



## الجمعية العمومية - الدورة الأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٢٩ من جدول الأعمال: آليات تنسيق التنفيذ الإقليمي للسلامة الجوية والملاحة الجوية

### استدامة البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران

(مقدمة من الدول المتعاقدة البالغ عددها ٥٤ دولة<sup>١</sup>، أعضاء اللجنة الأفريقية للطيران المدني)

#### الموجز التنفيذي

لا تزال التنمية المستدامة للطيران المدني تشكل محوراً رئيسياً لقطاع الطيران العالمي وبالتالي الأساس للدعم الذي تقدمه الإيكاو لإنشاء برامج إقليمية لإجراءات الطيران لمساعدة الدول على تطوير قدرات مستدامة في مجال إجراءات الطيران الآلي للوفاء بالتزاماتها المترتبة على قرار الجمعية العمومية ٣٧-١١ للملاحة القائمة على الأداء.

توجز هذه الورقة الإنجازات التي حققها البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران وتسلط الضوء على تحديات الاستدامة الماثلة في قدرات تصميم إجراءات الطيران وبناء القدرات لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في أفريقيا باعتبارها مصدر قلق ينطوي على احتمال إلغاء المكاسب التي تحققت خلال المرحلة الأولى من تنفيذ البرنامج.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- الإحاطة علماً بالتقدم المحرز من خلال البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران لمعالجة تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في أفريقيا؛
- والطلب من الدول والجهات الفاعلة الأخرى في الصناعة تقديم الدعم المالي للمرحلة الثانية من البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران؛
- والطلب من الإيكاو النظر في موامة عمل جميع برامج إجراءات الطيران؛
- واعتماد القرار المُحدّث المقترح الوارد في المرفق بهذه الورقة ليحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤.

الأهداف الاستراتيجية:	(١) السلامة (٢) كفاءة وسعة الملاحة الجوية (٣) حماية البيئة
الآثار المالية:	وفقاً للدول المشاركة

<sup>١</sup> الجزائر، أنغولا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية الكونغو، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إسواتيني، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا-بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، ليبيا، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، سان تومي وبرنسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، السودان، تنزانيا، توغو، تونس، أوغندا، زامبيا، زيمبابوي.

<p>قرار الجمعية العمومية ٣٧-١١: الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء قرار الجمعية العمومية ٣٨-٧: خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا قرار الجمعية العمومية ٣٩-١٤: التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس الوثيقة ٩٦١٣، دليل الملاحة القائمة على الأداء الوثيقة ٩٧٥٠، الخطة العالمية للملاحة الجوية</p>	<p>المراجع:</p>
---	-----------------

## ١- المقدمة

١-١ أكدت الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها السابعة والثلاثين في عام ٢٠١٠ بموجب قرارها ٣٧-١١ مجدداً الالتزام العالمي بتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء ودعت الدول إلى إكمال وتقديم خططها لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء على نحو عاجل.

٢-١ كما حثت الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها الثامنة والثلاثين في عام ٢٠١٣، في قرارها ٣٨-٧، الدول الأفريقية على دعم تنفيذ مكتب برنامج إجراءات الطيران في أفريقيا من خلال إعاره الموظفين و/أو الدعم المالي، بأسرع ما يمكن، من أجل الإسراع بتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في المنطقة.

٣-١ بالإضافة إلى ذلك، حثت الجمعية العمومية للإيكافو في دورتها التاسعة والثلاثين في عام ٢٠١٦، في قرارها ٣٩-١٤، الدول الأعضاء على الاستفادة من برنامج إجراءات الطيران، حيثما أمكن، لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء. وبظل تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء يمثل أولوية عالمية موجهة نحو مساعدة مجتمع الطيران العالمي على الحد من ازدحام الحركة والحفاظ على الوقود وحماية البيئة والحد من تأثير ضوضاء الطائرات والحفاظ على عمليات موثوقة في جميع الأحوال الجوية.

