



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٠: سلامة الطيران وسياسة الملاحة الجوية
٣٠-٣: النتائج ذات الصلة بهذا البند والتي أسفر عنها مسار السلامة بالمؤتمر الرفيع المستوى بشأن فيروس كورونا (HLCC 2021)

تجربة أمريكا الوسطى - استمرارية خدمة الطيران مع مؤسسة أمريكا الوسطى
لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) خلال جائحة كوفيد-١٩

(مقدمة من بليز وكوستاريكا والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس ونيكاراغوا، أعضاء مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA))

الموجز التنفيذي

تلخص هذه الورقة التجربة في منطقة أمريكا الوسطى والتدابير المعتمدة خلال جائحة كوفيد-١٩ لضمان استمرارية خدمات الطيران التي تقدمها كوسنا على الرغم من الأثر الاقتصادي غير المسبوق لتلك الجائحة، والحفاظ على مستويات السلامة المطلوبة لكل دولة من الدول الأعضاء فيها وللطيران المدني بشكل عام.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- أ) النظر في أفضل الممارسات والمبادرات التي اتخذتها المؤسسة في منطقة أمريكا الوسطى من أجل الإدارة الفعالة لخدمات الملاحة الجوية التي تقع تحت مسؤوليتها؛
- ب) الطلب إلى الإيكاو أن تشجع على وضع إرشادات من أجل استجابة أسرع وأكثر تنسيقاً للأحداث المستقبلية لتقليل تأثيرها على الطيران، بالتعاون مع الدول على أساس الخبرة المكتسبة على الصعيد العالمي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة، وسعة وكفاءة الملاحة الجوية، وأمن الطيران والتسهيلات، والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي، وحماية البيئة.
الأثار المالية:	
المراجع:	بروتوكول كوسنا للسلامة الأحيائية للتصدي لكوفيد ١٩ (COVID-19 Biosafety Protocol I&E COCESNA) خطة العمل للموظفين الأساسيين في مؤسسة كوسنا سياسات الوقاية من كوفيد-١٩، التعميم PE-0086/2020 التعميم PE-001/2020

١- المقدمة

١-١ كان للأزمة العالمية الناجمة عن فيروس كورونا COVID-19 ومتحوراته المختلفة تأثير غير مسبوق على قطاع الطيران، ولم تكن منطقة أمريكا الوسطى استثناء. لقد كان من الصعب الحفاظ على استمرارية خدمات الملاحة الجوية وضمن المستويات المطلوبة من السلامة. وتصف هذه الورقة كيف تعاملت مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA) مع الوضع الطبيعي الجديد.

٢- المعلومات الأساسية

١-٢ في عام ٢٠٢٠، لم يكلف إغلاق الحدود وقيود السفر بسبب جائحة COVID-19 أمريكا الوسطى ٩٠ في المائة من عملياتها الجوية وإيراداتها مقارنة بعام ٢٠١٩ فحسب، بل وأعادت هذه التطورات أيضا الأنشطة الأساسية مثل توفير خدمات الحركة الجوية، والصيانة الوقائية لنظم ومعدات الطيران في المناطق النائية من الإقليم، وعمليات التفيتش الجوي على مساعدات الملاحة الراديوية.

٢-٢ وكشفت هذه الأحداث عن الحاجة إلى استعراض نموذج إدارة خدمات الملاحة الجوية وتكييف السياسات والإجراءات مع بيئة في حالة تغير مستمر، بهدف الحفاظ على مستويات السلامة المطلوبة وتحسين الكفاءة الفنية والتشغيلية.

٣- خدمات الملاحة الجوية

١-٣ وللتخفيف من احتمالات وعواقب الإصابة بالفيروس وانتشاره بين مراقبي الحركة الجوية في مركز المراقبة CENAMER، تم تصميم بروتوكولات السلامة الأحيائية وخطط العمل.

٢-٣ وحسنت وحدة إدارة تدفق الحركة الجوية تبادل المعلومات مع شركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية المجاورين من أجل التنبؤ بعدد العمليات على المدى الطويل والمتوسط والقصير. وقد استخدمت تلك المعلومات لإنشاء آلية جدولة دينامية توازن بين الطلب على مراقبة الحركة الجوية (ATC) وقدرتها. وفي ذروة الوباء عندما كانت الحركة الجوية ضئيلة، وكان الموظفون الاحتياطيون جاهزين في حالة إصابة أي من مراقبي CENAMER بفيروس COVID-19 أثناء الخدمة.

٣-٣ وفي حين أن متحورات كوفيد-١٩ تسببت في حالات إصابة بين موظفي خدمات الحركة الجوية (ATS) في الأشهر الأخيرة، فإن استمرارية تلك الخدمات لم تتأثر، كما لم تتأثر قدرة خدمات الحركة الجوية المتاحة في مركز المراقبة.

٤-٣ والآن، عادت الحركة الجوية بالكامل تقريبا إلى مستويات ما قبل الجائحة. ولضمان توفير الموظفين للخدمات ATS، كان من الضروري مواصلة إنفاذ تدابير السلامة الأحيائية مثل وضع الأقنعة، وفرض الحدود على القدرة الاستيعابية في الأماكن المغلقة، والتطعيم.

٥-٣ بالإضافة إلى ذلك، وكجزء من عملية صنع القرار التعاوني مع شركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) المجاورين، تم إدخال تدابير لتعزيز كفاءة العمليات الجوية مثل الخلوص لإتاحة استخدام طرق أكثر مباشرة، وتحقيق وفورات للمستخدمين وخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (CO2).

