



الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

اللجنة الفنية

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

استراتيجية وإجراءات مقترحة للقارة الأفريقية خاصة بإنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات

(ورقة مقدّمة من ٥٤ دولة متعاقدة^٢، أعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران
المدني (أفكاك))

الموجز التنفيذي

تعرض هذه الورقة إقتراحاً لإنشاء منظمات إقليمية تابعة للدول الأفريقية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات ضمن إطار آلية التعاون الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع وفقاً للملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات التابع لإتفاقية شيكاغو والسياسة الأفريقية المشتركة بشأن الطيران المدني (AFCAC).

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي:

- الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛
- أن تطلب إلى الإيكاو دعم الدول الأفريقية في عملية إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات ضمن إطار آلية التعاون الإقليمية للقارة الأفريقية؛
- تطلب إلى الإيكاو دعم اللجنة الأفريقية للطيران المدني في الاضطلاع برسم خطة إجراءات وحشد الموارد والتنسيق مع الدول الأعضاء من أجل إنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات؛
- تطلب إلى الإيكاو مواصلة التصدي للتحديات الناشئة عن التحقيق في الحوادث والوقائع من خلال خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي وغيرها من المبادرات ذات الصلة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة.
المراجع:	الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات الوثيقة Doc 10004 - الخطة العالمية للسلامة الجوية الوثيقة Doc 9962 - دليل سياسات وإجراءات التحقيق في الحوادث والوقائع

^١ الطبعتان الإنجليزية والفرنسية مقدمتين من قبل اللجنة الأفريقية للطيران المدني.

^٢ الجزائر وأنغولا وبنين، وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والرأس الأخضر والكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وديجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وأثيوبيا والغالابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

الوثيقة Doc 9946 – دليل منظمة إقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع الوثيقة Doc 9756 – دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الجزء الأول – التنظيم والتخطيط قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤، "التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس" السياسة الأفريقية المشتركة للطيران المدني (AFCAP)
--

١- المقدمة

١-١ يواجه عدد من الدول الأعضاء بالإيكاو تحديات في مجال تنفيذ التحقيق في الحوادث والوقائع جزاء الموارد غير الكافية من الناحية المالية و/أو الفنية و/أو البشرية المؤهلة. وتعمل الإيكاو على تيسير تقديم المساعدة بواسطة برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAPs) وتدعم المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، التي يمكن للدول من خلالها التعاون وتبادل الموارد من أجل تحسين قدراتها في مجال التحقيق. وتضطلع المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات بدور هام في توفير المساعدة للدول المتعاقدة في مجال الوفاء بمسؤولياتها المتعلقة بالتحقيق في الحوادث والوقائع.

٢-١ وفي ٢٢/١/٢٠١٠، اعتمد مجلس الإيكاو التعديل ١٣ على القواعد والتوصيات الدولية المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر – التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، أي إدراج إمكانية إسناد التحقيقات إلى المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث.

٣-١ وحالياً ثمة خمس منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات قائمة وعاملة بالفعل في أقاليم مختلفة بالعالم. ولدى أفريقيا منظمة إقليمية واحدة فقط للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات (أي وكالة التحقيق في الحوادث التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGAIA))، وهي لا تكفي لتغطية الدول الأفريقية، حيث أنها تغطي فقط ٧ دول من بين ٥٤ دولة في القارة. ويُعتقد بأن إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات يمكن أن يسفر عن وفورات كبيرة من خلال تجميع وتشارك الموارد اللازمة التي قد تتيح للدول التي لا تملك موارد كافية الاضطلاع بتحقيقات فعالة وكفؤة، مما يجعلها قادرة على الوفاء بالتزاماتها بموجب المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو.

٤-١ وسيساعد مثل هذا النوع من التعاون في إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات ضمن الدول الأفريقية في تعزيز التوحيد القياسي للتحقيقات في الحوادث والوقائع وتحسين الفعالية والكفاءة واستخدام الموارد على أفضل وجه.

٥-١ ووفقاً للنتائج الأخيرة المحصلة ضمن إطار أنشطة برنامج الإيكاو العالمي للتحقيق في مراقبة السلامة الجوية (USOAP) فإن أحد مجالات التدقيق الذي يتسم بأدنى مستوى من حيث التنفيذ الفعال (EI) فيما يتعلق بقدرات الدول الأفريقية على مراقبة السلامة لا يزال يتمثل في التحقيق في الحوادث والوقائع (AIG).

٦-١ وتضطلع المنظمة الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات بدور هام في سنّ وتطبيق تشريعات متسقة بشأن التحقيق في الحوادث والوقائع التي ستيسر عمليات التحقيق وتعزز قدرات الدول على مراقبة السلامة والامتثال للملحق الثالث عشر وغيره من الملاحق ذات الصلة، ولمتطلبات أسئلة البروتوكول الخاصة بالتحقيق في الحوادث والوقائع بموجب نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP).