## ٢- إنجازات المرحلة الأولى من البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران (٢٠١٤-٢٠١٧)

١-٢ حقق البرنامج، الذي نُظّم على شكل دول كأعضاء ناشطين يقدمون مساهمات سنوية لدعم أنشطة البرنامج، ودول مستخدمة تدفع للحصول على مساعدة فنية محددة من البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران، والمنظمة المضيفة - الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر، والمانحين للبرنامج (فرنسا وشركة إيرباص)، والإيكافو التي تقدم خدمات الإدارة واللجنة التوجيهية لاتخاذ القرار برئاسة كينيا، تقدماً ملحوظاً خلال المرحلة الأولى من التنفيذ (من ٢ يونيو/حزيران ٢٠١٤ إلى ٣١ مايو/أيار ٢٠١٧).

- نقل ثمانية وخمسين في المائة (٥٨ في المائة) من الملتحقين إلى اثنتين وثلاثين (٣٢) دولة مشاركة.
- ارتفاع عدد الدول التي لديها خطط متقدمة للملاحة القائمة على الأداء من أقل من ٤٠ في المائة إلى ٧٩ في المائة.
- ارتفاع مستوى تنفيذ نُهج الأداء الملاحي المطلوب من ٢٩ في المائة إلى ٧٧ في المائة.
- نمو القدرات الإقليمية للخبراء في مجال تصميم الإجراءات والموافقات واستحداث البيانات بشكل جماعي بأكثر من ١٠٠ في المائة من خلال العديد من الدورات التدريبية المختلفة (دورات تدريبية لتصميم إجراءات الطيران - ٢٥ خبيراً، تدريب أثناء العمل على إجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات - ٥ خبراء، اعتماد عمليات الملاحة القائمة على الأداء - ٩٠ متدرباً، دورة مدربين على تصميم إجراءات الملاحة القائمة على الأداء - ٣ خبراء، ورش عمل أجراها البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران بمشاركة ٤٢ دولة).
- خمسة وثلاثون (٣٥) من إجراءات الطيران التقليدية وسبعة وأربعون (٤٧) من إجراءات الطيران للملاحة القائمة على الأداء في خمس دول (٥) تشمل ١٦ مطاراً تم تطويرها وتنفيذها من خلال المساعدة الفنية للبرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران.

- قيام البرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران بتعزيز القدرة في مجال التصميم من خلال الحصول على خمسة (٥) تراخيص للبرمجيات لإلكترونية لتصميم الإجراءات والأدوات المرتبطة بها.
- مساهمات الدول، بما في ذلك مساهمة فرنسا التي عملت على ضمان استدامة البرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران والموظفين الداعمين للمرحلة الأولى.
- استثمار المنظمة المضيفة - الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر في مبنى المكاتب الدائمة للبرنامج الأفريقي لإجراءات الطيران لضمان نشوء بيئة عمل مواتية.
- مشاركة البرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران أيضاً في العديد من المبادرات الإقليمية المختلفة التي شملت: قيام شركة إيرباص بتقديم عروض لمشروع التنفيذ العالمي للملاحة القائمة على الأداء في سيراليون وغينيا وليبيريا، ومشروع الإيكاو/الاتحاد الأوروبي لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من خلال عمليات النزول المستمر أو عمليات الصعود المستمر في مطاري ليبرفيل وواغادوغو، ومشروع تحسين مراقبة سلامة الطيران في جمهورية الكونغو الديمقراطية.