٤- إدارة صيانة الخدمات الجوية

٤-١ أجري تحليل شامل بشأن إدارة الصيانة، بما في ذلك الإجراءات الروتينية وتواتر العمليات، من أجل إجراء تغييرات حيثما أمكن وضمان تشغيل النظم وامتثالها لمتطلبات القطاع من حيث التوافر والموثوقية.

٤-٢ تم تعزيز نظم الرصد والتحكم عن بعد واجراءات الوصول في المواقع التي توجد فيها معدات نظم الملاحة الجوية، للتخفيف من آثار انخفاض الزيارات الميدانية بسبب القيود المفروضة على السفر في الإقليم. وقد سمح ذلك بإجراء قدر كبير من الصيانة الأساسية عن بعد على الاتصالات والملاحة والاستطلاع والاستخدام التلقائي والأرصاء الجوية والطاقة والأنظمة المساعدة. وفي الحالات التي تبين فيها أن الإدارة عن بعد غير مجدية، تجرى الصيانة الميدانية بالحضور الشخصي كالمعتاد. وخلال عمليات الإغلاق الأكثر صرامة التي فرضتها الحكومات في الإقليم، منحت السلطات المحلية ممرًا آمنًا للموظفين التقنيين باعتبارهم عمالًا أساسيين. كل هذه الترتيبات كانت ممكنة بفضل قدرات الإدارة عن بعد وأنظمة تقييم الأداء الموجودة بالفعل في مؤسسة COCESNA قبل الوباء، والتحسينات التي تم تنفيذها على وجه السرعة.

٤-٣ أظهر الرصد المستمر للنظم ومؤشرات السلامة والأداء أن التغييرات التي أدخلت سمحت للمؤسسة بتحقيق الإدارة الفعالة المستمرة، دون أي تأثير على مستويات السلامة المطلوبة. ومع تخفيف القيود المفروضة على السفر، واصلت كوسنا ضمان صيانة البنية التحتية الحيوية ومنع تدهورها، لا سيما في المواقع النائية ذات الظروف البيئية القاسية.

٤-٤ وفي حالة التقهيش على معينات الملاحة الراديوية، كان على المؤسسة أن تضع بروتوكولات واجراءات صارمة للسلامة الأحيائية وفقا لشروط وأنظمة دول الإقليم لحماية طاقم الطائرات للمؤسسة، والقيام ببعثات تحقق، والامتثال للمعايير المعمول بها لضمان الأداء الأمثل للمساعدات الراديوية في أمريكا الوسطى.

٥- ادارة المشاريع

٥-١ اتخذت المؤسسة بشكل استباقي تدابير لخفض التكاليف. واستعرضت المشاريع النشطة في إطار خطتها الاستثمارية الشاملة، وجمدت على الفور المشاريع الاستراتيجية والتشغيلية التي لم تبدأ أو تؤكد بعد، ولم تمض قدما إلا في الاستثمارات الحيوية التي يجري التعاقد عليها بالفعل والتي تعتبر ضرورية للاستمرارية في اللجنة والدول الأعضاء فيها.

٥-٢ اجتمعت اللجنة مع أصحاب المصلحة بما في ذلك مقدمي الخدمات الحيوية، لاتخاذ تدابير استثنائية إضافية مثل إلغاء العقود التي لم تبدأ بعد، وتجميد الأجزاء غير الحرجة من العقود، وتعليق و/أو إعادة جدولة الأنشطة لعامي ٢٠٢١ و٢٠٢٢، وتعديل شروط الدفع لتحسين السيولة النقدية. وكان الدعم الذي قدمه مقدمو الخدمات طوال الأزمة مهما للجنة ودولها الأعضاء، ونحن ممتنون لكل التعاون.

٥-٣ كما تواصلت اللجنة مع المؤسسات المالية لتحسين شروط التمويل، على أساس النموذج المالي للشركة ومع مراعاة مختلف إسقاطات وسيناريوهات استرداد الدخل. وكان الهدف هو حماية الاحتياطي الاستراتيجي وضمان استمرارية الأعمال في المؤسسة والدول الأعضاء باتخاذ قرارات مستنيرة وتقييمها حسب المخاطر.

٥-٤ لقد كان التحدي هائلا. ومازلنا نؤيد التدابير التي اعتمدها المؤسسة، ونتحقق من كل دولار يتم إنفاقه ولا نقوم إلا بالاستثمارات الحاسمة الأهمية لضمان استمرارية خدمات الملاحة الجوية وتحقيق الانتعاش الاقتصادي. وستسفر هذه الجهود عن خطة استثمار شاملة جديدة لضمان الخدمات الأساسية وادخال تحسينات تشغيلية تتماشى مع الخطة العالمية للملاحة الجوية

(GANP) بينما نتكيف مع الوضع الطبيعي الجديد والاحتياجات الناشئة للمنطقة. وتضمن المعادلة الإيجابية بين التكلفة والفائدة عدم ترك أي بلد خلف الركب، وتؤكد أننا سنتجاوز هذه الأزمة.

٥-٥ على الرغم من الأزمة الاقتصادية، واصلت المؤسسة تقديم مشاريع حيوية لصالح المؤسسة والدول الأعضاء فيها.

٦- الاجراء المقترح

١-٦ الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

أ) النظر في أفضل الممارسات والمبادرات التي اتخذتها المؤسسة في منطقة أمريكا الوسطى من أجل الإدارة الفعالة لخدمات الملاحة الجوية التي تقع تحت مسؤوليتها؛

ب) الطلب إلى الإيكاو أن تشجع على وضع إرشادات من أجل استجابة أسرع وأكثر تنسيقاً للأحداث المستقبلية لتقليل تأثيرها على الطيران، بالتعاون مع الدول على أساس الخبرة المكتسبة على الصعيد العالمي.

— انتهى —