



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٢٣ من جدول الأعمال: المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs)

إنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) في إفريقيا

(ورقة مقدمة من ٥٣ دولة متعاقدة^١، أعضاء في

اللجنة الأفريقية للطيران المدني)

الموجز التنفيذي

تحل ورقة العمل هذه حالة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في إفريقيا وتقتراح إجراءات تعزز المنظمات الموجودة بالفعل وتيسير عملية إنشاء منظمات أخرى.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

(أ) الأخذ علماً بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه؛

(ب) الموافقة على أن تواصل الإيكاو دعم إنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في إفريقيا.

Doc 9734, Safety Oversight Manual, Part B – *The Establishment and Management of a Regional Safety Oversight System*

المراجع:

١- المقدمة

١-١ قدم برنامج دعم التنفيذ والتنمية - السلامة المساعدة إلى عدد من الدول التي أُحيلت إلى مجلس استعراض نتائج التدقيق. ويمكن برنامج دعم التنفيذ والتنمية أيضاً الترويج للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية كسبل فعالة لتعزيز قدرات الدول على مراقبة السلامة.

٢-١ وتبين نتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بوضوح أن دولا عديدة لا تزال مقصرة في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية للإيكاو.

^١ الجزائر، أنغولا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية إفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، الجماهيرية العربية الليبية، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، ساو تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب إفريقيا، السودان، سوازيلند، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زيمبابوي.

٣-١ بالإضافة إلى ذلك، توضح نتائج عمليات تدقيق مراقبة السلامة أنه لا تزال هناك بعض المشاكل في إفريقيا فيما يخص تعيين عدد كاف من الموظفين المؤهلين من ذوي الخبرة اللازمة للاضطلاع بمهام مراقبة السلامة وتدريبهم والحفاظ عليهم. وبسبب هذه المشاكل، تشوب صناعة الطيران عيوب تتعلق بالمهارات والتي تعرض سلامة الطيران للخطر بشكل عام.

٢- المناقشة

١-٢ كثيرة هي الدول الإفريقية التي تفتقر لأنشطة مناسبة في مجال الطيران التي يمكن أن تحقق الموارد اللازمة. ولا يكفي انخفاض حجم النشاط لتشغيل نظام صالح عمليا لمراقبة السلامة. ولتجاوز هذه المشكلة، يمكن أن تتيح المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية الحصول على الخبرة اللازمة بواسطة تبادل وحشد الموارد.

٢-٢ توجد حاليا منظمتان إقليميتان لمراقبة السلامة الجوية تم إنشاؤهما في إفريقيا هما منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول ووكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد إفريقيا الشرقية. أما مشاريع الوثائق التي تنظم مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في المناطق دون الإقليمية لإفريقيا (مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران-الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا، ومشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران- الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا، ومشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران- الاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي) فتشمل أيضا هدف الانتقال من مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران إلى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية. وتحتاج المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية الحالية إلى الدعم والموارد اللازمة لكي تصبح فعالة. وبالرغم من ميزة وجود تمويل من الجهات المانحة، ينبغي التركيز على المصادر المستدامة للتمويل التي تحظى بدعم الدول الأعضاء ذاتها في المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية. ونظرا لأن عدة دول إفريقية معروضة على مجلس استعراض نتائج التدقيق هي بالفعل أعضاء في التجمعات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة (مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة) هذا يعني أن الهيئات الإقليمية لم تصبح بعد فعالة على النحو المطلوب. وتحتاج الهيئات الإقليمية الإفريقية إلى مزيد من الموارد للاضطلاع بمهامها ووظائفها بفعالية أكثر في مجال مراقبة السلامة بالنيابة عن الدول الأعضاء لديها.

٣-٢ وينبغي للدول الإفريقية أن تنشئ أفرقة مشتركة من المفتشين المؤهلين يكونون تحت تصرف المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية ومشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران لإجراء عمليات التفنيس وغيرها. ومن الأمثلة هناك النظام التعاوني للمفتشين الذي تم إنشاؤه لمشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران- مجموعة اتفاق بانجول/ منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول.

