



**خطة تنفيذية إقليمية شاملة لسلامة الطيران
في أفريقيا**

فهرس المحتويات

1	المخلص التنفيذي	1-1
3	الخلفية والسياق	3-1
3	مستوى نشاط النقل الجوي	1-1
3	جهود تحرير النقل الجوي	2-1
3	وفورات الحجم الكبير	3-1
4	مرافق صيانة الطائرات	4-1
4	شركات الطيران الخاصة والملكية عبر الحدود	5-1
5	عمليات مراقبة السلامة على المستوى شبه الإقليمي	6-1
5	معاهد التدريب	7-1
5	التنسيق	8-1
5	حوادث الطائرات وتحديد معدل الحوادث في أفريقيا	9-1
6	أنواع الحوادث	10-1
6	أوجه القصور في مراقبة السلامة	11-1
7	ثغرات البنية الأساسية التي حددتها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لأفريقيا/المحيط الهندي	12-1
7	المسائل الرئيسية المتعلقة بالسلامة كما حددتها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ	13-1
7	إجراءات تغيير الثقافة ودور الايكاو القيادي	14-1
8	المشروعات الأخرى التي تكمل خطة إقليم أفريقيا/المحيط الهندي	15-1
8	خريطة الطريق لسلامة الطيران العالمي	1-15-1
9	أجواء آمنة لأفريقيا	2-15-1
9	خطة عمل ليبرفيل	3-15-1
9	فريق تعزيز السلامة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي (ASET)	4-15-1
10	برنامج النقل الجوي المستدام في أفريقيا - الايكاو/البنك الدولي	5-15-1
10	التطورات التعاونية لبرنامج السلامة التشغيلية والصلاحية المستمرة (COSCAP)	6-15-1
10	وغيرها من مشروعات التعاون الفني	7-15-1
10	المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا/المحيط الهندي (APIRG)	8-15-1
11	برنامج الاستراتيجية الموحدة	9-15-1
11	رؤساء الطيران المدني في أوروبا	10-15-1
11	برنامج تدقيق السلامة التشغيلية التابع لآياتا (IOSA)	11-15-1
11	وصف الخطة	11-2
11	الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لأفريقيا	1-2
12	العناصر التي تتطلب إجراءات فورية	2-2
12	أهداف الخطة	3-2
13	الرابط بين خطة الإقليم الأفريقي والأهداف الاستراتيجية للايكاو	4-2
13	النتائج المتوقعة من الخطة	5-2
14	إدارة البرنامج وتنفيذه	14-3
14	إدارة الخطة	1-3
14	إعداد الخطة وتنفيذها	2-3
15	الإدارة والتنفيذ والتقييم (الأهداف والمخرجات والأنشطة)	3-3
19	المتطلبات المالية والإدارة	4-3
19	الخط الزمني وجدول الأنشطة	5-3

19	علامات رئيسية على الطريق	٦-٣
19	دور أصحاب المصلحة	٧-٣
19	نواحي القوة في السلامة والعناصر التمكينية	٨-٣
20	تحليل الفجوات	٩-٣
20	التنسيق مع البرامج والخطط الأخرى ذات الصلة	١٠-٣
20	المتطلبات من الموارد	-٤
20	الموارد المخصصة للخطة من البرنامج العادي	١-٤
21	الموارد الإضافية اللازمة لمساندة الخطة	٢-٤
21	مجموع تقديرات الميزانية	-٥
21	الرصد والتقييم	-٦
22	الرصد والجدول الزمني لرفع التقارير والمسؤوليات	١-٦
22	الميزانية وترتيبات التمويل	-٧
22	الحاجة الى قرار من الجمعية العمومية	١-٧
24	الميزانية المقترحة وخطة العمل	٢-٧
29	المرفق (أ)	
30	المرفق (ب)	

١ - الملخص التنفيذي

تحتضن منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) بالاعتراف باعتبارها المنظمة المسؤولة عن كفاءة قيام الدول المتعاقدة بتطبيق قواعد وتوصيات الطيران المدني على نحو يسوده الاتساق من أجل تسهيل النمو المستمر للطيران. والسلامة أمر حيوي لوجود الطيران المدني، الذي يعتبر أحد العناصر الرئيسية التي تساعد على تطور الاقتصاد العالمي الذي ينمو بخطى سريعة. وإدراكا منها للأهمية الحرجة لهذه الصلاحية، قررت الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو أن على الايكاو ينبغي أن تقود إستراتيجية موحدة لسد الثغرات المتعلقة بالسلامة والتي تهدد بقاء الطيران المدني والاقتصادات التي تعتمد على سلامته وانتظامه.

بالرغم من هذه الصلاحية، كافحت الايكاو والدول المتعاقدة في مواجهة التحديات التي أثارها صعوبات الطيران المدني في إقليم أفريقيا-المحيط الهندي. ويمكن الوقوف على الكثير من التحديات التي تواجه الطيران المدني في الإقليم الأفريقي في العديد من ورقات العمل وتقارير تدقيق مراقبة السلامة الجوية وتقارير الاجتماعات وكذلك في المذكرات والاجتماعات التي تعقدها هيئات أخرى متعددة الأطراف، مثل اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك).

إن المشكلات التي تواجه الدول في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي وفي الكثير من الدول الأخرى متشابهة في طبيعتها، غير أن القضايا الاقتصادية والسياسية الحادة التي تؤثر في الوضع في الإقليم الأفريقي تشكل تحديا معقدا يتطلب بالفعل نهجا جديدة بحيث ينتج عنه خطة إقليمية شاملة.

ولذلك، وافق المجلس على ضرورة إعداد خطة تنفيذية إقليمية شاملة لأفريقيا وتقديمها إلى اجتماع رفيع المستوى يعقد قبيل الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية. وبعد ذلك، ينبغي أن يكون الاجتماع الإقليمي للملاحة الجوية الذي يعقد في أوائل الفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠٠٩-٢٠١٠ أن يكون نقطة التفتيش لتقييم مدى التقدم المحرز في التنفيذ.

يتطلب التحسين المستمر في مستوى سلامة الطيران في الإقليم الأفريقي قيام الايكاو باتخاذ زمام المبادرة على نحو متزايد في معالجة مسائل الطيران المدني. ويجب أن تدمج الايكاو أنشطة المكاتب الإقليمية مع خطة الأعمال العالمية للايكاو، واعتبار المكتب الإقليمي نقطة الاتصال الرئيسية لأنشطة الايكاو. والواقع أن تحول نشاط الايكاو من إعداد القواعد القياسية إلى نشاط أعرض يتعلق بتنفيذ القواعد القياسية سيتطلب تحولا في التركيز. وفي إقليم أفريقيا/المحيط الهندي، يتطلب ذلك إنشاء خطة تنفيذية إقليمية شاملة يصادق عليها جميع أصحاب الأدوار، ويدعمها ما يكفي من الأموال والموظفين. وتتطوي هذه الخطة على إشراك المكاتب الإقليمية في دور قيادي لإعدادها وتنفيذها.

يستند الإطار العالمي لدعم أهداف الايكاو الاستراتيجية إلى الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية. وينبغي أن تستند خطط العمل المستمدة من العملية الحالية، بما في ذلك تحليل الثغرات، إلى المبادئ والإجراءات التي تضعها هاتان الخطتان، ولا سيما الخطة العالمية للسلامة الجوية.

أعدت الخطة استجابة للشواغل التي أعرب عنها المجلس، وهي تركز على قيام الايكاو بدور قيادي معزز، وعلى عنصر المساءلة، بدعم من إدارة برنامج ونشاط تنسيقي قويين. والخطة لذلك تتبنى نهجا لإدارة البرنامج يشدد على المساءلة من خلال إعداد المقاييس ورفع التقارير، ويتم دمجها بعناية مع البرامج الأخرى في الإقليم. وتدعم خطة أعمال الايكاو هذا النهج. وسيكون المدير الإقليمي الأكثر قدما في أفريقيا مسؤولا بصفة أولية عن تنفيذ الخطة ويخضع للمساءلة بشأنها. وسييساعده مدير للبرنامج مخصص لهذا الغرض ولديه مجموعة المهارات المطلوبة لضمان الاستمرار.

سوف تستعين الخطة بالخبرات المتاحة في مقر الايكاو وفي المكاتب الإقليمية بأفريقيا، والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لأفريقيا/المحيط الهندي (APIRG) والمنظمات الإقليمية وشبه الإقليمية المسؤولة عن مراقبة السلامة، والدول المتعاقدة الأخرى، وشركاء الايكاو مثل الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية

(ايفالبا) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (ايفانكا)، والمجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية وغيرها من أصحاب المصلحة، بما في ذلك الوكالات التمويلية الدولية، مثل البنك الدولي. وستدمج الخطة أيضا مع الأنشطة المستمرة لبرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) ولدعم وتطوير التنفيذ الموحد.

وتدعو الخطة، تحت قيادة الايكاو، الى التعاون بين الوكالات التنظيمية والصناعة على تنفيذ المبادرات الرامية الى تصحيح ثغرات السلامة. وسوف يتبع إعداد الخطة وتنفيذها المنهجية والعملية المتضمنتين في الخطة العالمية للسلامة الجوية.

من المتوقع أن تستغرق فترة التنفيذ الأولية للخطة أربع سنوات. ومن خلال تحليل أولي للفجوات، فإن الأولويات على المدى القصير والتي يرد ذكرها تحت أهداف الخطة سيتم التحقق من صحتها وترتيب أولوياتها. ومن المتوقع معالجة المسائل ذات الأولوية على المدى القصير خلال هذه الفترة. وسوف يسمح الإتمام الناجح لمرحلة التنفيذ الأولية عندئذ بأن تعالج الخطة الأهداف على الأجلين المتوسط والطويل في مراحلها التالية. وسيتم رصد التقدم بالنسبة للإتمام الناجح للأنشطة باستخدام مقاييس مماثلة للمقاييس المقدمة في إطار خارطة الطريق المتعلقة بسلامة الطيران العالمي.

ومن وجهة نظر سياسية، ستنفذ الخطة بالتنسيق الوثيق مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني، والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لأفريقيا/المحيط الهندي (APIRG) والاتحاد الأفريقي والهيئات الإقليمية. وستقدم المكاتب الإقليمية في أفريقيا الدعم الإداري والتسهيلات للبرنامج.

الخلفية والسياق

عرض عام للقيود التشغيلية

١-١ مستوى نشاط النقل الجوي

أظهرت تقارير عدة أنه، على الرغم من ارتفاع إمكانية نمو النقل الجوي في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي، فإن الطلب الفعلي على النقل الجوي منخفض. ويحد من الطلب غياب الإرادة السياسية لفتح الأسواق والانتفاع من وفورات الحجم الكبير ضمن سياق قرار ياموسوكرو. ولا يوجد سوى حوالي خمس طرق جوية داخل أفريقيا يمكن وصف مستوى نشاط النقل الجوي فيها بأنها وصل إلى مرحلة النضج. وبالإضافة إلى ذلك، ليست كل المدن مربوطة برحلات جوية مباشرة، مما يجعل السفر داخل أفريقيا صعبا ومكلفا. ويزداد أيضا سوء تأثير الدائرة المفرغة بين انحسار الطلب وهبوط معدلات الإيرادات وارتفاع أجور السفر تعويضا عن ذلك، مما يلقي بمزيد من الصعوبات على صناعة النقل الجوي.