### ٣- استمرار البرنامج - المرحلة الثانية (٢٠١٩-٢٠٢١) وتحديات الاستدامة

- ١-٣ وافقت اللجنة التوجيهية للبرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران في اجتماعها الرابع على تجديد البرنامج (المرحلة الثانية) لفترة أخرى مدتها ثلاث سنوات حول تقييم الحاجة إلى مزيد من العمل بشأن تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء والتنفيذ المتدني لعمليات النزول المستمر وعمليات الصعود المستمر في المنطقة بما في ذلك الثغرات في الدراسة الاستقصائية لدليل النظام الجيوديسي العالمي لعام ١٩٨٤ والافتقار إلى القدرات في المراقبة التنظيمية لإجراءات الطيران.
- ٢-٣ ولتحقيق هدف البرنامج وضمان الاستدامة، خطط البرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران للاستفادة من القدرات التي تحققت خلال المرحلة الأولى من البرنامج من خلال إعارة خبراء إلى البرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران من أجل تلبية الطلب المتزايد من الدول على المساعدة الفنية من البرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران. إلا أن استدامة الخبراء المعارين للبرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران قد واجهت عقبات بسبب قلة الدعم المالي الذي تقدمه الدول للخبراء المعارين لأغراض الإقامة والبدلات خارج بيئتهم الأصلية. وقد زاد من تعقيد هذه المشكلة السياسة التي تتبعها الإيكاو بشأن إعارة الموظفين التي لا تسمح باستخدام أموال البرنامج لتغطية تكاليف الصيانة المتعلقة بالخبراء المعارين للبرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران.
- ٣-٣ وتشكل التحديات التي تواجهها الدول للاستثمار في تكنولوجيات مناسبة لتصميم إجراءات الطيران أيضاً خطراً كبيراً على استدامة قدرات التصميم وبناء القدرات من أجل تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء. وكما هو عليه الحال الآن، فإن فقدان الكفاءة في تصميم الإجراءات لدى الخبراء الذين تم تدريبهم بالفعل في المرحلة الأولى، والافتقار إلى التحديث المستمر لإجراءات الطيران المنفذة بالفعل، والافتقار إلى القدرة الكافية للبرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران لتلبية الطلب المتزايد على المساعدة الفنية، تظل تشكل أكبر التحديات التي تتطوي على احتمال إلغاء جميع المكاسب التي تحققت خلال المرحلة الأولى من البرنامج الإفريقي لإجراءات الطيران.

### ٤- الخلاصة

- ١-٤ يظل تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء يمثل أولوية عالمية موجهة نحو مساعدة مجتمع الطيران العالمي على خفض ازدحام الطيران والحفاظ على الوقود وحماية البيئة والحد من تأثير ضوضاء الطائرات والحفاظ على عمليات موثوقة في جميع الأحوال الجوية. ولا يزال هناك العديد من التحديات التي يتعين التصدي لها من أجل أن تتمكن أفريقيا من الامتثال بصورة تامة لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء وعمليات الصعود المستمر وعمليات النزول المستمر.



## المرفق

### مشروع قرار لكي تعتمده الجمعية العمومية في دورتها الأربعين

القرار X-٤٠: التعاون الإقليمي والمساعدة على سد الثغرات في مجال السلامة مع تحديد الأولويات ووضع أهداف قابلة للقياس

لما كان الهدف الرئيسي للمنظمة لا يزال يتمثل في ضمان سلامة الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم؛ ولما كان ضمان سلامة الطيران المدني الدولي يشكل أيضاً المسؤولية التي تقع على عاتق الدول الأعضاء بصورة جماعية وفردية؛

وحيث إنه وفقاً للمادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، تتعهد كل دولة من الدول الأعضاء بالتعاون في ضمان أعلى درجة عملية ممكنة من الاتساق في اللوائح التنظيمية والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم فيما يتعلق بالطائرات والموظفين والمطارات والخطوط الجوية والخدمات الإضافية في جميع المسائل التي يسهم الاتساق فيها في تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها؛

ولما كان تحسين سلامة الطيران المدني الدولي على الصعيد العالمي يتطلب التعاون النشط من جميع أصحاب المصلحة؛ ولما كانت الاتفاقية وملاحقها توفر الإطار القانوني والتشغيلي للدول الأعضاء لبناء نظام لسلامة الطيران المدني يقوم على تبادل الثقة والاعتراف، مما يتطلب من جميع الدول الأعضاء تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية قدر الإمكان والاضطلاع بمراقبة السلامة بشكل كاف؛

ولما كانت نتائج عمليات التدقيق وبعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو التي أجريت في إطار نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية تشير إلى أن العديد من الدول الأعضاء لم تتمكن بعد من إنشاء نظام وطني مرضٍ لمراقبة السلامة وأن لدى بعض الدول الأعضاء شواغل بارزة في مجال السلامة؛

ولما كانت الإيكاو تهض بدور قيادي في تسهيل تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وتصحيح أوجه القصور المتعلقة بالسلامة من خلال تنسيق الدعم وتسخير الموارد فيما بين الشركاء في مجال سلامة الطيران؛

