A39-WP/215[1]
EX/83
29/8/16

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة العمل

الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٤ من جدول الأعمال: برنامج المساعدة الفنية

دعم مواصلة الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في إفريقيا (AFI PLAN)

(ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)[2]
نيابة عن الدول الأفريقية)

الموجز التنفيذي

تعرض ورقة العمل هذه الإنجازات التدريجية في تحسين السلامة في إفريقيا عبر تطبيق الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في إفريقيا (AFI Plan). كما توصي بمواصلة الخطة ما بعد ٢٠١٦، مع التركيز على توسيعها لتغطية جميع المجالات المتعلقة بالسلامة، بما في ذلك التحقيق في الحوادث (AIG)، والمطارات والمساعدات الأرضية (AGA)، وخدمات الملاحة الجوية (ANS). ومن شأن توسيع ومواصلة البرنامج ما بعد ٢٠١٦ المساعدة على المساهمة في مواصلة تحسين السلامة الجويّة في القارّة الإفريقيّة.

وقد ساهمت المساعدة المقدّمة عبر الخطّة بالإضافة إلى الجهود التي بذلتها الدول لتطبيق خطط عملها المقدّمة إلى الايكاو بصورة فعّالة في تحقيق عدد من الدول الإفريقية تحسينات ملحوظة في نظم مراقبة السلامة لديها، كما تثبت ذلك الزيادة في التنفيذ الفعّال (EI) للعناصر الحاسمة. وبين يوليو ٢٠١٢ ويونيو ٢٠١٦، ازداد عدد الدول عبر إقليم إفريقيا والمحيط الهندي التي لديها نسبة تنفيذ فعّال تساوي أو تتجاوز ٦٠ بالمائة من ١٤ إلى ٢٤، كما تراجع عدد الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSCs) أيضا من ٢٠ إلى ٤.

وبالاستناد إلى الإنجازات التي حقّقتها، تدعم لجنة أفكاك والدول الإفريقية أهداف خطة السلامة الجوية في إفريقيا وهي مقتنعة بأنّ مواصلتها ستساهم في تحقيق المزيد من التحسين في السلامة الجوية في إفريقيا بالإضافة إلى المساعدة على تسريع واستدامة التقدّم المحرز حتى الآن من جانب الدول الإفريقية.

[1] النسختان الإنجليزية والفرنسية قدمتهما اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك).

[2] مقدّمة من ٥٤ دولة متعاقدة (الجزائر، أنغولا، بينين، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، الرأس الأخضر، الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، ساحل العاج، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إثيوبيا، الغابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، السودان، سوازيلاند، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زيمبابوي).

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي: أ) الإحاطة علما بالإنجازات التي حقّقتها الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في إفريقيا والتزام الدول الإفريقية في تطبيق الخطة وأهدافها؛ ب) تأييد مواصلة أنشطة الخطة؛ ج) دعوة الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية وقطاع الطيران إلى دعم البرنامج والمشاريع المرتبطة به؛ د) تشجيع أقاليم أخرى على النظر في اعتماد مقاربة مشابهة لخطة السلامة الجوية في إفريقيا لمعالجة مواطن القصور والتحديات في مجال السلامة.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية للسلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	
المراجع:	

١- المقدمة

١-١ نظرا للعدد الكبير للحوادث والوقائع، ولغياب نظم مراقبة السلامة الفعّالة، ونقص سلطات الطيران المدني المستقلّة، وقلّة عدد الموظفين المؤهلين المهرة إلخ.، أطلقت الايكاو الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في إفريقيا (AFI Plan) وأيّدتها الجمعية العمومية في الدورة السادسة والثلاثين. وبالتالي، أنشأ الأمين العام الخطّة في ٢٠٠٨/١/١ لمعالجة مواطن القصور تلك. ومنذ ذلك الحين، توفّر الخطّة المساعدة إلى الدول مع التركيز، في جملة أمور أخرى، على الأهداف التالية:

أ) تعزيز سلطات الطيران المدني فيما يتعلّق بقدراتها في مجال مراقبة السلامة؛

ب) زيادة الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية (SARPs) الصادرة عن الايكاو ولأفضل ممارسات قطاع الطيران؛

ج) رفع عدد الموظّفين المؤهلين في قطاع الطيران وعلى مستوى المراقبة.

١-٢ وفي مارس ٢٠١٣، تم توسيع الخطة لتشمل خدمات الملاحة الجوية (ANS)، والمطارات والمساعدات الأرضية (AGA) والتحقيق في الحوادث (AIG)، مع مراعاة معدلات التنفيذ الفعّال المنخفضة نسبيا في هذه المجالات كما أظهرت ذلك نتائج التدقيق الذي أجرته الايكاو لدول الإقليم، مع الحفاظ على التركيز الرئيسي على مجالات إجازة العاملين (PEL) والعمليات (OPS) وصلاحية الطيران (AIR).

