



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٩ من جدول الأعمال: سلامة الطيران وآليات تنسيق التنفيذ الإقليمية الخاصة بالملاحة الجوية

دعم ومساعدة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهادئ

(ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) باسم الدول الأعضاء الأربعة والخمسين فيها^٢)

الموجز التنفيذي

تتناول الورقة بالمناقشة مقترحات لدعم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في أفريقيا والمحيط الهادئ.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية أن تقوم بما يلي:

- (أ) الإقرار بالدور الهام الذي تلعبه المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في أداء وظائف تأمين سلامة الرحلات الجوية خدمة للدول الأعضاء في إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004)، على صعيد إقليم أفريقيا والمحيط الهادئ؛
- (ب) حثّ دول الإقليم على مواصلة دعم وتعزيز المنظمات الإقليمية للسلامة الجوية من خلال استحداث آليات لتمويل تلك المنظمات تمويلا كافيا ومستمرًا وتفويض مزيد من وظائف مراقبة السلامة الجوية لها؛
- (ج) تشجيع الإيكاو على مواصلة دعم وتعزيز المنظمات الإقليمية للسلامة الجوية ودورها ضمن شبكة السلامة التابعة للإيكاو وذلك من خلال تسهيل حصولها على الدعم الفني وتيسير تشاطر الخبرات والمعارف فيما بين المنظمات وتعزيز التعاون المباشر بينها وبين الإيكاو ضمن إطار الخطة العالمية للسلامة الجوية؛
- (د) تطلب إلى الإيكاو أن تنفذ توصيات المنتدى العالمي بشأن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، لأغراض سلامة الطيران على الصعيد العالمي، المنعقد في سويسرا من ٢٢ إلى ٢٣/٤/٢٠١٧، ولا سيما تقييم تلك المنظمات بغرض تعزيزها؛
- (هـ) حثّ الإيكاو على استحداث آلية، بالتعاون مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني وغيرها من الشركاء، لدعم وتعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهادئ، وإعداد مبادرات تيسيرا لتحقيق أهداف وغايات الخطة العالمية للسلامة الجوية و"الخطة العالمية للملاحة الجوية" (GANP, Doc 9750) مع مراعاة خصوصيات الإقليم.

^١ النسختان الإنجليزية والفرنسية مقدمتان من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC).

^٢ الجزائر وأنغولا وبنين وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبيرونيدي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية إفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا والغالابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر ومالاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا وروندا وسان تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب إفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة
الآثار المالية:	قد يتعين النظر في طلب موارد إضافية من الشركاء.
المراجع:	قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤ - التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس الوثيقة (Doc 10115) - تقرير المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/13)، التصويبان رقم ١ و ٢، والملحق رقم ١. الوثيقة (Doc 10004) - الخطة العالمية للسلامة الجوية الوثيقة (Doc 9734) - دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (ب) - إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية

١ - المقدمة

١-١ يعتمد النموذج التقليدي الحالي لسلامة الرحلات في أداء وظائفه على الهيئات التابعة لسلطات الطيران المدني في الدول، وبالتالي صار من الضروري إحداث تحول في مراقبة السلامة لأن منظومة الطيران اليوم أصبحت تتأثر بالكثير من العوامل.

١-١-١ فالتغيرات السريعة التي يشهدها الطيران المدني على الصعيد العالمي، وتعقيده المتزايد والزيادة المتوقعة في عدد الركاب بالضعف خلال الخمس عشرة سنة القادمة، سوف تتطلب موارد إضافية هائلة لضمان استقرار منظومة السلامة الجوية. كما أن الاختلافات بين التشريعات واللوائح التنظيمية الوطنية والتداخل بين برامج التدقيق وإعادة الترخيص تقتضي إعادة النظر في النظم الحالية لضمان سلامة الرحلات بغية تبسيط هذا النظام تيسيرا لإدارة أفضل للمسارات وتقويم أوجه القصور الراهنة ورفع تحديات المستقبل التي يطرحها النمو المطرد لقطاع الطيران المدني.

٢-١-١ إن كل أقاليم الإيكاو تعاني من مشكلة حادة هي مشكلة العاملين المؤهلين. وعليه فإن الفقرة ٤-٤-٢ من الطبعة الثانية للخطة العالمية للسلامة الجوية (Doc 10004) تنص على أنه "لدى العنصر الحاسم الرابع، الذي يتناول العاملين الفنيين المؤهلين في الدولة، أدنى نسبة من التنفيذ الفعال بالمقارنة مع كل العناصر الحاسمة" (٤٧,٧٥ في المائة). وتعتبر المشكلة الخاصة بجلب الموارد اللازمة لأداء مهام مراقبة السلامة الجوية، وكذا الاستخدام الفعال لتلك الموارد، إحدى أكبر المشكلات وأعمدها التي تواجهها الكثير من دول إقليم أفريقيا والمحيط الهادئ في الوقت الراهن.

٢-١ وقد يتسنى رفع هذه التحديات المتنامية من خلال إضفاء التناغم على اللوائح التنظيمية الخاصة بالسلامة على صعيد الإقليم وإدارة موارد مراقبة السلامة بقدر أكبر من الفعالية. وقد شكّل تطوير التعاون الإقليمي، في هذا السياق، أولوية للعديد من الدول خلال السنوات الخمس عشرة الماضية بالتزامن مع النهوض بهذا التعاون من جانب الإيكاو.

