرر حصول ٤٨٪ من المطارات الدولية في إقليم الكاريبي على ترخيص بحلول ديسمبر ٢٠١٦.

٧-١-٢ بحلول ٢٠١٥/٣/٣١، كانت نسبة ٣٢,٧٪ من المطارات الدولية في الإقليم المعني حاصلة على ترخيص. وبحلول ٢٠١٦/٤/٣٠، بلغت هذه النسبة ٣٦٪ من المطارات. ومن المتوقع أن تصل إلى ٤٨٪ بحلول ديسمبر ٢٠١٦، نظراً إلى عملية الترخيص الحالية التي شرعت فيها عدة دول في إطار متابعة تنفيذ استراتيجية مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب التي يضطلع بها مكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي.

**تنفيذ برنامج السلامة الوطني (SSP) ونظام إدارة السلامة (SMS):** اضطلاع ٦٠٪ من الدول بتنفيذ المرحلة الأولى من برنامج السلامة الوطني، وقبول مؤشر أداء مقدم خدمات نظام إدارة السلامة، وإنشاء المستوى الأولي لأداء السلامة المقبول (ALoSP) بحلول ديسمبر ٢٠١٦.

**تنفيذ برنامج السلامة الوطني ونظام إدارة السلامة:** اضطلاع ٦٠٪ من مقدمي الخدمات بتنفيذ المرحلة الأولى من نظام إدارة السلامة مع تطبيق الحد الأدنى من إجراءات إدارة المخاطر الوظيفية لمرحلة رد الفعل بحلول ديسمبر ٢٠١٦.

٨-١-٢ استكمل حالياً ٩٥,٢٤٪ من دول إقليمي أمريكا الشمالية والكاريبي المستوى الأول من برنامج السلامة الوطني واستكمل أيضاً ٤٢,٨٦٪ منها المستوى الثاني من برنامج السلامة الوطني الخاص بها. وتجري حالياً المتابعة عن كثب مع جهات الاتصال المعنية بتنفيذ برنامج السلامة الوطني لدى الدول للتحقق من هذا التقدم، وتجدر الإشارة إلى أنه ينبغي للدول الاعتماد على النظم الأساسية لمراقبة السلامة بغية تنفيذ برامج السلامة الوطنية، وأن اشتراط تنفيذ نظام إدارة السلامة على مقدمي الخدمات مدرج في برنامج السلامة الوطني.

٢-٢ أهداف الملاحة الجوية في إعلان بورت أوف سبين

**الاقتراب - الملاحة القائمة على الأداء:** تزود ٨٠٪ من مدارج الاقتراب الآلي بإجراءات الاقتراب بالإرشاد الرأسي (APV) المقترنة بالملاحة الرأسية البارومترية (Baro VNAV) التي ينفذها مقدمو الخدمات والمستخدمون بحلول ديسمبر ٢٠١٦.

١-٢-٢ عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٧-١١ الذي يقضي بأن تكون مدارج الاقتراب الآلي مزودة بأخر مستجدات إجراء الاقتراب بالإرشاد الرأسي المقترنة بالملاحة الرأسية البارومترية، تم تحقيق نسبة ٨٥,٤٪ مقارنة بنسبة ٨٠٪ المتوقعة، ولكنها تظل أدنى من الهدف المحدد لعام ٢٠١٦ في إطار الملاحة القائمة على الأداء، وهو نسبة ١٠٠٪.

**إدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM):** أن يكون لدى جميع مراكز مراقبة المنطقة (ACCs) في ١٠٠٪ من مناطق معلومات الطيران (FIRs) تدابير انسياب الحركة الجوية بحلول ديسمبر ٢٠١٨.

٢-٢-٢ تم حالياً الإبلاغ عن نسبة تنفيذ لهذا الهدف قدرها ٦٠٪. وقد تقرر تقديم مساعدة مكيفة مع الاحتياجات وعقد عدة اجتماعات لضمان تحقيق الهدف في الموعد المقرر.