٢- المناقشة

١-٢ ونجد ضمن أهم سبل تحسين السلامة التحديد الموضوعي لأسباب حوادث الطيران لكي يتسنى اتخاذ الإجراءات المناسبة من أجل منع وقوع أحداث مماثلة. وتنص المادة ٢٦ من اتفاقية شيكاغو على شرط قيام الدولة التي يقع فيها حادث الطيران (الذي يتضمن وفاة أو إصابة خطيرة، أو يتضمن عطل فني خطير في الطائرة أو في تسهيلات الملاحة الجوية) بالتحقيق في الحادثة.

٢-٢ ولا تملك دول كثيرة، سيما في أفريقيا، الموارد الضرورية للتحقيق في النطاق الكامل لحوادث ووقائع الطائرات وإجراء تحليلات شاملة للبيانات المستلمة. وبالنسبة لهذه الدول، فإن إنشاء منظمة إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، إلى جانب مجموعة من المحققين المؤهلين والموارد الكافية، يشكل حلاً للتوصل إلى التنفيذ الفعال لنظام تحقيق ووقاية. ومن ثم سيضمن إنشاء منظمة تحقيق دقة ومصداقية عملية التحقيق واستنتاجاتها.

٣-٢ وترمي هذه الورقة إلى جمع الأطراف كافة المعنية بإنشاء وإدارة المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات من أجل تشجيع نهج التعاون الإقليمي بين أعضاء الجماعات الاقتصادية الإقليمية على صعيد القارة من أجل التحقيق في الحوادث والوقائع في الأقاليم وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤.

٤-٢ ووفقاً لتنبؤات الإيكاو الأخيرة لأفق السنوات العشرين (باستخدام خط الأساس لعام ٢٠١٥) ستنمو حركة الركاب في العالم بنسبة ٤,٣ في المئة سنوياً من عام ٢٠١٥ حتى عام ٢٠٣٥ وتعتبر أفريقيا هي الإقليم الثالث الأسرع نمواً في العالم من حيث الحركة الجوية الدولية بمعدل نمو سنوي قدره ٦,١ في المئة بالمقارنة مع المعدل العالمي ٥,٨ في المئة. ولذا فإن إنشاء آلية للتخفيف من الحوادث المتوقعة التي قد تقع جزاء تزايد أحجام الحركة الجوية أمر يحظى بالأهمية القصوى. ومن ثم ينبغي أن تحظى الحاجة إلى إنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات بالإهتمام الواجب من جانب جميع الدول المتعاقدة.

٥-٢ وعلاوة على ذلك فإن معدل الحوادث السنوي في عام ٢٠١٨ فقط (الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع (ADREP)، يوليو ٢٠١٩) ومعدل الحوادث في أفريقيا لكل مليون حالة مغادرة هو ٥,٢٧ بالمقارنة مع معدل الحوادث العالمي ١,٧٥ لنفس السنة. ويقتضي هذا الأمر إمعان النظر فيه ويتطلب من الدول الأفريقية العمل جنباً إلى جنب من أجل معالجة هذه المسألة.

٣- الخلاصة

١-٣ إن الإلتزام السياسي الشديد أمر ضروري لإنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع. ولكي يتسنى للدول الوفاء بالتزاماتها الناجمة عن أحكام الإيكاو وللتصدي للتحديات في هذا الشأن، فهي تحتاج إلى هيئة تحقيق إقليمية تتسم بما يلي:

- أ) أن تكون مستقلة؛
- ب) بإمكانها الاطلاع على الأدلة بدون عوائق؛
- ج) أن تتوفر لديها الموارد المالية والبشرية والتشغيلية المناسبة بما فيها التسهيلات الضرورية؛
- د) أن تملك مستوى رفيعاً من الأهلية والنزاهة والخبرة على الصعيد المهني.

٢-٣ ويعتبر هذا النهج المتماشي مع أهداف خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية (GASP, Doc 10004)، فرصة أيضاً للعمل في بيئة تعاونية وللسماح للدول الأفريقية بتحسين مستواها في التنفيذ الفعال للتحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (AIG EI)، والذي هو الآن أقل بنسبة ٥٠ في المئة.

٣-٣ ولذلك، فإن إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات هو نهج واقعي وقابل للإنشاء ويتسم بهدف نهائي ألا هو إنشاء هيئات بالقارة الأفريقية تتميز بما يلي:

- أ) إزالة ازدواجية الجهود (مثل استخدام مرفق مشترك لقراءة وتحليل البيانات)؛
- ب) إحراز وفورات كبيرة؛
- ج) السماح للمحققين في الإقليم بسرعة اكتساب الخبرات؛
- د) المساعدة في التوصل إلى استقلالية التحقيقات؛
- هـ) تحسين التنفيذ الفعال في مجال التدقيق في التحقيق في الحوادث والوقائع.

- انتهى -