وإذ تقر بأن خطط عمل الإيكاو التي وضعت لفرادى الدول الأعضاء تعمل بالتنسيق مع أصحاب المصلحة الآخرين كمنصات لتقديم المساعدة المباشرة والإرشادات إلى تلك الدول لحل شواغلها البارزة في مجال السلامة فضلاً عن معالجة تدني التنفيذ الفعال للعناصر الحاسمة الأهمية؛

ولما كان لدى الإيكاو سياسة بشأن التعاون الإقليمي تلتزم بتقديم المساعدة والمشورة وأي شكل آخر من أشكال الدعم، قدر الإمكان، في الجوانب الفنية والمتعلقة بالسياسات للطيران المدني الدولي إلى الدول الأعضاء أثناء اضطلاعها بمسؤولياتها المتعلقة باتفاقية الطيران المدني الدولي والأهداف الاستراتيجية للإيكاو، عن طريق أمور من بينها تعزيز التعاون الإقليمي من خلال إبرام شراكات وثيقة مع منظمات إقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية؛

وإذ تقر بأن ليس لدى جميع الدول الأعضاء الموارد البشرية والفنية والمالية اللازمة للاضطلاع بمراقبة السلامة بشكل كاف؛ وإذ تقر بأن إنشاء هيئات إقليمية ودون إقليمية وهيئات لمراقبة السلامة الجوية والسلامة، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، ينطوي على إمكانات كبيرة لمساعدة الدول على الامتثال لالتزاماتها المترتبة على اتفاقية شيكاغو من

خلال وفورات الحجم الكبير والتنسيق على نطاق أوسع الناجمة عن التعاون بين الدول الأعضاء في إنشاء نظام مشترك لمراقبة السلامة الجوية وتشغيله؛

وإذ تنكّر بأن الدول الأعضاء مسؤولة عن تنفيذ القواعد القياسية للإيكافو، وقد تقرر في هذا الصدد، وعلى أساس طوعي، إسناد مهام معينة إلى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وأنه ينبغي، عند الاقتضاء، أن تفهم كلمة "الدول" على أنها تشمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية؛

وإذ تقر بالاعتراف بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في الملحق التاسع عشر وبدورها في الاضطلاع بالمهام المفوضة إليها في مجال إدارة الدولة لشؤون السلامة بالنيابة عن الدول؛

وإذ تقر بأن مجموعات الدول الأعضاء قد تقرر إنشاء نظم طيران إقليمية قد يكون أساسها القانوني معاهدة دولية وقد تشمل قواعد مشتركة ومراقبة قابلة للتطبيق في الدول المشاركة؛

وإذ تقر بأن المساعدة المتاحة للدول الأعضاء التي تواجه صعوبات في تصحيح أوجه القصور المحددة من خلال عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية، ولا سيما مع إعطاء الأولوية لتلك الدول التي لديها شواغل بارزة في مجال السلامة، ستعزز بشكل كبير من خلال التنسيق بين جميع الدول الأعضاء والإيكافو والأطراف المعنية الأخرى في عمليات الطيران المدني؛

وإذ تقر بأن المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية المنشأة تهدف إلى تحديد الأهداف والأولويات والمؤشرات ووضع أهداف قابلة للقياس لمعالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة الجوية في كل منطقة مع ضمان اتساق العمل وتنسيق الجهود؛

