A40-WP/220
EX/83
5/8/19

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ٢٠: عدم ترك أي بلد وراء الركب

التعاون الإقليمي

(مقدمة من جنوب أفريقيا)

الموجز التنفيذي

يدور التعاون الفني حول التعاون وإقامة الشراكات وتقديم ما يلزم من مساعدة إلى البلدان النامية للوفاء بالتزاماتها الدولية في الالتزام بالقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو وفي تنفيذ خطط الطيران العالمية وتعزيز السلامة والأمن وكذلك تنمية قطاع الطيران المدني بصورة عامة، بما في ذلك تنمية الموارد البشرية.

وتمتد استراتيجية التعاون الإقليمي لتشمل التخطيط والتنفيذ الإستراتيجيين لمبادرة الإيكاو "عدم ترك أي بلد وراء الركب" حيث تعترف دول الجماعة الإنمائية في الجنوب الأفريقي (SADC) بوجود مستويات مختلفة من التنمية وعملية التحسين المستمر والتركيز على الالتزام بالمعايير العالمية. وينبغي أن يسمح التعاون على مستوى الدول بين الجهات التنظيمية وقطاع الطيران بتقديم المساعدة المناسبة في المكان المناسب وفي الوقت المناسب.

وتسلط هذه الورقة الضوء على أهمية وضع استراتيجية محددة للتعاون من أجل بناء الشراكات أو مساعدة الدول في تحديد احتياجاتها الأساسية لتحسين التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية. والغرض من هذه الورقة كذلك تشجيع الدول الأخرى التي قامت بذلك على التخطيط والتنسيق وتنفيذ التعاون الإقليمي بشكل استباقي.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بمحتوى ورقة العمل؛

ب) تشجيع الدول على العمل بشكل استباقي لضمان التخطيط والتنسيق والتنفيذ فيما يخص التعاون الإقليمي ورصد النتائج من أجل تحقيق تحسين سلامة وأمن الطيران.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بجميع أهداف الإيكاو الاستراتيجية.
الآثار المالية:	يمكن أن تتفاوت الآثار المترتبة حسب السيناريو قيد النظر. ففي ظل الظروف العادية ينبغي للدول التي تطلب المساعدة دفع ثمن الخدمات المقدمة. ومع ذلك قد تكون هناك حالات تحتاج فيها الدول إلى المساعدة ولكن قد لا تكون في وضع يسمح لها بالتسديد مقابل الخدمة وقد يلزم تأمين مصادر التمويل الخارجية.
المراجع:	البرنامج العالمي (التعاون الفني) مبادرة إيكاو الرئيسية (عدم ترك أي بلد وراء الركب) خطة الأمم المتحدة لأهداف التنمية المستدامة خطة الاتحاد الأفريقي للعام ٢٠٣٦ جمهورية جنوب أفريقيا – الأهداف السبعة في إطار برنامج (Apex) – الخطة الوطنية للتنمية

١- المقدمة

١-١ إن الغرض من هدف التنمية المستدامة للأمم المتحدة رقم ١٧ (UN SDG) هو بناء عالم أفضل وقبل كل شيء عالم دعامته التعاون. ويهدف الهدف رقم ١٧ من أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة إلى "تعزيز الشراكة العالمية من أجل التنمية المستدامة التي تكملها شراكات متعددة تقيمها الجهات المعنية لحشد وتقاسم المعرفة والخبرات والتكنولوجيا والموارد المالية لدعم تحقيق أهداف التنمية المستدامة في جميع البلدان ولا سيما البلدان النامية."

١-٢ وتشارك جنوب أفريقيا أيضًا في الإطار الاستراتيجي للاتحاد الأفريقي للتغيير الاجتماعي والاقتصادي للقارة على مدار السنوات الخمسين المقبلة والذي تم تحديده في خطة عام ٢٠٦٣. وتعكس تطلعات خطة الاتحاد الأفريقي لعام ٢٠٦٣ رغبتنا في تحقيق الرخاء المشترك والرفاه – من أجل الوحدة والتكامل ومن أجل إيجاد قارة من المواطنين الأحرار وآفاق موسعة. ويتمثل أحد الأهداف الأفريقية الطموحة السبعة في تحقيق الازدهار في أفريقيا بناءً على النمو الشامل والتنمية المستدامة. ويمكن أن يوفر الطيران شريان الحياة لإعادة تنشيط الاقتصادات الوطنية في جميع أنحاء أفريقيا والمساهمة في التنمية. وكلما زاد التعاون وتنسيق الجهود زادت فرصة التوسع لمستويات أعلى.