٢- المناقشة

٢-١ بالاستناد إلى مجالات تركيز الخطة ووفقا لبرنامج عملها السنوي، أُجري العديد من الأنشطة لمساعدة الدول. وعبر الخطّة، وُضع العديد من خطط عمل الايكاو المحددة التي تنفّذها حاليا ٣٢ دولة من الدول التي تحظى بالأولوية. ويشمل ذلك الدول التي لديها شواغل بارزة في مجال السلامة (SSCs)، ومعدّلات تنفيذ فعّال منخفضة، و/أو تلك الواردة أسماءها في قائمة مجلس استعراض الرصد والمساعدة التابع للايكاو (MARB). وبالإضافة إلى ذلك، يُستخدم هذا النوع من

خطط عمل الايكاو في عدد قليل من الدول ذات الأداء المرتفع التي تسعى إلى مواصلة تحسين مراقبة السلامة الجوية لديها. وقد ساهم التنفيذ الفعّال لهذه الخطط في إحداث تحسينات كبيرة في السلامة الجوية في الإقليم.

٢-٢ وأجريت أنشطة مساعدة محدّدة مقرّرة ضمن خطط عمل الايكاو للدول بصورة مشتركة مع الفرق المعنية بالسلامة التابعة للمكاتب الإقليمية (ROST) وخطّة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي (AFI-CIS) التابعة للجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) وبرامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران/المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (COSCAPs/RSOOs) وهيئات أخرى مماثلة.

٢-٣ وقد ساهمت المساعدة المقدّمة عبر الخطة بالإضافة إلى الجهود التي بذلتها الدول من أجل التنفيذ الفعّال لخطط عملها المقدّمة إلى الايكاو في تسجيل عدد من الدول الإفريقية تحسينات كبيرة في نظم مراقبة السلامة لديها كما يثبت ذلك ارتفاع نسب التنفيذ الفعال (EI) للعناصر الحاسمة. وبين يوليو ٢٠١٢ ويونيو ٢٠١٦ ازداد عدد الدول عبر إقليم إفريقيا والمحيط الهندي التي لديها نسبة تنفيذ فعّال تساوي أو تتجاوز ٦٠ بالمائة من ١٤ إلى ٢٤، كما تراجع عدد الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSCs) أيضا من ٢٠ إلى ٤.

٢-٤ وتواصل الخطّة تقديم الدعم اللازم لإنشاء وتشغيل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة (RSOOs) والمنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIOs). ويتواصل إنشاء و/أو تشغيل هذا النوع من الهيئات. ولكن من الملاحظ أنّ هذه الهيئات تواجه بعض التحديات في العمل بصورة تتسم بالفعالية وفي دعم الدول على النحو المتوقّع منها. ودعما للتشغيل الفعّال ولاستدامة هذه الهيئات، بدأت الخطّة العمل على تسهيل التعاون مستقبلا بين هذا النوع من الهيئات وتوسيعها. وفي هذا الصدد، اتُخذت إجراءات لتفادي التداخل بين الوظائف وطفرة المنظّمات الإقليمية غير المنسّقة وتبديد الموارد الشحيحة. كما تم تشجيع الدول على عدم الانضمام إلى أكثر من منظّمة إقليمية واحدة لمراقبة السلامة إلاّ إذا كانت المنظّمة المعنية توفّر وظائف مختلفة.

٢-٥ وساعدت الخطّة على إنشاء اتحاد المنظمات الإفريقية للتدريب على الطيران (AATO) الذي يهدف إلى مواءمة وتوحيد معايير التدريب على الطيران في إفريقيا. وقد تم توفير الدعم منذ نشأة الاتحاد إلى تكوينه والإجراءات العملية اللاحقة بما في ذلك الحصول على المقر عبر الاتفاق مع البلد المضيف الذي وُقّع مع حكومة جمهورية أثيوبيا الديمقراطية الاتحادية. وباشر الاتحاد عملياته راهنا من مقرّه الواقع في أديس أبابا، في أثيوبيا.

٢-٦ وفي مجال بناء القدرات، أجرت الخطة التنفيذية أنشطة عديدة منها ندوات وحلقات عمل في العديد من المجالات المرتبطة بالسلامة. وقد استفاد أكثر من ٢٣٠٠ موظف من دول إفريقية كثيرة من هذه الأنشطة التي أُجريت منذ ٢٠٠٨ وحتى اليوم.