#### فإن الجمعية العمومية،

- ١- تكلف المجلس، بالشراكة مع جميع الشركاء في مجال السلامة الجوية، بتنفيذ برنامج شامل للمساعدة يساعد الدول الأعضاء على تصحيح أوجه القصور التي تم تحديدها من خلال نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، مع إيلاء الأولوية لحل الشواغل البارزة في مجال السلامة؛
- ٢- تكلف المجلس بالعمل على تعزيز مفاهيم التعاون الإقليمي، بما في ذلك تعزيز المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية، فضلاً عن تحديد الأهداف والأولويات والمؤشرات ووضع أهداف قابلة للقياس لمعالجة الشواغل البارزة في مجال السلامة وأوجه القصور المتعلقة بالسلامة؛
- ٣- تكلف المجلس باتخاذ الإجراءات المناسبة لضمان الاعتراف بخصائص نظام طيران إقليمي أقامته مجموعة من الدول الأعضاء وإدماجه في إطار الإيكافو؛
- ٤- تكلف المجلس بمواصلة الشراكة مع الدول الأعضاء والصناعة والشركاء الآخرين في مجال السلامة الجوية لتنسيق وتسهيل تقديم المساعدة المالية والفنية إلى الدول والهيئات الإقليمية ودون الإقليمية للسلامة الجوية ومراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية من أجل تعزيز السلامة الجوية وتعزيز قدرات مراقبة السلامة الجوية؛
- ٥- تكلف المجلس بمواصلة تحليل المعلومات البالغة الأهمية ذات الصلة بالسلامة من أجل تحديد الوسائل الفعالة لتقديم المساعدة إلى الدول والهيئات الإقليمية ودون الإقليمية للسلامة الجوية ومراقبة السلامة الجوية بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية؛
- ٦- تكلف الأمانة العامة بمواصلة تعزيز التنسيق والتعاون بين الإيكافو والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية وغيرها من المنظمات التي تضطلع بأنشطة متعلقة بالسلامة الجوية من أجل التخفيف من العبء الواقع على عاتق الدول بسبب عمليات التدقيق أو التفتيش المتكررة وللتقليل من ازدواجية أنشطة الرصد؛

- ٧- تحت الدول الأعضاء على إعطاء الأولوية القصوى لحل الشواغل البارزة في مجال السلامة لضمان عدم وجود مخاطر فورية على سلامة الطيران المدني الدولي، وتلبية الحد الأدنى من المتطلبات المنصوص عليها في القواعد القياسية الواردة في ملاحق الإيكاو؛
- ٨- تحت الدول الأعضاء على استخدام برنامج إجراءات الطيران، حيثما أمكن، من أجل تنفيذ الملاححة القائمة على الأداء بالإضافة إلى تقديم المساعدة (المالية أو غيرها) لضمان الاستمرارية والاستدامة؛
- ٩- تشجع الدول الأعضاء على تطوير ومواصلة تعزيز التعاون على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي من أجل تحقيق أعلى درجة من السلامة الجوية؛
- ١٠- تهيئ بجميع الدول الأعضاء والشركاء المعنيين في مجال سلامة الطيران، حيثما أمكن، القيام بمساعدة الدول التي تطلب المساعدة بواسطة الموارد المالية والفنية لضمان التسوية الفورية للشواغل البارزة المحددة في مجال السلامة والاستدامة الأطول أجلاً لنظام الدولة في مجال مراقبة السلامة؛
- ١١- تشجع الدول الأعضاء على إقامة الشراكات مع الدول الأخرى، والصناعة، والمؤسسات المالية وغيرها من الشركاء في مجال سلامة الطيران بغية توطيد قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية من أجل اضطلاع الدول بمسؤولياتها على الوجه الأمثل وتعزيز نظام الطيران المدني الدولي الآمن؛
- ١٢- تشجع الدول الأعضاء على تعزيز إقامة شراكات إقليمية أو دون إقليمية من أجل التعاون على وضع حلول للمشكلات المشتركة بما يتيح للدول بناء قدراتها في مجال مراقبة السلامة الجوية، وعلى أن تشارك في تعزيز ودعم المنظمات الإقليمية ودون الإقليمية للسلامة الجوية ومراقبة السلامة الجوية، أو أن تقدم الدعم الملموس لها، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية؛
- ١٣- تطلب إلى الأمانة العامة أن تضطلع بدور قيادي في تنسيق الجهود لمساعدة الدول على تسوية الشواغل البارزة في مجال السلامة من خلال وضع خطط عمل الإيكاو و/أو مقترحات مشاريع محددة ومساعدة الدول للحصول على الموارد المالية الضرورية لتمويل مشاريع المساعدة هذه؛
- ١٤- تطلب إلى المجلس أن يقدم تقريراً إلى الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية بشأن التنفيذ الإجمالي لبرنامج المساعدة الشامل؛
- ١٥- تعلن أن هذا القرار يحل محل قرار الجمعية العمومية ٣٨-٣٩-١٤.

- انتهى -