وبالتالي، تعجز الصناعة عن توليد ما يكفي من الإيرادات لسد تكاليف تشغيلها وتطوير بنيتها الأساسية، وهذا ما يدفعها إلى الاعتماد على المعونة الأجنبية أو الدعم المباشر من الحكومات الذي لا تستطيع الأخيرة تحمله. والحكومات التي تتأى عن تقديم الدعم للصناعة ينظر إليها بشكل سطحي على أنها تقف على الإرادة السياسية لمعالجة مشكلات السلامة لديها، ولو أن الواقع أنها لا تستطيع أن تدعم الصناعة بمواردها الشحيحة.

٢-١ جهود تحرير النقل الجوي

ذكر تحرير صناعة النقل الجوي باعتباره حلا لكسر الدائرة المفرغة المذكورة أعلاه، وذلك لتحويل الكثير من الطرق الجوية إلى مراكز ربح، بغية تمويل العمليات وتمويل تطوير البنية الأساسية والإبقاء على هذه الصناعة.

ومما يدعو للأسف أنه على الرغم من الجهود العديدة، بما في ذلك إستراتيجية قرار ياموسوكرو، ثمة تردد واضح للقيام بهذه المهمة. ومع ذلك عقدت اجتماعات كثيرة خلال فترة تزيد على ست سنوات حتى الآن لصياغة قواعد المنافسة، ولم تنجم تلك الاجتماعات عن أي نتائج ملموسة. وهناك غياب واضح للإرادة السياسية في هذا المجال، والوسيلة الوحيدة التي يمكن للايكوا أن تساعد بها تتمثل في غرس هذه الإرادة السياسية بين الدول المعنية، مع إظهار قيادة واضحة وإرشاد ودعم مالي عند الضرورة. ويتطلب ذلك زيادة إدراك السلطات العليا في الدول لمنافع تنفيذ قرار ياموسوكرو.

٣-١ وفورات الحجم الكبير

إن حاجة الصناعة للنمو إلى مستويات الكتلة الحرجة هي حاجة أساسية من أجل التطور الفعال والمستمر لصناعة الطيران المدني بكل جوانبها في أفريقيا: أي تطوير البنية الأساسية وصيانتها، وإدارة الحركة الجوية على نحو يتسم بالكفاءة والفاعلية، وتأمين سلامة الطيران وتوافر الموارد البشرية الكافية. ويمكن أن يتحقق ذلك من خلال مزيج من الحلول للمشكلات التشغيلية. ويعد التعاون ضروريا من أجل التنفيذ الفعلي لاستراتيجيات نمو السوق، مثل نهج التحرير الذي انتهجه قرار ياموسوكرو.

غير أنه نظرا للوضع الاقتصادي الضعيف لدول كثيرة في أفريقيا، فإن التحرير وحده ليس كافيا. فالدول التي بها عدد قليل من المشغلين، ونشاط خفيف قد تستفيد من تجميع مواردها من الخبراء مع الدول الأخرى ذات الوضع المماثل. ومن شأن ذلك أن يخفف الضغط على استثمارات التدريب والاستمرار في الإبقاء على التعويضات الضرورية للحفاظ على الموظفين ذوي الخبرة. ويتطلب الأمر بذل جهود إضافية للجمع بين الدول ذات الأفكار المتشابهة لتجميع مواردها في شكل مؤسسات إقليمية، وذلك للاستفادة من وفورات الحجم الكبير. ولحسن الحظ هناك بالفعل مجهودات تبذل ومؤسسات قائمة لتحقيق هذا الهدف. ومن الضروري أن تتخذ الايكوا زمام المبادرة لمساعدة هذه المجموعات على تحقيق غاياتها. وتشمل المجالات التي يمكن استهدافها بالمشروعات التعاونية والاستخدام المشترك خدمات الحركة الجوية، وخدمات الملاحة الجوية التي تبذل

فيها مجهودات بالفعل لإنشاء مركز مراقبة الفضاء الجوي العلوي (UACC) في شبه أقاليم للاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي (SADC) والتعاون في أفريقيا الشرقية (EAC) والسوق المشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي (COMESA).

عقدت الايكاو الاجتماع الأول لمقدمي خدمات الحركة الجوية في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي في داكار، السنغال (من ٢٦ الى ٢٨/١١/٢٠٠٢) لمعالجة المسائل المرتبطة بخدمات الحركة الجوية. وعقد ذلك الاجتماع بالتعاون مع وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA) وشركة خدمات الحركة والملاحة الجويين المحدودة (ATNS) في جنوب أفريقيا.

تعهد مقدمو خدمات الحركة الجوية بالتعاون في إطار ما يلي:

- التنفيذ الفعال لقواعد وتوصيات الايكاو وخطة الملاحة الجوية لأفريقيا/المحيط الهندي.
 - إزالة أوجه القصور التي تؤثر في الملاحة الجوية وفي تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM).
 - إعداد الخطط التدريبية وإعادة تدريب الموارد البشرية.
 - رفع مستوى نوعية الخدمات المقدمة، نتيجة للاستراتيجيات المشتركة التي يجب إعدادها داخل إطار مؤسسي دائم.
- وعلاوة على ذلك، أقر مقدمو خدمات الحركة الجوية بضرورة إنشاء سماء أفريقية واحدة. وتم الاتفاق على أن هذا الموضوع سيكون محل بحث متعمق في موعد لاحق.
- عقد الاجتماع الثاني لمقدمي خدمات الحركة الجوية في أفريقيا/المحيط الهندي في جنوب أفريقيا من ٣ الى ٥/١١/٢٠٠٤، تحت رعاية شركة خدمات الحركة والملاحة الجويين المحدودة (ATNS) ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (ASECNA) والايكاو.

كان المجالان التشغيليان الرئيسيان اللذان ناقشهما الاجتماع إدارة الحركة الجوية في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي، وأثرها على توصيات واستنتاجات مؤتمر الملاحة الجوية الحادي عشر (مونتريال، ٩/٢٢-١٠/٣/٢٠٠٣) والاجتماع الرابع عشر للمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا/المحيط الهندي (الكاميرون، ٢٣-٢٧/٦/٢٠٠٣). ومرة أخرى كان المجال الرئيسي الثاني الذي ركز عليه الاجتماع تنفيذ نظم الملاحة الجوية بواسطة مقدمي خدمات الحركة الجوية داخل إقليم أفريقيا/المحيط الهندي، بما في ذلك مفهوم السماء الواحدة لتقديم خدمات الحركة الجوية.

٤-١ مرافق صيانة الطائرات

مازالت دول كثيرة تنفذ أعمال الصيانة الرئيسية خارج القارة بواسطة بلدان كثيرة. ويتضمن ذلك عمليات عمرة المحركات، بالرغم من وجود بعض المرافق التي لديها القدرة على ذلك في القارة. وقد بذلت جهود تعود الى عام ١٩٨٨ لتحديد وتكليف مرافق الصيانة في الدول الأعضاء في كوميسا بأعمال الصيانة المتخصصة. وكان جهد كوميسا جزءا من مبادرة أعرض من جانب اللجنة الأفريقية للطيران المدني، من خلال دراسة جدوى لإنشاء شبكة منسقة من مراكز صيانة وعمرة الطائرات في أفريقيا. وجرى تحديد مراكز في ست دول (هي إثيوبيا وكينيا ومدغشقر وتنزانيا وزامبيا وزمبابوي). ولكن هذا الجهد لم يشهد المزيد من التطور بسبب المنافسة بين الدول. وثمة حاجة الى إعادة إحياء هذا الجهد مع مراعاة التطورات التي حدثت منذ ذلك الوقت.

٥-١ شركات الطيران الخاصة والملكية عبر الحدود

هناك شركات طيران خاصة في جميع الدول، مما يجعل من تأثير الحكومة على دمجها في عدد قليل من الناقلين الكبار أمرا أكثر صعوبة مما كان عليه الأمر منذ ١٤ سنة عندما كانت جميع شركات الطيران مملوكة بنسبة ١٠٠ في المائة

للحكومات. وكان الهدف من إعلان ياموسوكرو لسنة ١٩٨٨ دمج هذه الشركات المنفردة خلال فترة ثماني سنوات، ولكن الحكومات عجزت عن ذلك، حتى عندما كانت الشركات تحت سيطرتها ومملوكة لها.

٦-١ عمليات مراقبة السلامة على المستوى شبه الإقليمي

ثمة عائقان شائعان أمام إنشاء الهيئات المسؤولة عن سلامة الطيران التي تتبع النموذج الوارد وصفه في دليل الإجراءات الخاصة بتفتيش وترخيص العمليات والمراقبة المستمرة عليها (Doc 8335) ودليل صلاحية الطائرات للطيران (Doc 9760). أولاً، لا يوجد لدى معظم البلدان النامية قانون جو أساسي ملائم و/أو قانون للوائح الملاحة الجوية. وثانياً، وهو الأكثر صعوبة في التغلب عليه، عدم مقدرة البلدان النامية على توظيف وتدريب مفتشين مؤهلين على النحو المناسب والاحتفاظ بهم.

وبالنظر الى العائنين المذكورين أعلاه، ولأن صناعة النقل الجوي عادة ما تكون صغيرة في معظم الدول النامية، فإن إنشاء منظمة تعاونية من جانب مجموعة من الدول لتكون مسؤولة عن تقديم أو تقويم خدمات الترخيص والمراقبة في كل دولة، بواسطة نواة إقليمية من المفتشين، يوفر حلاً عملياً وفعالاً من زاوية التكاليف لتلك المشكلة.

وهناك أمثلة حية للمبادرات الرامية الى إنشاء نظم إقليمية لمراقبة السلامة في الإقليم، مثل منظمة سلامة الطيران التابعة لمجموعة اتفاق بنجول (BAGASO)، وسلطات الطيران المدني لأفريقيا ومدغشقر (AAMAC). وينبغي أن تستمر الايكافو في تشجيع هذه المبادرة التعاونية في جميع أنحاء إقليم أفريقيا/المحيط الهندي.

٧-١ معاهد التدريب

يشكل الافتقار الى الموظفين المؤهلين قياداً رئيسياً على تطور الطيران المدني في أفريقيا. ونظراً لنقص الموارد المالية والمنافسة من الحاجات الأساسية للسكان، فإن الدول، التي تشكل أهم أصحاب المصلحة، في قطاع الطيران المدني، ليس لديها وسائل كافية تكسرها لتدريب العاملين على الأفرع الفنية والإدارية والقيادية.