٣-١ وتتبوأ المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية مكانة تحوّل لها رفع تلك التحديات بفضل الولاية الممنوحة لها من خلال التوزيع الإقليمي لبعض وظائف المراقبة والدعم الفني الذي بوسعها تقديمه لدولها الأعضاء. وقد أكّدت الإيكاو بقوة على دور تلك المنظمات الإقليمية في قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤، وأعدت مواد إرشادية لإنشائها ضمن الوثيقة (Doc 9734) دليل مراقبة السلامة الجوية، الجزء (ب) - إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

٤-١ وقد سلم المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية الوثيقة (Doc 10115)، بناء على ما أنجز من أعمال، بأهمية التوزيع الإقليمي فيما يتصل بنهوج سلامة الطيران وأوصى الدول بأن تدعم إعداد نظام عالمي لمراقبة السلامة الجوية

(GASOS) (التوصية ٦-١-٣/١) وأن "تقدم مزيدا من الدعم لتعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية من خلال الانخراط بشكل نشط في تطوير هذه المنظمات داخل أراضيها، وتأمين آليات تمويل كافية ومستدامة لها، وتكليف هذه المنظمات بمهام مراقبة السلامة حسب الاقتضاء" (التوصية ٧-٢/١).

٢- المناقشة

١-٢ اكتشفت عمليات التدقيق التي أجريت في إطار البرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية (USOAP) أن العديد من الدول تنقصر إلى الموارد اللازمة وبناء القدرات التي تمكنها من تحمل مسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة.

٢-٢ وسعياً إلى رفع هذا التحدي، بوشرت لحد الآن ١٧ مبادرة تتصل بالتعاون الإقليمي أو توجد قيد الإعداد، بما في ذلك إضفاء الطابع المؤسسي على المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOS) شملت معظم مناطق العالم. وتعمل تلك المنظمات في إطارات قانونية واقتصادية وإجرائية مختلفة ولكنها تشترك في هدف موحد هو النهوض بالأداء في مجال مراقبة السلامة والتحقيق بشكل مستقل في الحوادث والوقائع الجوية ضمن الدول الاعضاء فيها.

٣-٢ ويحتضن إقليم أفريقيا والمحيط الهادئ عدة منظمات إقليمية لمراقبة السلامة الجوية وكيانات تابعة لبرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP). وهناك منظمات إقليمية (RSOOs) رسخت أقدامها وأخرى حديثة العهد ولا زالت تصارع في مرحلة النشأة. وبالرغم من الفوائد الملموسة للاشتراك في الموارد، فهناك اجماع على أن العديد من المنظمات تواجه تحديات تحول دونها ودون الاسهام بشكل كامل في تعزيز قدرات دولها الأعضاء في مجال السلامة الجوية. وتكمن العقبات الرئيسية في اختلاف الهياكل القانونية والتنظيمية والفوارق في الموارد المتاحة والقدرات الفنية والتباين في الإجراءات والنظم الإدارية وبالتالي انعدام نهج مشترك من جانب الإيكاو إزاء مبادئ التفاعل مع المنظمات الإقليمية.

٤-٢ ومن الأمثلة على نجاح منظمة إقليمية للسلامة الجوية في إقليم أفريقيا، منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO) التي أنشأتها في عام ٢٠١٥ سبع دول من غرب أفريقيا (الرأس الأخضر وغامبيا وغانا وغينيا وليبيريا ونيجيريا وسيراليون). واستطاعت الدول الأعضاء في هذه المنظمة، مع مرور السنين، أن تستحدث آلية فعالة لإعداد وتنسيق اللوائح التنظيمية للطيران والتشريعات الجوية والتراخيص والاشراف وتدريب أخصائيي الطيران مع ما يقترن بذلك من تحديات، وعانت بسبب انعدام آلية للتمويل المستدام.

٥-٢ توصي هذه الورقة الإيكاو بأن توفر الدعم والمساعدة للمنظمات الإقليمية (RSOOs) في إقليم أفريقيا والمحيط الهادئ، بالتعاون مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني وغيرها من المنظمات الإقليمية ويتمثل الهدف في إنشاء عدد قليل من الهيئات الراسخة والمتمينة داخل الإقليم يكون بمقدورها أن تسهم بشكل فعال في الارتقاء بقدرات مراقبة السلامة لدى دول الإقليم وتحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP). ومن الضروري للجنة الأفريقية والدول والإيكاو دعم هذه المبادرة لتقوية المنظمات الإقليمية وجعلها أكثر فعالية وكفاءة في دعم دولها الاعضاء

٣- الخلاصة

١-٣ تدعم اللجنة الأفريقية إنشاء وتطوير المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وتدعو الدول إلى توفير كامل الدعم لتلك المنظمات ولمبادرات الإيكاو تماشياً مع التوصيات الصادرة عن المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية. وتشجيع الدول التي تنتمي إلى أكثر من منظمة إقليمية على الاقتصار على واحدة لزيادة الكفاءة.