**انتقال إدارة معلومات الطيران (AIM):** اضطلاع ١٠٠٪ من خدمات معلومات الطيران (AIS) بتنفيذ العناصر المطلوبة في المرحلة الأولى من خارطة الطريق الخاصة بإدارة معلومات الطيران بحلول ديسمبر ٢٠١٦.

٣-٢-٢ بحلول شهر يوليو عام ٢٠١٦، كانت نسبة ٨٥٪ من دول إقليمي أمريكا الشمالية والكاريبي قد نفذت المرحلة الأولى للانتقال من خدمة معلومات الطيران (AIS) إلى إدارة معلومات الطيران (AIM)، التي تنطوي على رصد الالتزام بتنفيذ

إعلان الطيارين المنتظم الاصدار (AIRAC)، ورصد اختلافات الدول في التنفيذ وإدارة الجودة فيما يتعلق بالملحق الرابع والملحق الخامس عشر والنظام الجيوديسي العالمي لعام ١٩٨٤ (WGS-84).

**التسيق/النقل الرقمي في العمليات الأرضية:** أن تكون جميع مراكز مراقبة المنطقة (ACCs) في ٥٠٪ من مناطق معلومات الطيران (FIRs) قد نفذت بحلول ديسمبر ٢٠١٦ واجهة واحدة على الأقل يُستخدم فيها تبادل البيانات على الإنترنت (OLDI) في الاتصالات المشتركة بين خدمات الحركة الجوية عن طريق البيانات (AIDC) مع المراكز المجاورة لمراقبة المنطقة.

٤-٢-٢ من بين مناطق معلومات الطيران (FIRs) البالغ عددها ٤٤ منطقة في إقليمي أمريكا الشمالية والكاربيبي، نفذت ٣٧ منطقة الاتصالات المشتركة بين خدمات الحركة الجوية عن طريق البيانات (AIDC) من خلال تبادل بيانات خطة الرحلات الجوية واستخدام إجراءات أمريكا الشمالية لخدمات الملاحة الجوية (NAM/PANS ICD). ويمثل هذا التنفيذ نسبة ٨٤,٠٩٪ بدلاً من الهدف الأصلي المتمثل في نسبة ٥٠٪.

**الفوائد البيئية:** خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الإقليمية بمقدار ٤٠ ٠٠٠ طن سنوياً من خلال تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء بحلول ديسمبر ٢٠١٦.

٥-٢-٢ نتيجة لعملية الارتقاء إلى الحد الأمثل بشبكة الطرق الجوية في إقليم الكاريبي خلال عام ٢٠١٥، لا يزال الهدف السنوي المتمثل في خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بمقدار ٤٠ ٠٠٠ طن قيد التقييم، ولا يزال معتمداً على التنفيذ النهائي للملاحة القائمة على الأداء، في حين تشير التقديرات إلى أن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون السنوية ستخفّض بقدر أكبر خلال عام ٢٠١٦ إذا تم تطبيق خطط التنفيذ المتوقعة لهذا العام. وقد استخدمت معظم الدول أداة الإيكاو لتقدير وفورات الوقود (IFSET)، على حين احتسبت دول أخرى هذه المدخرات بالتعاون مع مشغلي الخدمات الجوية.

٣-٢ المتابعة اللاحقة لتنفيذ أهداف إعلان بورت أوف سينين

١-٣-٢ في إطار التنفيذ القائم على الأداء في إقليم أمريكا الشمالية والكاربيبي، اتفقت الدول/مديرو الطيران المدني بالفعل خلال الاجتماع السادس لمديري الطيران المدني في أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC/DCA/6) على أن تجري المتابعة اللاحقة لتحقيق أهداف السلامة والملاحة الجوية بعد عام ٢٠١٦ من خلال استراتيجية مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب المعتمدة في مكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC).

٢-٣-٢ وفي إطار استراتيجية مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب المعتمدة في مكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC)، يجري حالياً تقييم وتحديد ما هو قائم ومقرر من تحسينات أو أهداف خاصة بالتشغيل والسلامة، فضلاً عن تعزيز التقدم نحو تنفيذ أهداف إعلان بورت أوف سينين القائمة.

- انتهى -