بينما تستخدم دول كثيرة في الإقليم عدداً من معاهد التدريب الرئيسية، فإنها تتفاوت في قدرتها على الاستثمار في المعدات وفي المعاهد التعليمية. كما أن صغر عددها لم يسهم في التخصص مما زاد من مشاكل الموارد، لأن التدريب في مجال الطيران يتطلب بشكل متزايد استثمارات كبيرة في البنية الأساسية. وإذا أمكن تنسيق التخصص بين المؤسسات الحالية والجديدة فقد تستفيد السوق من وفورات الحجم الكبير داخل الإقليم. ويجب أن تتضمن الحلول لقيود التدريب أيضاً إجراء تحليل تفصيلي للتدريب في الإقليم برمته.

٨-١ التنسيق

تقوم جهات مختلفة بأنشطة مختلفة بشكل غير منسق في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي. وأدى الى تفاقم الوضع الانحسار الحالي لدور الايكافو القيادي. فالايكافو لديها الصلاحية والخبرة والقدرة على توجيه الأنشطة داخل الإقليم بالنسبة الى تنسيق وتعبئة الاستثمارات الرأسمالية من الدول المتعاقدة والوكالات المانحة المهتمة، مع تسهيل مشاركة وتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة في الوقت ذاته.

٩-١ حوادث الطائرات وتحديد معدل الحوادث في أفريقيا

يبين استعراض للبيانات من قاعدة بيانات الايكافو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع لفترة العشر سنوات من ١٩٩٧ الى ٢٠٠٦، حدث زيادة في عدد الحوادث في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي. غير أنه من الصعب الحصول على أرقام دقيقة نظراً لتدني عمليات الإبلاغ عن الحوادث في الإقليم. ويمكن تفسير الضعف في ثقافة الإبلاغ في الإقليم لأنه في المتوسط، على مدى الفترة من ١٩٩٠ الى ٢٠٠٦، لم يتم الإبلاغ عن حوالي ٧٠ في المائة من الحوادث للايكافو.

وتبين البيانات عن الحوادث للفترة من ٢٠٠٢ الى ٢٠٠٦ أنه بالنسبة للطائرات التي تزيد كتلة إقلاعها القصوى عن ٢٥٠ كيلوغراما، كان معدل الحوادث المميتة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي للعمليات المنتظمة ٤,٦ حادثة كل مليون مغادرة، وهو معدل يزيد عن ثماني مرات عن المتوسط العالمي. وبالنسبة لنفس الفترة، كان معدل وفيات الركاب لكل مليون مغادرة ٢٧٠، أو ما يزيد عن ١١ مرة عن المتوسط العالمي. ويجب معالجة هذا الوضع لتأمين النمو المأمون والمنظم للنقل الجوي في الإقليم كله، ولتحقيق ذلك يجب خفض معدل الحوادث في الإقليم ليكون مساويا على الأقل للمتوسط العالمي.

١٠-١ أنواع الحوادث

يبين تحليل بيانات الإبلاغ عن حوادث ووقائع الطائرات في الايكاو خلال الفترة من ٢٠٠٢ الى ٢٠٠٦، والتي تغطي الطائرات التي يزيد كتلة إقلاعها القصوى عن ٥٧٠٠ كيلوغرام أن فشل أو عطل المحرك، وفقدان السيطرة في أثناء الطيران، والحرائق/الدخان (عقب الارتطام)، واصطدام الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة (CFIT)، وحوادث اقتحام المدارج والخروج منها تشكل أهم أنواع الحوادث في الإقليم.

أما أوجه القصور في البنية الأساسية، مثل الافتقار الى الصيانة الملائمة في المطارات، وخصوصا بالنسبة لرصف سطح المدرج والعيوب في أسوار المطار، قد تسببت في حوادث خطيرة بالفعل. وبالرغم من أن هذه الثغرات لا تشكل كلها عوامل مساهمة في وقوع الحوادث، فسوف تدعو الحاجة الى إجراء تقييم أكثر تعمقا لهذه المخاطر الناشئة لتحديد مستوى التهديد الذي تشكله. وينبغي أن يشمل التقييم تحليلا تفصيليا للمخاطر في سياق نهج شامل لإدارة السلامة. وبالإضافة الى ذلك، فإن التدهور الواضح للبنية الأساسية الأرضية الذي يمكن ملاحظته في بعض الأماكن، يجب أن يتوقف قبل أن يسهم في وقوع حادث. وفي مرحلة أثناء الطريق، غالبا ما تكون نوعية خدمات الحركة الجوية أقل من المعايير العالمية، وأحيانا ما يكون الاتصال مستحيلا، حتى أن الطواقم غالبا ما يرددون أنهم مروا في أقاليم كاملة من أقاليم معلومات الطيران (FIRS) بدون أي اتصال لاسلكي مع خدمة الحركة الجوية. ومرة أخرى، لا يبدو أن ذلك قد تسبب في وقوع حوادث حتى الآن. ولكن حتى مع استعمال جهاز تفادي التصادم المحمول جوا (ACAS) والاستعمال المنتشر للتردد الإذاعي أثناء الطيران بواسطة الطيارين (IFBP)، فإن النمو المتواصل في الحركة قد يؤدي الى تغير الوضع في المستقبل. ولذلك، وكما هو الحال في ثغرات البنية الأساسية، يجب إجراء تحليل ملائم للمخاطر لتحديد نوع التهديد ونوع الإجراءات التي يجب أن تتخذ لتحسين مستويات السلامة.

يتكون فريق أفريقيا/المحيط الهندي لتحليل وقائع خدمات الحركة الجوية من الايكاو وأياتا وإيفالبا وإيفاتكا والدول/مقدمي خدمات الملاحة الجوية، ويستعرض أيضا الوقائع بغية تحديد الأسباب والاتجاهات والإجراءات العلاجية التي قد تمنع حدوثها من جديد.

١١-١ أوجه القصور في مراقبة السلامة

إن المسائل الرئيسية المتعلقة بمراقبة السلامة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي تتضمن ما يلي:

- أظهرت بعثات تدقيق مراقبة السلامة من الايكاو والبعثات الأخرى التي أرسلتها الايكاو أن الكثير من الدول المتعاقدة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي لم تضع نظاما فعالة لمراقبة السلامة في إطار إدارة الطيران المدني.
- تفتقر الدول الى الخبرة، مما يؤدي الى ظهور وضع من الظروف غير المأمونة التي يمكن أن تسهم في ارتفاع معدل الحوادث في الإقليم.
- الافتقار الى الخبرة، وغياب سبل التمكين وغياب التفويض والسلطة على النحو ملائم الى المستوى التشغيلي داخل إدارات الطيران المدني.

- إن عددا كبيرا من الدول مازال يعتمد حصريا على ميزانية الدولة، بدلا من قيام سلطات مستقلة تكون مسؤولة عن الطيران المدني، ولهذا السبب تواجه هذه السلطات قيودا مالية. ونتيجة لذلك، فإن كثير من الإدارات تفتقر الى الموظفين الفنيين والإداريين المؤهلين واللازمين لتولي التزامات مراقبة السلامة ، لأنه لا توجد سياسات أو برامج للتدريب على الوجه الملائم.
- حققت بعض الدول في الإقليم تقدما طيبا، ولكن التقدم لم يكن متجانسا.
- إن غياب نظام ملائم لترخيص المشغلين الجويين وممارسة الرقابة المستمرة عليهم ينتج عنه تسيير عمليات النقل الجوي بدون وجود دليل للعمليات، أو برنامج للتدريب، أو برنامج لمنع الحوادث.
- في حالات عديدة، أصدرت شهادة المشغل الجوي بناء على الطلب بدون إلزام الطالب بإثبات قدرته وبدون إجراء عمليات التفتيش المسبق وتنفيذ الضوابط للتأكد من قدرة المشغل المحتمل على تأمين سير عمليات النقل الجوي على مستوى ملائم من السلامة.
- لا يوجد لدى دول كثيرة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي الموارد أو حجم العمليات الجوية الذي يبرر الحفاظ على قوة عمل وطنية مسؤولة عن مراقبة السلامة.
- كان التقدم بطيئا من جانب الدول في تنفيذ خطط العمل لحل المشاكل المكتشفة في عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP).
- هناك حاجة الى أن تلتزم دول إقليم أفريقيا/المحيط الهندي بتنفيذ الأحكام الصادرة عن الايكاو.

١٢-١ ثغرات البنية الأساسية التي حددتها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لأفريقيا/المحيط الهندي (APIRG)

لتمكين المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ من إجراء تقييم تفصيلي للثغرات، تقدم الدول والمنظمات الدولية المختصة مثل الأياتا وايفالبا، معلومات الى مكتب الايكاو الإقليمي لاتخاذ ما يلزم من إجراءات، بما في ذلك الإجراءات داخل اجتماعات المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ. وتتضمن المعلومات عادة وصفا للثغرات وتقييم المخاطر، والحل الممكن، والإطار الزمني للحل، والطرف المسؤول، والعمل الذي تم الاتفاق على اتخاذه والإجراء الذي اتخذ بالفعل.

١٣-١ تتضمن المسائل الرئيسية المتعلقة بالسلامة كما حددتها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ ما يلي:

- وصلات اتصالات رديئة،
- عدم كفاية أسوار المطارات،
- ضعف استجابة الدول في تصحيح الثغرات المكتشفة،
- عدم تنفيذ الطرق الجوية،
- عدم تقديم خدمة مراقبة المنطقة،
- تدريب العاملين.

١٤-١ إجراءات تغيير الثقافة ودور الايكاو القيادي

بالرغم من التحديات العديدة القائمة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي بالنسبة لتحسين السلامة الجوية وكفاءة العمليات الجوية، تدرك الايكاو أن الخبرات التي تمتد جذورها في التاريخ ومشاهدات الوضع الراهن يمكن أن تقارن بالنتائج في المناطق الأخرى التي تواجه العديد من نفس القيود، ولو أنها تتخذ أشكالا مختلفة. ونظرا للعوامل المشتركة التي لا تنطبق فحسب

على جميع المشكلات في الإقليم بل على العديد من المناطق الأخرى، فإن الايكاو في حاجة الى التركيز على هذه المسائل كجزء من الاستراتيجية العالمية الناشئة التي تشدد على تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية بدلا من وضع قواعد وتوصيات جديدة.

بالإضافة الى تحويل دور الايكاو ليشتمل التركيز الزائد على تنفيذ القواعد والتوصيات، هناك حاجة الى معالجة التخفيض الأخير لموارد المنظمة الميدانية التي تعمل مع الدول على مستوى المكتب الإقليمي. إذ يجب أن توازن الايكاو بين الاتجاهات الرامية الى تحقيق المركزية في أمانة الايكاو وتوحيد الموارد لمواجهة القيود التمويلية الحالية مع القدرة على الاحتفاظ بالاتصال الوثيق مع الدول التي تحتاج الى مساعدة المنظمة وقيادتها. ويعد هذا التغيير في الثقافة ضروريا إذا كان للايكاو أن تقيم لنفسها دورا قياديا دوليا قويا، ليس فيما يتعلق فحسب بتحديد القواعد القياسية التوصيات من أجل قيام صناعة طيران مأمونة وفعالة، بل أيضا في التنفيذ التشغيلي لمثل هذه القواعد والتوصيات.