١-٣ ونفذت حكومة جنوب أفريقيا خطة تنمية وطنية ولديها سبعة (٧) مجالات ذات أولوية تهدف إلى القضاء على الفقر وتقليل عدم المساواة وخلق فرص العمل. والهدف رقم ٧ من ضمن المجالات ذات الأولوية في برنامج (Apex) هو: قارة أفريقية أفضل وعالم أفضل. وهذا يؤكد أنه لكي تحقق جنوب أفريقيا أولوياتها وأهدافها الوطنية يجب أن تكون الدولة مدفوعة بالتزاماتها الإقليمية والقارية والدولية.

١-٤ وتمشيا مع هذه الأولويات الدولية والقارية والوطنية، وضعت جنوب أفريقيا من خلال هيئة الطيران المدني لجنوب أفريقيا (SACAA) استراتيجية تعاون إقليمية لتحسين سلامة وأمن الطيران داخل القارة الأفريقية.

١-٥ ومن المسلم به أن سلامة وأمن الطيران يعتبران مسؤولية مشتركة بين الإيكاو والدول المتعاقدة والقطاع وغيرها من الجهات المعنية. ويختلف مستوى الأمن والسلامة من قارة إلى أخرى ومن إقليم إلى آخر ومن دولة إلى أخرى. وعلى الرغم من التقدم الكبير الذي تم إحرازه في تحسين سلامة وأمن الطيران في أفريقيا فإن المستوى الحالي لسلامة وأمن الطيران في أفريقيا يشير إلى أن الإقليم الأفريقي واحد من الأقاليم التي لا تزال فيه حاجة ماسة إلى التعاون والتآزر بحيث تُبذل جهود مدروسة من أجل تحسين الوضع. وأدركت جنوب أفريقيا دورها في أن تكون شريكا استراتيجيا في هذا الصدد.

١-٦ وحققت جنوب أفريقيا نسبة تنفيذ فعال (EI) أعلى من المتوسط العالمي في كل من القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بسلامة وأمن الطيران. ويتوافق تصنيف جنوب أفريقيا بشكل عام مع العديد من أهداف الإيكاو على سبيل المثال الملاحة القائمة على الأداء ونظام إدارة السلامة وغيرها. وعلاوة على ذلك كدولة ذات معدل تنفيذ فعال أعلى من ٦٥٪ تظل جنوب أفريقيا ملتزمة ومتعهدة بمساعدة الدول الأخرى التي يقل معدل تنفيذها الفعال عن ٦٠٪ وفقًا لبرنامج السلامة الجوية الوطني في إطار خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية ودعم الأهداف العالمية الطموحة المحددة في الخطة العالمية لأمن الطيران.

٢- المناقشة

٢-١ في ظل هذه الخلفية والسياق العام، تلتزم جنوب أفريقيا بتحقيق هذا التعاون والتآزر في القارة الأفريقية. وبشكل أكثر تحديدًا اعتمدت جنوب أفريقيا موقفًا شاملاً لكافة الجهات المعنية لموازنة احتياجات ومصالح وتوقعات تلك الجهات.

٢-٢ وقامت جنوب أفريقيا في السنوات الأخيرة بإيفاد بعثات للمساعدة الفنية بناءً على طلب مختلف الدول في القارة. وتمتد مهام المساعدة في جميع المجالات الوظيفية في المنظمة. وقد كان برنامج بعثات المساعدة الفنية ذا طبيعة تفاعلية مما أدى إلى نتائج غير قابلة للقياس والحاجة المفاجئة للموارد للاستجابة للطلبات العاجلة والحيوية. وفي السنة المالية ٢٠١٨-٢٠١٩، كانت هناك ٣٥ بعثة للتعاون الفني والمساعدة الفنية أجريت في مختلف البلدان في جميع أنحاء القارة في مجالات السلامة الجوية والأمن والملاحة الجوية.