٤-٢ ونشير تجربة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية الموجودة إلى أن هذه الإجراءات تعتبر واحدة من الوسائل الفعالة لمساعدة الدول على الاضطلاع بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة. ويمكن أن تشكل أداة قوية لخفض التكاليف وتعزيز مواعمة تطبيق القواعد والتوصيات الدولية للإيكافو.

٥-٢ وهكذا، ينبغي أن تعمل جميع المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية نحو مطابقة القواعد، واللوائح التنظيمية والإجراءات. ويمكن أن تساعد المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية على مواجهة النقص الناشئ في المهنيين العاملين في مجال الطيران باستخدام الموارد بكفاءة أكثر. والدول التي تشارك بنشاط في المنظمات الإقليمية الفعالة لمراقبة السلامة هي التي ستستفيد أكثر.

٣- ما هي الإجراءات اللازمة لتحسين مستوى منظمات مراقبة السلامة الإقليمية؟

١-٣ وافق المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة للعام ٢٠١٠ على التوصية التالية ٣/٣ المتعلقة بترتيبات مراقبة السلامة على المستوى الإقليمي:

أ) ينبغي للدول مساندة الايكاف في الجهود الرامية إلى تعزيز تطوير واستدامة منظمات مراقبة سلامة إقليمية؛

ب) وينبغي للدول أن تشارك في منظمات مراقبة السلامة الإقليمية وأن تدعمها كلما كان ذلك ممكناً؛

ج) ينبغي للايكاف أن تستكشف تطوير حلول بديلة في الحالات التي يكون تطوير منظمات مراقبة سلامة إقليمية متعذراً؛

د) وينبغي للايكاف أن تقوم بتحديث الإرشادات الخاصة بمنظمات مراقبة السلامة الإقليمية في وثيقة الايكاف Doc 9734، دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (ب) - إنشاء وإدارة جهاز إقليمي لمراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك الإرشادات المتعلقة بتمويل مستدام لمنظمات مراقبة السلامة الإقليمية. ونماذج أعمالها الخاصة.

٢-٣ وتعتبر الرغبة السياسية للدول المعنية بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، كما اتضح بالفعل، عنصراً أساسياً لنجاحها. وينبغي للايكاف والجهات المعنية الأخرى أن تواصل بذل جهودها لتعزيز تلك الرغبة السياسية من خلال الترويج لمراقبة السلامة على المستوى الإقليمي.

٣-٣ ينبغي لأنشطة التعاون الفني للايكاف، وصندوق التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية ومساعدة الجهات المعنية الأخرى، الموجهة إلى الدول التي تنقصها القدرة على إنشاء نظام وطني للمراقبة، أن تركز على إنشاء المنظمات الإقليمية المستدامة لمراقبة السلامة الجوية.

٤-٣ ويمكن أن تؤدي الدول الأكثر تقدماً في المنطقة دوراً جدياً إيجابياً في مساعدة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

٤- الاستنتاج

١-٤ تدعم الدول الإفريقية إنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في إفريقيا باعتبارها وسيلة فعالة لتعزيز قدرات الإقليم على مراقبة السلامة.

٢-٤ وتعمل لجنة أفكاف عن كثب مع الاتحاد الإفريقي، والشراكة الاقتصادية الجديدة من أجل تنمية أفريقيا، والمكاتب الإقليمية للايكاف المعتمدة لدى الدول الإفريقية والدوائر الاقتصادية الإفريقية من أجل حث الحكومات الإفريقية على الاستثمار في المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية ودعمها.

٣-٤ وستواصل لجنة أفكاف العمل مع الدول لوضع آليات ضرورية لحشد المفتشين الأفارقة والاستعانة بهم بشكل منسق.

٤-٤ وبناء عليه، يرجى من الجمعية العمومية أن تتخذ الإجراء اللازم على النحو المبين في الموجز التنفيذي.