وعلى وجه التحديد، رأت لجنة الملاحة الجوية، في ضوء زيارة الى إقليم أفريقيا/المحيط الهندي في أغسطس ٢٠٠٦، أن مكاتب الايكاو الإقليمية يجب أن تزيد من دورها القيادي في تأمين إشراك أصحاب المصلحة في إعداد القواعد القياسية والتوصيات، وتقييم تأثير القواعد والتوصيات الجديدة بالنسبة للسلامة والتكاليف، واعداد جداول تنفيذ القواعد والتوصيات وتقييم التقدم المحرز في تنفيذها، وتقديم ردود الفعل الى مقر الايكاو بصدد الإجراءات التصحيحية المطلوبة. وسوف تكون هذه المبادرة عاملا مساعدا للحصول على الالتزام من جميع الشركاء، والدول، والصناعة، والمؤسسات المالية وغيرها من الجهات المانحة.

حتى تاريخه، كانت المساعدة المقدمة الى دول إقليم أفريقيا/المحيط الهندي في قطاع النقل الجوي تتخذ الى حد كبير شكل مبادرات مستقلة من دول ووكالات مانحة تركز على عناصر محددة من قطاع النقل الجوي. وهناك مثلا العديد من البرامج المهمة التي نفذت من خلال الايكاو، والبنك الدولي، وأياتا ومختلف المانحين الدوليين والإقليميين والثنائيين. غير أنها نظرا لاستمرار المشكلات التي يعاني منها النقل الجوي الأفريقي، فإن عددا متزايد من الحكومات المانحة ومؤسسات الإقراض تدعو الى القيام بجهد منسق للمساعدة، يلتزم بنهج منسق بحيث يسمح لصانعي السياسات ومجتمع المانحين بالعمل داخل إطار استراتيجي مشترك من الأولويات والأهداف المحددة تحت مظلة الايكاو.

وتعالج الخطة هذه المسألة، بينما تعزز جوانب السلامة المختلفة مثل العوامل التنظيمية والإدارية والمؤسسية والاقتصادية والتعليمية والسياسية في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي.

١٥-١ المشروعات الأخرى التي تكمل خطة إقليم أفريقيا/المحيط الهندي

١-١٥-١ خريطة الطريق لسلامة الطيران العالمي

خريطة الطريق لسلامة الطيران العالمي، التي هي أساس الخطة العالمية للسلامة الجوية، أعدتها المجموعة الاستراتيجية المعنية بسلامة الصناعة (ISSG)، بالتعاون مع الايكاو، لمعالجة شواغل السلامة من خلال عملية تضم أفضل تحديد لأولويات مبادرات السلامة، وتؤمن تنسيقها على نحو سليم في جميع أنحاء العالم. وأحيل الجزء الأول من خريطة الطريق الى الايكاو في ديسمبر ٢٠٠٥ وقدم الى مؤتمر رؤساء الطيران المدني المعني بالاستراتيجية العالمية لسلامة الطيران (مونتريال، مارس ٢٠٠٦). وقدم الجزء الثاني من خريطة الطريق الى لجنة الملاحة الجوية في ديسمبر ٢٠٠٦. وعملا بتوصية من مؤتمر رؤساء الطيران المدني المعني بالاستراتيجية العالمية لسلامة الطيران لعام ٢٠٠٦، وافق المجلس على "أن توصل الايكاو، بالتعاون مع جميع الدول وأصحاب المصلحة الآخرين إعداد نهج متكامل بشأن مبادرات السلامة استنادا الى خريطة الطريق لسلامة الطيران العالمي، والذي يمكن أن يقدم إطارا عالميا لتنسيق سياسات ومبادرات السلامة."

وتقدم الخطة العالمية للسلامة الجوية وسيلة تضمن تحسين السلامة حول العالم من خلال مبادرات السلامة بتنسيق الجهد، مما يقلل من عدم الاتساق والازدواجية. ويتمثل الهدف الرئيسي للخطة العالمية للسلامة الجوية في توفير إطار مرجعي مشترك لجميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك الدول والجهات التنظيمية، ومشغلو شركات الطيران، والمطارات، وشركات تصنيع الطائرات، ورباطات الطيارين، ومنظمات السلامة، والجهات المسؤولة عن تقديم خدمات الحركة الجوية. وسوف تتسق الخطة العالمية للسلامة الجوية وتقود سياسات ومبادرات السلامة على الصعيد العالمي، وتقلل بذلك من مخاطر وقوع الحوادث في الطيران التجاري. وثمة مجالات جوهرية ثلاثة للعمل المطلوب: الإجراءات من جانب الدول، والإجراءات من جانب صناعة الطيران، والإجراءات الإقليمية. وتحتوي خريطة الطريق على منهجية وعملية لاعادها وتنفيذها في مختلف مناطق العالم.

تمثل الخطة العالمية للسلامة الجوية، الى جانب الخطة العالمية للملاحة الجوية، الإطار الذي ينبغي أن يتم فيه تطوير خطط التنفيذ شبه الإقليمية والوطنية، بما في ذلك العملية الراهنة.

عقد فريق من خبراء الطيران من عدة حكومات أفريقية، ومن حكومة الولايات المتحدة، والبنك الدولي، واللجنة الأفريقية للطيران المدني، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، وشركة بوينغ وشركة ارباص، والاتحاد الأوروبي والايكاو اجتماعا غير رسمي لتبادل الآراء (في واشنطن العاصمة، ٢٥-٢٦/١/٢٠٠٧) حول تنفيذ خريطة الطريق لسلامة الطيران العالمي في أفريقيا. وقد نظم الاجتماع المدير العام للطيران المدني في هولندا ومؤسسة السلامة الجوية.

٢-١٥-١ أجواء آمنة لأفريقيا

بدأت الولايات المتحدة تنفيذ برنامج أجواء آمنة لأفريقيا في عام ١٩٩٨ لزيادة عدد الدول الأفريقية التي تلتزم بقواعد الايكاو القياسية لسلامة الطيران، ولتحسين الأمن في مطارات الإقليم. وترتكز مبادرة الأجواء الآمنة لأفريقيا على إجراء عمليات تقييم للسلامة واستقصاءات أمنية في بلدان مختارة، وصياغة خطط عمل مع سلطات الطيران المدني الأفريقية لرفع ممارسات السلامة والأمن في أفريقيا الى مستوى القواعد القياسية المقبولة عالميا.

٣-١٥-١ خطة عمل لبيرفيل

أقر الوزراء المسؤولون عن النقل الجوي خطة عمل لبيرفيل في اجتماع للدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي في مايو ٢٠٠٦ بمدينة لبيرفيل، غابون. وكان من أهم النتائج ما تعهد به الوزراء من خفض معدل حوادث الطائرات في أفريقيا ليصل الى مستوى المتوسط العالمي بحلول عام ٢٠٠٨، ودعم وتقوية اللجنة الأفريقية للطيران المدني حتى تتمكن من القيام بدورها. وقرر الوزراء أيضا تعزيز سلطات الطيران المدني المستقلة، وإنشاء منظمات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة الطيران، ومساندة الشراكة من أجل برنامج السلامة في أفريقيا التابع لأياتا.

٤-١٥-١ فريق تعزيز السلامة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي (ASET)

وافق الوزراء الأفارقة المسؤولون عن الطيران المدني، خلال اجتماعهم في مدينة "صن سيتي"، في جنوب أفريقيا (٩ الى ١٦/٥/٢٠٠٥) على إنشاء فريق تعزيز السلامة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي. وقادت الأياتا إنشاء هذا الفريق الذي يهدف لتحديد أسباب واتجاهات الحوادث بدقة والتشجيع على اتخاذ الإجراءات التصحيحية بشكل نشط. ويجمع هذا الفريق السلطات التنظيمية، والجهات المسؤولة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية، ومشغلي المطارات، وشركات الطيران، وشركات تصنيع الطائرات.

٥-١٥-١ برنامج النقل الجوي المستدام في أفريقيا — الايكاو/البنك الدولي

الهدف من برنامج البنك الدولي هو الإسهام كثيرا في تحسين الظروف الاقتصادية والاجتماعية للبلدان والشعوب الأفريقية من خلال التنمية المستدامة لصناعة النقل الجوي الأفريقية. وثمة حاجة واضحة الى تفكير وتخطيط استراتيجي لتعريف وشرح الإجراءات الملموسة التي يجب أن تتخذ على المستويات الوطنية والإقليمية والقارية من أجل تهيئة الظروف الصحيحة لتطوير قطاع النقل الجوي الحيوي على نحو مستدام. وسيتم تنسيق تنفيذ هذا المشروع في علاقة مع الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا.

٦-١٥-١ التطورات التعاونية لبرنامج السلامة التشغيلية والصلاحية المستمرة (COSCAP) وغيرها من مشروعات التعاون الفني

من أجل تعزيز قدرات مراقبة السلامة داخل الدول، وضعت الايكاو من خلال برنامجها للتعاون الفني، برامج مشتركة بين الدول (أي إقليمية) تعرف باسم برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP). وتهدف هذه البرامج الى بلوغ مستوى من التعاون الإقليمي يضمن فاعلية التكاليف والاستغلال الأمثل للموارد البشرية. ويتمثل الهدف في التغلب على أوجه العجز في الموارد المالية والبشرية التي تركت تأثيرا سيئا على التنفيذ الفعال للالتزامات مراقبة السلامة الحكومية في الماضي، والتوصل بذلك الى تحقيق التجانس الإقليمي لقواعد السلامة وسياساتها وإجراءاتها.

هناك حاليا ثلاثة تطورات تعاونية بصدد مشاريع برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) في منطقة اعتماد الايكاو لغرب ووسط أفريقيا (WACAF): وهي كوسكاب — مجموعة اتفاق بانجول، وكوسكاب — الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA)، وكوسكاب — المجموعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا (CEMAC)، ومن المعتمزم إنشاء مشروعين في منطقة أفريقيا الشرقية والجنوبية (ESAF) وهما: كوسكاب — الاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي (SADC) وكوسكاب لسوق مشتركة لشرق أفريقيا والجنوب الأفريقي (COMESA). وتمول هذه المشاريع أساسا من الدول الأعضاء والمنظمات المانحة.

هناك مشروعات أخرى للتعاون الفني تمولها الدول وأصحاب المصلحة الآخرين وتغطي نطاقا واسعا من الأنشطة، بما في ذلك توفير البنية الأساسية والخدمات، وإعادة تعزيز قدرة سلطات الطيران المدني، والجهات المسؤولة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية، وخلافه. وتشمل بعض الأمثلة سلطة الطيران المدني الانتقالية للصومال (CACAS) التي تقدم خدمات معلومات الطيران في إقليم معلومات الطيران الصومالي، ومشروع إعادة تأهيل المهابط/المطارات لبعثة الأمم المتحدة في جمهورية الكونغو الديمقراطية (MONUC)، وإنشاء سلطة للطيران المدني في بوتسوانا، وتعزيز قدرة المديرية العامة للطيران المدني في غينيا الاستوائية، ضمن مشاريع أخرى.