٢-٧ وأعاد المؤتمر الوزاري بشأن السلامة الجوية في إفريقيا (١٦ إلى ٢٠ يوليو ٢٠١٢، أبوجا، نيجيريا) التأكيد على الالتزام بالترويج لنقل جوي يتسم بالموثوقية والاستدامة والسلامة في إفريقيا. واعتمد المؤتمر سلسلة من أهداف السلامة الجوية رفيعة المستوى التي تمّ بالتالي إقرارها من جانب الجمعية العمومية لرؤساء دول الاتحاد الإفريقي (AU) في يناير ٢٠١٣. وقد أظهرت الجهود المبذولة عبر الخطة التنفيذية لبلوغ أهداف السلامة الجوية هذه والتوصّل إلى تحسينات مستدامة في مجال السلامة نتائج إيجابية.

٢-٨ وعلاوة على آلية الدعم الحكومية التقليدية، اعتمدت الخطّة التنفيذية نهجا قائما على المشاريع من خلال إعداد ومباشرة مشاريع محددة في مجالات ترخيص المطارات، والبحث والإنقاذ (SAR)، واستعراض الأقران لمقدّمي خدمات

الملاحة الجوية (ANSPs)، وتطبيق برنامج السلامة الوطني–نظام إدارة السلامة (SSP-SMS)، لمواصلة مساعدة الدول على التوصّل إلى مستوى مستدام للسلامة الجوية.

٢–٩ ولمواصلة التوعية وبناء ثقافة سلامة فعّالة في الإقليم، تدعم الخطّة التنفيذية ندوات السلامة السنوية في إفريقيا والمحيط الهندي منذ ٢٠١٤. وقد عُقدت الندوة الأولى في داكار، في السنغال، في مايو ٢٠١٤، والندوة الثانية في مابوتو، في الموزمبيق، في مايو ٢٠١٥، والندوة الثالثة في مالابو، في غينيا الاستوائية، في يونيو ٢٠١٦. ولعبت هذه الندوات دورا محوريا في تبادل الأفكار ونشر المعلومات المتعلّقة بالمسائل/الشواغل الناشئة في مجال السلامة الشائعة في الإقليم. كما كانت بمثابة منتديات للمسؤولين التنفيذيين الدوليين والإقليميين والوطنيين في مجال الطيران بالإضافة إلى خبراء السلامة والشركاء بغرض إعداد برامج تنفيذ تعاونية تصحبها خطط وإجراءات لمعالجة التحديات الراهنة والمقبلة التي تواجهها القارة.

٢–١٠ وعلى الرغم من التقدّم الملحوظ الذي تحقق حتى الآن في تحسين السلامة الجوية في إقليم إفريقيا والمحيط الهندي بنتيجة الكم الكبير من الأعمال والإجراءات المتخذة عبر الخطة التنفيذية والشركاء في قطاع الطيران، تقرّ دول إفريقيا والمحيط الهندي بالحاجة إلى جهود وموارد ووقت إضافي لتحقيق أهداف أبوجا للسلامة كاملة.

٣– الاستنتاج

٣–١ لقد ساهم تنفيذ ودعم الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في إفريقيا (AFI Plan) بالإضافة إلى الجهود التي بذلتها الدول في تحقيق تحسينات ملحوظة في نظم مراقبة السلامة التابعة للدول في إقليم إفريقيا والمحيط الهندي.

٣–٢ وبالنظر إلى هذه الإنجازات الهامة، تلتزم لجنة أفكاك والدول الأعضاء فيها بمواصلة الخطّة التنفيذية عبر تنفيذ فعّال ومنهجي يغطي جميع المجالات المتعلقة بالسلامة، وتقرّ بأنّها ستساعد على تسريع والحفاظ على استدامة التقدّم الذي أحرزته الدول في إقليم إفريقيا والمحيط الهندي في تحسين نظم الطيران المدني لديها.

٣–٣ تدعم الدول الإفريقية أهداف الخطة التنفيذية وهي مقتنعة بأنّ مواصلة تطبيقها من شأنها متابعة المساهمة في تحسين سلامة الطيران في إقليم إفريقيا والمحيط الهندي. وعلاوة على ذلك، من شأن المواصلة أيضا المساهمة في تعزيز ثقافة السلامة الضرورية لمراقبة السلامة المستدامة في القارة.

٣–٤ وبناء على التجربة المكتسبة في إقليم إفريقيا والمحيط الهندي، توصي لجنة أفكاك والدول الإفريقية بأن تنظر أقاليم الايكاو الأخرى في اعتماد مقاربة مشابهة للخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في إفريقيا لمعالجة ثغرات السلامة وتحدياتها.

– انتهى –