٢-٣ وقررت جنوب أفريقيا اتباع نهج مدروس ونشط لإعداد استراتيجية محددة وخطة للتنفيذ بالنسبة للتعاون والتآزر.

٢-٤ والنتيجة المتوقعة هي استراتيجية التعاون وبناء العلاقات والتي ستؤثر بشكل كبير في تحسين جودة شبكة الطيران الأفريقية. وليس من المتوقع أن يكون هذا المجهود من جانب واحد بل عمل يمكن لجنوب أفريقيا من خلاله الاستفادة أيضًا من أقراننا في مجال الطيران والتعلم منهم.

٢-٥ وتعمل جنوب أفريقيا من خلال الهيئة الوطنية للطيران على اتباع نهج مدروس للمساعدة الإقليمية من أجل إزالة الحواجز التي تحول دون تنفيذ الرقابة الفعالة على السلامة والأمن. والهدف العام هو الاستجابة لمبادرة منظمة الطيران المدني الدولي "عدم ترك أي بلد وراء الركب" (NCLB) بطريقة منسقة ومنظمة وذات تأثير قابل للقياس.

٢-٦ وكان العنصر الرئيسي في إعداد استراتيجية التعاون الإقليمي مع دول الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC) هو التشاور مع سلطات الطيران بشكل فردي وفهم وتشخيص مستوى التنفيذ الفعال (EI) الخاص بها وتوفير أفضل موارد يمكن استخدامها في المساعدة والتعاون والتآزر لتحسين سلامة وأمن الطيران في هذا الإقليم. وقد تم ذلك بالتشاور مع جميع بلدان الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي. وبالإضافة إلى ذلك تم تحديد الجهات المعنية المختصة لتحقيق هذا الهدف والذي يشمل منظمات مراقبة السلامة الجوية الإقليمية (RSOO) والتي يمكن للدول من خلالها التعاون وتبادل الموارد لتحسين قدراتها على مراقبة السلامة. وتجدر الإشارة إلى أن منظمة مراقبة السلامة الجوية الإقليمية (RSOO) التابعة للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي هي منظمة السلامة الجوية للاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي (SASO).

٢-٧ وبشكل أكثر تحديداً تتضمن استراتيجية التعاون الإقليمي العناصر التالية لضمان فعالية أنشطة التخطيط والتنفيذ والرصد والتقييم:

أ) عملية إعداد استراتيجية التعاون الإقليمي؛

ب) نهج استراتيجية التعاون وانتقاء عناصر التركيز؛

ج) التعاون أو المساعدة – معايير اختيار الدول؛

د) تنفيذ الاستراتيجية الإقليمية؛

هـ) إدارة المخاطر؛

و) إدارة النتائج – الرصد والتقييم.

٢-٨ سيتم تنفيذ الاستراتيجية على ثلاث (٣) سنوات حيث سيتم التركيز على الدول التي أعربت بوضوح عن اهتمامها المحدد بالتعاون أو المساعدة الفنية. وفي بعض الحالات قد لا يكون لدى الدولة المتلقية الدعم المالي أو التمويل المناسب لإنجاز مشروع فني هام لتحسين مستوى السلامة لديها. وفي هذه الحالة بعد التقييم الكامل للحاجة والأهمية، قد تحتاج جنوب أفريقيا أيضًا إلى تحديد آليات التمويل اللازم لتكون قادرة على المساعدة فيما يخص الاحتياجات الناشئة من الدول.

٢-٩ ويشتمل البرنامج أيضًا على مجموعة من المزايا والمؤشرات لمراقبة ليس فقط البرنامج ولكن أيضًا النتيجة الإجمالية لهذه الاستراتيجية. والهدف هو ضمان اتباع نهج قائم على النتائج والآثار لتنفيذ الاستراتيجية. وبعد تحديد الأهداف والفوائد والنتائج لكل اختيار محدد، ستكون النتائج قابلة للقياس من خلال مجموعة المؤشرات والآثار المحددة من قبل جميع الجهات المعنية المختصة.

– انتهى –