٧-١٥-١ المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا/المحيط الهندي (APIRG)

أنشأ مجلس الايكاو المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا/المحيط الهندي في سنة ١٩٨٠، بناء على توصية من الاجتماع الإقليمي السادس للملاحة الجوية لأفريقيا/المحيط الهندي (١٩٧٩).

وتشمل أهداف المجموعة تأمين التنمية المستمرة والمتسقة للخطة الإقليمية، وتحديد المشكلات في مجال الملاحة الجوية، فضلا عن اقتراح الإجراءات الرامية الى حل هذه المشكلات.

تقوم المجموعة على نحو مستمر بتحديث وحفظ قائمة من أوجه القصور في مجالات التخطيط التشغيلي للمطارات، والاتصالات، والملاحة والاستطلاع، وإدارة الحركة الجوية، وخدمة الأرصاد الجوية، وخدمة البحث والإنقاذ، وخدمة

معلومات الطيران. ويجب التصدي لأوجه القصور هذه على وجه الاستعجال. ولن تكون المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا/المحيط الهندي مسؤولة عن تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا، ولكنها ستكون صاحبة إسهام للمساعدة في تنفيذها.

اقترحت أمانة المجموعة عقد الاجتماع القادم للمجموعة في الربع الأخير من سنة ٢٠٠٧، أي بعد ستة أشهر من فترة الثمانية عشر شهرا المعتادة. ويعتبر هذا الإطار الزمني مثاليا، لأن المجموعة هي الذراع التنفيذي في الإقليم، ويمكن إدخال الخطة التنفيذية الشاملة بناء على ذلك. وستكون هذه أيضا أول فرصة لمناقشة العناصر الفنية والنتائج السياسية للاجتماع رفيع المستوى (مونتريال، ٢٠٠٧/٩/١٧). ومن المزمع كذلك تقديم جدول أعمال الاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية في ذلك الوقت.

سوف ترتبط الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا ارتباطا وثيقا بأنشطة المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ.

١-١٥-٨ برنامج الاستراتيجية الموحدة

تأسس برنامج الاستراتيجية الموحدة بموجب القرار ٣٥-٧ الصادر عن الجمعية العمومية (الاستراتيجية الموحدة لحل أوجه القصور المتعلقة بالسلامة) وذلك للتوصل الى حلول للثغرات القائمة في مجال السلامة. واعترفت الجمعية العمومية عندما فعلت ذلك، بأن الدول المتعاقدة لا تمتلك كلها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة للقيام بأنشطة مراقبة السلامة على النحو الملائم. وتحقيقا لهذا الهدف، كلفت الجمعية العمومية المجلس أن يعتمد نهجا مرنا لتقديم المساعدة من خلال مكاتب الايكاو الإقليمية لدعم المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية. وقامت الايكاو بجهد هائل، من خلال الاستراتيجية الموحدة، بهدف تصحيح أوجه القصور وتقديم المساعدة في شكل خبراء في منطقتي الاعتماد نيروبي وداكار.

١-١٥-٩ رؤساء الطيران المدني في أوروبا

أوصى الاجتماع السادس والعشرون بعد المائة لرؤساء الطيران المدني في أوروبا (باريس، ٢٠٠٦/١٢/٦) بأن تواصل اللجنة الأوروبية للطيران المدني النهوض بنقل المعارف الفنية الأوروبية الى منظومة الطيران العالمية، وأن تقوم كخطوة أولى، بوضع جدول أعمال لدعم سلامة الطيران في أفريقيا. وقد اعتبرت هذه المبادرة تطورا إيجابيا وسوف تسهم كثيرا في جهود الايكاو.

١-١٥-١٠ برنامج تدقيق السلامة التشغيلية التابع لآياتا (IOSA)

إن برنامج تدقيق السلامة التشغيلية التابع لآياتا نظام للتقييم معترف به ومقبول دوليا لتقييم نظم الإدارة التشغيلية ونظم المراقبة في شركات الطيران. ومن خلال هذا البرنامج، تخضع هيكل شركات الطيران وإجراءاتها التشغيلية للمراجعة، مقابل قواعد وتوصيات الايكاو، بالإضافة الى أفضل الممارسات في الصناعة. وفي نهاية ٢٠٠٧ فان جميع أعضاء الآياتا سيخضعون للتدقيق حتى يثبتوا بنجاح قدرتهم على الاحتفاظ بعضوية الآياتا.

٢- وصف الخطة

١-٢ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لأفريقيا

من أجل التصدي للشواغل التي أعربت عنها لجنة الملاحة الجوية نتيجة لزيارة الى اقليم أفريقيا/المحيط الهندي، وافق المجلس على ضرورة إعداد خطة تنفيذية إقليمية شاملة لأفريقيا، ضمن جملة بنود، على أن تشمل المتطلبات من الموارد، وذلك في غضون ستة أشهر وأن يقدم التقرير عن الخطة الى المجلس في دورته ١٨١. ووافق المجلس أيضا على أنه ينبغي أن تقدم الخطة الى اجتماع يعقد في ٢٠٠٧/٩/١٧. وبعد ذلك، فان الاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية المقرر

عقده في أوائل الفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠٠٩-٢٠١٠ يجب أن يكون نقطة النفثيش لتقييم مدى التقدم المحرز في التنفيذ. ووافق المجلس أيضا على تكليف المكاتب الإقليمية بمتابعة الخطة، بمساندة وإرشاد وثيقين من المقرر. ودعا المجلس الأمين العام أيضا الى النظر في إمكانية إعداد مشروع قرار للجمعية العمومية حتى ينظر فيه المجلس.

٢-٢ العناصر التي تتطلب إجراءات فورية

من خلال تحليل البيانات والمعلومات المأخوذة من عدة مصادر، ومن بينها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لأفريقيا/المحيط الهندي (APIRG)، ونظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع (ADREP) وتقارير برنامج الأيكاو لتدقيق السلامة التشغيلية (IOSA)، وغيرها، سيتم تقرير العناصر التي تتطلب إجراء فوريا. وقد تشمل هذه العناصر صلاحية الطائرات للطيران، وعمليات الطائرات، وأوجه القصور في المطارات، والإبلاغ عن الحوادث والوقائع والتحقيق فيها، وأوجه القصور في الاتصالات، وعدم كفاية الموظفين المدربين، وعدم كفاية إعداد خطط العمل وتنفيذها، وغيرها.

٢-٣ أهداف الخطة

الأهداف على المدى القصير

- الانتهاء من إعداد الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا، بعد الحصول على إرشاد إضافي من لجنة الملاحه الجوية والمجلس من خلال عملية الموافقة، ومواصلة تعريف متطلبات الموارد والسفر في مهام استنادا الى الاستنتاجات المترتبة على تحليل للفجوات.
- تعزيز الدور القيادي للايكاو وزيادة المساعلة في تنسيق وإدارة البرنامج في جميع أنحاء إقليم أفريقيا/المحيط الهندي.
- وضع آليات التنفيذ بتطبيق منهجية خريطة الطريق لسلامة الطيران العالمي.
- التنفيذ الفعلي للخطة بالنسبة لتصحيح الثغرات المكتشفة من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) وبرنامج الأيكاو لتدقيق السلامة التشغيلية (IATA IOSA) وغيرها من أدوات التدقيق المشابهة بالإضافة الى الثغرات في البنية الأساسية التي تحددها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (APIRG)، والتي تعتبر في حاجة الى إجراء عاجل.
- تأمين الإدارة الفعالة للخطة.

الأهداف على المدى المتوسط

- تعزيز سلطات الطيران المدني بالنسبة لقدراتها على مراقبة السلامة.
- زيادة امتثال قواعد وتوصيات الايكاو وأفضل ممارسات الصناعة.
- زيادة عدد الموظفين المؤهلين على مستوى الصناعة والمراقبة.
- تحسين نوعية المفتشين وموظفي الطيران المدني من خلال التدريب.
- تأمين التحقيق في الحوادث والوقائع الخطيرة والإبلاغ عنها بشكل حيادي وبدون ملاحقة القائمين بالتحقيق والإبلاغ.
- تعزيز التعاون الإقليمي.
- تعزيز قدرة النظم الإقليمية وشبه الإقليمية لمراقبة السلامة.

- تأمين التنفيذ العاجل لنظم إدارة سلامة الطيران بالنسبة للمطارات والجهات المسؤولة عن تقديم خدمات الملاحة الجوية وشركات الطيران.
 - تحسين مستوى المساعدة المقدمة الى الدول الأقل تقدما في مجال مراقبة السلامة.
 - تقديم معارف الطيران التخصصية لتصبح في متناول الدول المستهدفة وذلك عبر الانترنت.
- الأهداف طويلة الأجل
- زيادة مصداقية الدول والمنظمات الإقليمية، واجتذاب المستثمرين والعملاء لصناعة النقل الجوي.
 - زيادة أهمية العملية العالمية لإعداد وتنفيذ القواعد والتوصيات بالنسبة للإقليم، وكذلك مشاركة الدول في عملية إعداد القواعد والتوصيات.
 - زيادة الشفافية في أنشطة مراقبة الطيران بالإقليم، بما يمكن من الحل السريع للمشكلات، والاتفاق على أولويات العمل على المستوى الإقليمي.
 - توفير نهج جيد البناء ومنسق لإشراك جميع أصحاب المصلحة الناشطين في الجهد الرامي الى زيادة سلامة الطيران في إقليم أفريقيا-المحيط الهندي، والسماح بتوجيه الجهود ليس فحسب الى الدول بل أيضا لجميع أصحاب المصلحة المعنيين بنظام النقل الجوي.
 - إنشاء التنسيق والتعاون في أنشطة التدريب المضطلع بها في إقليم أفريقيا-المحيط الهندي.

٢-٤ الرابطة بين خطة الإقليم الأفريقي والأهداف الإستراتيجية للايكوا

ترتبط أهداف الخطة ارتباطا وثيقا بالهدف الاستراتيجي A: السلامة — تعزيز سلامة الطيران العالمي، والهدف الاستراتيجي D: تعزيز كفاءة عمليات الطيران المدرجة في خطة أعمال الايكوا. وستكون الخطة التنفيذية لإقليم أفريقيا/المحيط الهندي متابعة عن كثب أيضا عن طريق البرنامج المتكامل للملاحة الجوية (ANIP).

٢-٥ النتائج المتوقعة من الخطة

إن نتائج الخطة سيتم قياسها، الى الحد الممكن، في ضوء مؤشرات/مقاييس الأداء المتضمنة في الخطة العالمية للسلامة الجوية وخريطة الطريق بالإضافة الى المقاييس الأخرى المشتقة من قواعد الايكوا القياسية. وتشمل ما يلي:

- تحسين سجل سلامة الطيران للإقليم بأكمله.
 - ربط أعمال التنفيذ المنسقة بالقرارات رفيعة المستوى وخطط العمل الأخرى مثل خطة عمل ليبيرفيل، وبرنامج الايكوا/البنك الدول للنقل الجوي المستدام في أفريقيا.
 - تنسيق أعمال جميع أصحاب المصلحة الذين يقدمون المساعدة للدول في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي.
 - تعزيز كفاءة وسلامة نظام النقل الجوي للجمهور العام في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي.
- وسوف تؤدي الخطة أيضا الى ما يلي:
- إيجاد نهج أعمال جديد داخل الايكوا لتمكين المكاتب الإقليمية من القيام بمهمة الايكوا بشكل مستدام.
 - تمكين مديري الايكوا الإقليميين من مواجهة التحدي المتمثل في تنفيذ الخطة — ومساءلتهم عن مجهوداتهم.
 - تحسين التنسيق والتعاون مع الصناعة.

- إيجاد نهج جيد البناء لإدارة البرنامج بالنسبة للأنشطة التي تقوم بها الايكاو وأصحاب الأدوار الآخرون في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي.

٣- إدارة البرنامج وتنفيذه

١-٣ إدارة الخطة

في إطار الخطة، سيستفيد كل إجراء متخذ في الإقليم من نهج نظامي قائم على المقاييس لإدارة البرنامج. وبالرغم من أن الايكاو لن تكون مسؤولة مباشرة عن تنفيذ كل الأنشطة في الإقليم، فهي في وضع مثالي للعمل كنقطة مركزية لتنسيق وإدارة البرنامج من أجل إحداث التغييرات. ولذلك، سيتطلب الأمر تدريب موظفي المكاتب الإقليمية بشكل مكثف على تخصصات إدارة البرنامج، ويجب أن تساير أنشطتهم وتهتدي بأنشطة التخطيط العالمي في مقر الايكاو. ولتسهيل هذه العملية، فإن خطة تنفيذ الملاحة الجوية وغيرها من أدوات تخطيط الأعمال في المقر ستمتد لتشمل المكاتب الإقليمية.

ستتم إدارة الخطة تحت إشراف المدير الإقليمي الأول الذي سيكون مسؤولاً أمام لجنة توجيهية (SC). وستتولى اللجنة التوجيهية وضع برنامج عمل في شكل خطط سنوية أولية لسنوات الخطة الأربع، وخطة عمل تفصيلية لسنة التشغيل الأولى مع تحديد الأهداف، والمخرجات والأنشطة المطلوب تنفيذها. وسوف ترصد اللجنة التوجيهية التقدم المحرز في الأنشطة المنفذة في إطار الخطة، وسوف تضمن عضوية اللجنة تمثيل جميع أصحاب المصلحة والأطراف المهمة.

٢-٣ إعداد الخطة وتنفيذها

تم إعداد الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا باتباع الخطوات المحددة في الخطة العالمية للسلامة الجوية، ويشمل ذلك تحديد أصحاب المصلحة الرئيسيين، وتحديد العناصر التي تسهم في تقوية مستويات السلامة، وتحديد المخاطر، وإجراء تحليل الفجوات، وإعداد الإجراءات الموصى بها على أساس الأولويات الموضوعية. وسوف تنفذ الخطة من خلال تطبيق عمليات إدارة البرنامج مع بيان أهداف واضحة ونواتج وأنشطة ومقاييس واضحة. وسوف تتضمن هذه العملية أيضاً رصدًا وتقييمًا مستمرين.

يبين الجدول التالي إدارة وتنفيذ الخطة من حيث أهدافه الفورية ونواتجه وأنشطته. ويحتوي الجدول أيضاً على مؤشرات أداء لغرض قياس النواتج.

مرحلة البرنامج	الأهداف	المخرجات	الأنشطة (تحدد من خلال تحليل للفجوات)	الإطار الزمني	المسؤوليات	مؤشرات/مقاييس الأداء
بدء الخطة والتقييم	إعداد خطة تنفيذية إقليمية شاملة لسلامة الطيران في أفريقيا، بما فيها متطلبات الموارد	خطة تنفيذية إقليمية شاملة لسلامة الطيران في أفريقيا	تحديد أصحاب المصلحة الرئيسيين تحديد جوانب القوة في السلامة والعناصر التمكينية (مثل المكاتب الإقليمية للايكافو) تحديد المخاطر التنسيق مع المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا/المحيط الهندي (APIRG) التخطيط لاجتماع رفيع المستوى قبل الجمعية العمومية	شهران بعد إعداد الخطة	أمانة الايكافو	الجلسة الخامسة للدورة ١٨١ لمجلس الايكافو

مرحلة البرنامج	الأهداف	المخرجات	الأنشطة (تحدد من خلال تحليل للفجوات)	الإطار الزمني	المسؤوليات	مؤشرات/مقاييس الأداء
تخطيط البرنامج	وضع أساليب التنفيذ	أموال كافية اللجنة التوجيهية مدير البرنامج تحليل الفجوات برنامج العمل مكتب البرنامج	وضع ميزانية البرنامج إنشاء آلية التمويل إنشاء اللجنة التوجيهية للبرنامج تعيين مدير المشروع وأعضاء فريق البرنامج إجراء تحليل الفجوات إعداد إجراءات الأولوية الموصى بها توفير المكاتب والمعدات المكتبية، وتعيين الموظفين الإداريين	٥ أشهر بعد إعداد الخطة	المجلس الأمانة العامة الأمانة العامة مدير البرنامج/فريق البرنامج/لجنة الأمانة العامة مدير البرنامج/المدير الإقليمي/الأمانة العامة/فرع الموارد البشرية	التمويل الملائم وصف الوظائف USOAP/IOSA/APIRG الخطة العالمية للسلامة الجوية المكتب المعني ومواصفات المعدات، الوصف الوظيفي
تنفيذ البرنامج	التنفيذ الفعال للخطة	تخفيض عدد الثغرات المحددة من خلال عمليات التدقيق	التنفيذ الفعال لخطط عمل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP)؛ القيام ببعثات لتقصي الحقائق القيام ببعثات مساعدة	٣ سنوات و ٦ أشهر بعد إعداد الخطة	مدير البرنامج / فريق البرنامج/الأمانة العامة / الدول المتعاقدة/COSCAPs/منظمات دولية أخرى مثل أياتا، ايفالبا، البنك الدولي/شركاء الصناعة/وخلافه	خفض معدل الحوادث في أفريقيا نتائج IOSA /USOAP القواعد القياسية والتوصيات الدولية والمواد الارشادية الصادرة عن الايكاو

مرحلة البرنامج	الأهداف	المخرجات	الأنشطة (تحدد من خلال تحليل للفجوات)	الإطار الزمني	المسؤوليات	مؤشرات/مقاييس الأداء
			<p>وضع المتطلبات التشغيلية إجراء دورات تدريبية والتدريب أثناء العمل</p> <p>تقديم مساعدة مباشرة للدول على الانترنت</p> <p>إعداد نظم فعالة للإبلاغ عن الوقائع وضمن وضع الأطر التشريعية والتنظيمية الملائمة</p> <p>إجراء نظام رصد مستمر (بما في ذلك عمليات التقييم والتدقيق وخلافه)</p> <p>وضع مجموعة بيانات فعالة عن سلامة الطيران ونظم تبادل المعلومات</p> <p>كفالة التحقيق الفعال في الوقائع والحوادث</p> <p>التنفيذ السريع لنظم إدارة السلامة وضع نظم مراقبة السلامة الإقليمية</p>		<p>مدير البرنامج/الأمانة العامة/لجنة الملاحة الجوية</p> <p>منسق الاجتماع الإقليمي للملاحة الجوية</p>	<p>أفضل الممارسات في الصناعة خطة سلامة الطيران العالمي</p> <p>خريطة الطريق لسلامة الطيران العالمي</p>

مرحلة البرنامج	الأهداف	المخرجات	الأنشطة (تحدد من خلال تحليل للفجوات)	الإطار الزمني	المسؤوليات	مؤشرات/مقاييس الأداء
			تنسيق أنشطة الاتحاد الأفريقي، وأفكاك، والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (APIRG) وجميع الفاعلين الرئيسيين الآخرين التخطيط للاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لأفريقيا/المحيط الهندي		مدير البرنامج/الأمانة العامة/لجنة الملاحة الجوية	
الرصد المستمر للبرنامج وتقييم إتمام البرنامج	كفالة الإدارة الفعالة للخطة	البرنامج والتقارير تقارير المجلس ولجنة الملاحة الجوية تقارير مكتب التدقيق والمراقبة (EAO) تقارير الى المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (APIRG)	عقد اجتماعات للجنة التوجيهية إدارة واستعراض التدقيق من جانب مكتب التدقيق والمراقبة (EAO) استعراض فني من جانب فرع دعم وتنمية التنفيذ رفع تقرير الى المجلس ولجنة الملاحة الجوية إعداد تقارير إتمام البرنامج	4 سنوات بعد إعداد الخطة	الأمانة العامة/المجلس لجنة الملاحة الجوية/ مدير البرنامج/المدير الإقليمي/ اللجنة التوجيهية	تقارير عمليات التدقيق دليل المكتب الإقليمي، النظام المالي للايكوا، دليل العمليات الميدانية - إدارة التعاون الفني

٤-٣ المتطلبات المالية والإدارة

ستدار المتطلبات المالية والمساهمات الطوعية للخطة من مقر الايكاو من خلال نظام الايكاو لتخطيط موارد المشروع. وسيتولى مسؤولية الإدارة العامة للخطة مدير البرنامج تحت إشراف اللجنة التوجيهية. أما التنسيق الشامل لخطة إقليم أفريقيا/المحيط الهندي مع مختلف أصحاب المصلحة فسوف يتم من جانب الأمانة العامة في المقر والمكاتب الإقليمية.

٥-٣ الخط الزمني وجدول الأنشطة

سوف تستمر المرحلة الأولى للخطة أربع سنوات. وعلى أساس التقييم الذي سيجرى بعد ثلاث سنوات للوقوف على مدى التقدم المحرز، سيتخذ المجلس قرارا بشأن المراحل والأنشطة التالية للخطة.

٦-٣ علامات رئيسية على الطريق

سيعقد اجتماع رفيع المستوى في ١٧/٩/٢٠٠٧ لمناقشة خطة إقليم أفريقيا/المحيط الهندي، وخصوصا المسائل المتعلقة بالسلامة في الإقليم. وسوف يسمح ذلك الاجتماع بالاستماع الى عروض من الايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني والأليات وغير ذلك من أصحاب المصلحة لإبراز المشكلات على أعلى مستوى. وسوف تقدم الايكاو الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا لتصادق عليها الدول الأعضاء في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي.

وتمشيا مع قرار مجلس الايكاو (في الجلسة ١٤ من الدورة ١٧٩) فإن الاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لأفريقيا/المحيط الهندي الذي سيعقد في الفترة الثلاثية القادمة سيكون بمثابة نقطة تفتيش لتقييم تنفيذ عناصر الخطة وسيوفر فرصة لتعزيز الالتزام عبر الإقليم على المستويين السياسي والفني. وسيكون هذا الاجتماع محفلا يجمع بين الدول والجهات المقدمة للخدمات والمنتفعين. وينبغي ملاحظة أن جدول أعمال الاجتماع الإقليمي للملاحة الجوية يرتبط على نحو وثيق بالخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا، وسوف يعد بالتوازي مع الخطة التنفيذية من أجل الحصول على موافقة المجلس. ولهذا الغرض، قام الأمين العام بتعيين منسق من الايكاو للاجتماع الإقليمي للملاحة الجوية لضمان تحقيق الاتساق والفعالية.

أما العلامات الرئيسية الأخرى على الطريق فسوف تتضمن الاجتماع السادس عشر للمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (APIRG) (كيغالي، رواندا، ١٩ الى ٢٣/١١/٢٠٠٧)، والاجتماعات النصف سنوية التي ستعدها اللجنة التوجيهية، وأنشطة التقييم. وقد يتم تحديد علامات رئيسية إضافية بعد إجراء تحليل الفجوات. وسوف تتولى لجنة الملاحة الجوية والمجلس استعراض الحاجة الى مواصلة الخطة على أساس تقرير عن التقدم المحرز بعد ثلاث سنوات.

٧-٣ دور أصحاب المصلحة

إن أصحاب المصلحة في قطاع الطيران المدني هي الدول والايكاو وشركات الطيران والمشغلون الجويون، والمطارات، ومقدمو خدمات الملاحة الجوية، وشركات صناعة الطائرات والمعدات، ومنظمات الصيانة والتوصيلات، والمنظمات الإقليمية، والمنظمات الدولية وممثلو الصناعة.

وسوف يسعى شركاء الايكاو الى بلوغ أهداف الخطة، وسيكونون ممثلين في كل مرحلة من مراحل إعدادها وتنفيذها. وسوف يمثل أصحاب المصلحة في اللجنة التوجيهية. ويحتوي المرفق (ب) على قائمة مقترحة بأصحاب المصلحة.

٨-٣ نواحي القوة في السلامة والعناصر التمكينية

إن الايكاو لها صلاحيات عريضة ولديها خبرات واسعة وقدرات كبيرة على تحقيق النمو والاستقرار على الأجل الطويل داخل الإقليم. وتشمل نواحي القوة الأخرى التي يقوم عليها التنفيذ الفعلي للخطة تلك النواحي التي اقترحت بالفعل في

خريطة الطريق لسلامة الطيران العالمي. وفي هذا الخصوص، فمن المتوقع أن تلعب مكاتب الايكاو الإقليمية في أفريقيا دورا رئيسيا كعناصر تمكينية لتنفيذ الخطة. فالمكاتب الإقليمية لديها اتصال مباشر مع الدول في مناطق اعتمادها، ويمكن بالتالي أن تسهم بالمساعدة على المستوى التنظيمي. وللقيام بالأنشطة على مستوى المنتفعين، فإن الأليات وعملية الأياتا لتدقيق السلامة التشغيلية (IOSA) ستقومان بدور مهم. وتشمل الجهات التمكينية الأخرى البنك الدولي واتحاد شركات الطيران الأفريقية (AFRAA) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) وشراكة الأياتا لمبادرة السلامة والمجتمعات الاقتصادية الإقليمية وغيرها.

٩-٣ تحليل الفجوات

سيكون مدير البرنامج مسؤولا عن إجراء تحليل للفجوات، بالاستناد الى الخطة العالمية للسلامة الجوية، مع مراعاة نتائج التدقيق المترتبة على البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP) وبرنامج الأياتا لتدقيق السلامة التشغيلية (IOSA) وتقارير نظم الإبلاغ عن الحوادث والوقائع (ADREP) والثغرات التي تحددها المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (APIRG). ولدى إتمام التقييم الأولي، سيتم قبل انعقاد الجمعية العمومية وضع خطة تفصيلية، تشمل الإجراءات المقرر اتخاذها، والاستراتيجية التي يجب استخدامها، والموارد المالية اللازمة. وسوف ينفذ تحليل الفجوات بالتنسيق الوثيق وبالشراكة مع الصناعة ومع جميع أصحاب المصلحة الآخرين من خلال اللجنة التوجيهية. وجميع الأنشطة الناتجة عن استعراض البيانات الأولي وتحليل الفجوات التي تقتضي اشتراكا مباشرا من الايكاو ستخضع للمعايير الصارمة لعملية الإدراج في برنامج الملاحة الجوية المتكامل. وستساعد لجنة الملاحة الجوية في إعداد وتحديد أولويات صحائف المسائل لبرنامج الملاحة الجوية المتكامل.

١٠-٣ التنسيق مع البرامج والخطط الأخرى ذات الصلة

كما ورد ذكره في هذه الوثيقة، هناك عدد من البرامج والخطط الأخرى التي تنفذ في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي. ولتفادي ازدواج الجهد، سيتم تنسيق جميع مبادرات الطيران في الإقليم ضمن إطار الخطة. وسوف يتم هذا التنسيق على مستويات مختلفة تضم مقر الايكاو، والمكاتب الإقليمية واللجنة التوجيهية.

٤- المتطلبات من الموارد

إن تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا يندرج تحت الصلاحيات العامة لمكتبي داكار ونيروبي الإقليميين. غير أنه من الواضح أن هذين المكتبين ليست لديهما الموارد اللازمة لمساندة الخطة فعليا، وثمة حاجة الى استكمال الموارد المقدمة فعلا في إطار البرنامج العادي بسبب الحد الصارم الذي يفرض على الميزانية العادية للفترة الثلاثية المقبلة. وسيكون إسهام الأمانة العامة المباشر عن طريق إشراك الموظفين، في المقر وفي الأقاليم على السواء، وقد بدأ هذا الإسهام بالفعل. غير أنه سوف تلزم موارد إضافية، مثل مدير مخصص للبرنامج. وقد وافق المجلس على أنه يمكن الحصول على هذه الموارد الإضافية من خلال قرار من الجمعية العمومية يدعو الى تقديم مساهمات طوعية.

٤-١ الموارد المخصصة للخطة من البرنامج العادي

في البداية، ستكون الموارد الحالية في مكتبي نيروبي وداكار (انظر المرفق (أ)) المدرجة في ميزانية البرنامج العادي، ستكون مركزة نحو تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا. وسيتضمن ذلك ما يلي:

- الإشراف العام على تنفيذ الخطة وإدارتها بصفة أولية بواسطة المدير الإقليمي الأول للايكاو في أفريقيا،
- وتخصيص ثلاثة أرباع وقت المسؤولين الإقليميين الحاليين في المجالات اللازمة لتنفيذ الخطة.

٢-٤ الموارد الإضافية اللازمة لمساندة الخطة.

الوصف	إجمالي التكلفة التقديرية للسنوات الأربع الأولى	الإجراء
تشير التقديرات الأولية الى وجود متطلبات أخرى في المكاتب الإقليمية في أفريقيا الى خبراء في مجالات سلامة الطيران، والمطارات، والطرق الجوية والمساعدات الأرضية وإدارة الحركة الجوية (الحدود الدنيا للفصل الرأسى)** وكذلك الى مدير مخصص للبرنامج.	٢,٦ مليون دولار أمريكي*	تعيين خبراء
التدريب على إدارة البرنامج والمبادئ يعتبر مطلباً أساسياً بالنسبة لجميع الأشخاص القائمين على إدارة الخطة.	٥٠.٠٠٠ دولار أمريكي	متطلبات التدريب
ينبغي توفير موارد كافية لتمويل السفر في مهام لاعداد الخطة وتنفيذها.	٢٥٠.٠٠٠ دولار أمريكي	بعثات
ينبغي توفير موارد كافية لدعم تنظيم اجتماعات اللجنة التوجيهية. وسوف تستخدم حلول تكنولوجيا المعلومات لتخفيض التكاليف، اذا أمكن ذلك.	١٢٠.٠٠٠ دولار أمريكي	اجتماعات اللجنة التوجيهية
تمويل عقد ندوات وورش عمل في الدول.	٢٠٠.٠٠٠ دولار أمريكي	ندوات وورش عمل في الدول
حاسبات آلية للموظفين الاضافيين وامدادات مكتبية، ووسائل الاتصال، والأثاث، وخلافه.	١٠٠.٠٠٠ دولار أمريكي	مكتب البرنامج
فترة أربع سنوات	٣ ٧٧٠.٠٠٠ دولار أمريكي	المجموع
المبلغ الكلي المطلوب سنوياً: ٩٤٥.٠٠٠ دولار أمريكي		
* استناداً الى افتراض تعيين خمسة موظفين من الفئة التخصصية وموظف واحد من فئة الخدمات العامة لأداء الواجبات الادارية.		
** لا يمكن تحديد عدد الخبراء الاضافيين المطلوبين في مختلف المجالات إلا بعد انجاز تحليل الفجوات حسبما ورد وصفه في الفقرة ٤-٩.		

٥ - مجموع تقديرات الميزانية

بالإضافة الى الموارد الحالية في البرنامج الإقليمي والتي ستخصص لتنفيذ المرحلة الأولية للخطة، تقدر الاستثمارات اللازمة بحوالي ٣,٧٧ مليون دولار أمريكي لفترة السنوات الأربع، أي حوالي ٩٤٥.٠٠٠ دولار أمريكي سنوياً. وسوف يتم إعداد المتطلبات النهائية من الموارد، بما في ذلك السفر في مهام، بعد إتمام تحليل الفجوات.

٦ - الرصد والتقييم

ستقوم لجنة الملاحظة الجوية برصد وتقييم تنفيذ الخطة، وترفع تقاريرها الى المجلس عن النتائج المحققة. وسيضمن ذلك استعراض أوجه القصور المحددة من جانب المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (APIRG) وتقرير الاجتماع السادس عشر للمجموعة وجدول أعمال الاجتماع الإقليمي للملاحظة الجوية وكذلك تقريره.

١-٦ الرصد والجدول الزمني لرفع التقارير والمسؤوليات

المنتج	الفرد المسؤول عن الإبلاغ	الفرد أو المجموعة التي ترفع إليها التقارير	تاريخ الإبلاغ
تحليل الفجوات	مدير البرنامج / المدير الإقليمي	اللجنة التوجيهية	الاجتماع الأول
خفض معدل الحوادث في الإقليم الى أقل من المتوسط العالمي	مدير البرنامج / المدير الإقليمي	اللجنة التوجيهية، لجنة الملاحة الجوية والمجلس	كل ستة أشهر
زيادة عدد الدول في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي التي تلتزم بقواعد الايكاو للسلامة الجوية وبأفضل ممارسات الصناعة	مدير البرنامج / المدير الإقليمي	اللجنة التوجيهية، لجنة الملاحة الجوية والمجلس	كل ستة أشهر
أعداد كافية من المفتشين المؤهلين والموظفين الفنيين في سلطة الطيران المدني	مدير البرنامج / المدير الإقليمي	اللجنة التوجيهية، لجنة الملاحة الجوية والمجلس	كل ستة أشهر
تقارير البرنامج، وتقارير المجلس، وتقارير لجنة الملاحة الجوية، وتقارير التدقيق	مدير البرنامج / المدير الإقليمي، مكتب تنسيق البرنامج/فرع دعم وتنمية التنفيذ	رئيس اللجنة التوجيهية	كل ستة أشهر
تقرير الدورة ٣٧ للجمعية العمومية للايكاو	المدير الإقليمي/مكتب تنسيق البرنامج/فرع دعم وتنمية التنفيذ	الجمعية العمومية	بعد ثلاث سنوات
تقارير المجموعة الإقليمية (APIRG)	أمين المجموعة/مكتب تنسيق البرنامج	لجنة الملاحة الجوية والمجلس	سنويا
نظام للأسئلة والأجوبة قائم على الانترنت	مكتب تنسيق البرنامج	لجنة الملاحة الجوية	سبتمبر ٢٠٠٧

٧- الميزانية وترتيبات التمويل

سوف يمول جزء من الخطة الأولية من ميزانية الفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠ وسوف يحدد الأمين العام والمجلس مستوى التمويل. غير أن الأمر سيتطلب موارد إضافية لتنفيذ الخطة على مدى فترة السنوات الأربع.

٧-١ الحاجة الى قرار من الجمعية العمومية

ينبغي الإشارة الى أن المجلس دعا الأمين العام الى إعداد مشروع قرار من الجمعية العمومية لدعم تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في أفريقيا ولطلب مساعدة إضافية من الدول والصناعة في هذا الجهد العالمي. ومن

المقترح الاتصال بالدول والمانحين لتقديم مساهمات طوعية مالية وعينية لتمويل البرنامج. وفي ٣٠/٥/٢٠٠٧، وافق المجلس على الحاجة الى قرار من الجمعية العمومية يدعو الى تقديم مساهمات طوعية. وستكلف الأياتا بتدبير الأموال من صناعة النقل الجوي. وسيقدم أيضا طلب تمويل الى التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران.

الميزانية المقترحة				مصادر الأموال	الموارد اللازمة	الأنشطة الرئيسية	الجهة المسؤولة	الإطار الزمني	مخرجات البرنامج	هدف البرنامج
٢٠١٠ US\$	٢٠٠٩ US\$	٢٠٠٨ US\$	٢٠٠٧ US\$							
				البرنامج العادي	5 P 1 GS	تحديد أصحاب المصلحة الرئيسيين تحديد جوانب القوة والعناصر التمكينية، مثل مكاتب الايكاو الإقليمية تحديد المخاطر التنسيق مع المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا/المحيط الهندي (APIRG) التخطيط لاجتماع رفيع المستوى قبل الجمعية العمومية	الأمانة	شهران	خطة تنفيذية لإقليم أفريقيا/المحيط الهندي	إعداد خطة تنفيذية إقليمية شاملة لسلامة الطيران في أفريقيا، بما في ذلك متطلبات الموارد

الميزانية المقترحة				مصادر الأموال	الموارد اللازمة	الأنشطة الرئيسية	الجهة المسؤولة	الإطار الزمني	مخرجات البرنامج	هدف البرنامج
٢٠١٠ US\$	٢٠٠٩ US\$	٢٠٠٨ US\$	٢٠٠٧ US\$							
				البرنامج العادي		وضع ميزانية تفصيلية للبرنامج انشاء آلية للتمويل انشاء اللجنة التوجيهية للبرنامج تعيين أعضاء الفريق اجراء تحليل للفجوات وضع اجراءات ذات أولوية موصى بها توفير مكاتب وشراء معدات مكتبية، وتعيين الموظفين الاداريين	المجلس الأمانة الأمانة مدير البرنامج/ فريق البرنامج/ الأمانة/ لجنة الملاحة الجوية مدير البرنامج/ المدير الاقليمي/ الأمانة/ فرع الموارد البشرية	٥ أشهر	الأموال الكافية اللجنة التوجيهية مدير البرنامج تحليل الفجوات برنامج العمل مكتب البرنامج	وضع أساليب التنفيذ

الميزانية المقترحة				مصادر الأموال	الموارد اللازمة	الأنشطة الرئيسية	الجهة المسؤولة	الإطار الزمني	مخرجات البرنامج	هدف البرنامج
٢٠١٠ US\$	٢٠٠٩ US\$	٢٠٠٨ US\$	٢٠٠٧ US\$							
٥٣٠.٠٠٠	٥٣٠.٠٠٠	٥٣٠.٠٠٠	٥٣٠.٠٠٠			<p>التنفيذ الفعال لخطط الأعمال الموضوعه من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة</p> <p>تنفيذ زيارات لتقصي الحقائق</p> <p>القيام ببعثات للمساعدة وضع المتطلبات التنظيمية</p> <p>إجراء دورات تدريبية وتدريب أثناء العمل</p> <p>توفير مساعدة الى الدول عبر الانترنت</p> <p>وضع نظم فعالة للإبلاغ عن الوقائع وضمان وجود الأطر التشريعية والتنظيمية الملائمة</p> <p>تنفيذ نظام للرصد المستمر (بما في ذلك</p>	مدير البرنامج	ثلاث سنوات ونصف سنة	<p>خفض عدد أوجه القصور المحددة من خلال عملية التدقيق</p> <p>خفض عدد أوجه القصور المحددة من خلال المجموعة الإقليمية (APIRG)</p> <p>الاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لأفريقيا/المحيط الهندي (AFI/RAN) (٢٠٠٩-٢٠٠٨)</p>	التنفيذ الفعال للخطة

الميزانية المقترحة				مصادر الأموال	الموارد اللازمة	الأنشطة الرئيسية	الجهة المسؤولة	الإطار الزمني	مخرجات البرنامج	هدف البرنامج
٢٠١٠ US\$	٢٠٠٩ US\$	٢٠٠٨ US\$	٢٠٠٧ US\$							
						عمليات التقييم والتدقيق وخلافه) إعداد نظم فعالة لجمع وتبادل بيانات سلامة الطيران ضمان إجراء تحقيق فعال في الوقائع والحوادث التنفيذ المعجل لنظم إدارة السلامة إنشاء نظم إقليمية لمراقبة السلامة تنسيق الأنشطة مع الاتحاد الأفريقي وأفكاك والمجموعة الإقليمية وجميع أصحاب الأدوار الآخرين التخطيط لعقد الاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لأفريقيا/ المحيط الهندي				

الميزانية المقترحة				مصادر الأموال	الموارد اللازمة	الأنشطة الرئيسية	الجهة المسؤولة	الإطار الزمني	مخرجات البرنامج	هدف البرنامج
٢٠١٠ US\$	٢٠٠٩ US\$	٢٠٠٨ US\$	٢٠٠٧ US\$							
٣٠.٠٠٠	٣٠.٠٠٠	٣٠.٠٠٠	٣٠.٠٠٠			عقد اجتماعات للجنة التوجيهية استعراض الإدارة والتدقيق من جانب مكتب التقييم والتدقيق استعراض فني من فرع دعم وتنمية التنفيذ رفع تقرير الى المجلس ولجنة الملاحاة الجوية إعداد تقارير إنهاء البرنامج	الأمانة/المجلس لجنة الملاحاة الجوية/مدير البرنامج/المدير الإقليمي/اللجنة التوجيهية		تقارير البرنامج تقارير المجلس ولجنة الملاحاة الجوية تقارير التدقيق من مكتب التقييم والتدقيق تقارير المجموعة الإقليمية (APIRG)	ضمان الإدارة الفعالة للخطة
						تقرير الحاجة الى الاستمرار في الخطة قبل نهاية السنوات الأربع بسنة واحدة	الأمانة/لجنة الملاحاة الجوية/المجلس	بعد ٣ سنوات	لجنة الملاحاة الجوية والمجلس	الاستمرار في الخطة بعد السنوات الأربع الأولى

المرفق (أ)

الموارد من الفئة التخصصية في المكتب الإقليمي لغرب ووسط أفريقيا
والمكتب الإقليمي لشرق وجنوب أفريقيا

مكتب غرب ووسط أفريقيا (داكار)
موظفو الفئة التخصصية الحاليين

المستوى	المجال
P-O	١ المدير الإقليمي
P-5	٢ نائب المدير الإقليمي
P-4	٣ CNS
P-3	٤ CNS (شاغرة)
P-4	٥ ATM/SAR
P-4	٦ MET
P-2	٧ AIS/Charts
P-2	٨ الإدارة
P-4	٩ AGA

مكتب شرق وجنوب أفريقيا (نيروبي)
موظفو الفئة التخصصية الحاليين

المستوى	المجال
PO	١ المدير الإقليمي
P- 5	٢ نائب المدير الإقليمي
P-4	٣ CNS
P-4	٤ ATM/SAR
P-4	٥ MET
P-3	٦ ATM/SAR
P-2	٧ الإدارة
P-4	٨ AGA
P-4	٩ سلامة الطيران

المرفق (ب)

أصحاب الأدوار/الشركاء الرئيسيون

تم تحديد أصحاب الأدوار التاليين وفقا لخريطة الطريق:

السلطات الحكومية الدولية/المنظمات

- سلطات الطيران / وكالات السلامة (إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية، المديرية العامة للطيران المدني الفرنسية، سلطة الطيران المدني الهولندية، وغيرها)
- البنك الدولي
- مصرف التنمية الأفريقي
- الاتحاد الأوروبي

السلطات الحكومية الدولية/المنظمات/المجموعات

- الاتحاد الأفريقي
- ECOWAS - الجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا
- SADC - الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي
- UEMOA - الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا
- UNECA - اللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة

منظمات السلامة الإقليمية

- AAMAC - سلطات الطيران المدني لأفريقيا ومدغشقر
- أفكاك - اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك هي لجنة الطيران المدني في الاتحاد الأفريقي)
- AFRASCO - مجلس السلامة لشركات الطيران الأفريقية
- ASET - فريق تعزيز السلامة في أفريقيا/المحيط الهندي
- اسيكنا - وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر
- BAGASO - منظمة سلامة الطيران التابعة لمجموعة اتفاق بنجول
- FSF - مؤسسة سلامة الطيران

منظمات الصناعة

- أياتا - الاتحاد الدولي للنقل الجوي
- إيفالبا - الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية
- شركات تصنيع الطائرات: إيرباص، بوينغ، ATR وغيرها
- AFRAA - اتحاد شركات الطيران الأفريقية
- ACI-Africa - المجلس الدولي للمطارات - أفريقيا
- CANSO - منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية
- ISSG - الفريق المعني باستراتيجية سلامة الصناعة