



**خطاب رئيس مجلس
منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)
السيد روبرتو كوبيه غونزاليس
أمام الاجتماع الرفيع المستوى المعني بخطة تنفيذ إقليمية شاملة
لسلامة الطيران في أفريقيا
(مونتريال، ١٧/٩/٢٠٠٧)**

يطيب لي أن أعرب لكم جميعاً عن خالص الشكر لتكرمكم بقبول دعوتنا للمشاركة في هذا الاجتماع الرفيع المستوى المعني بخطة تنفيذ إقليمية شاملة لسلامة الطيران في أفريقيا. في سياق مناقشاتنا اليوم سنشير إلى هذه المبادرة باسم خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي.

وتعتبر هذه المبادرة من حيث التنسيق والشمولية من أعظم الجهود التي بذلت حتى الآن لمعالجة التحديات الخطيرة للغاية التي تواجه أفريقيا في مجال السلامة. وربما تكون هذه المبادرة أفضل فرصة تُتاح على الإطلاق لحل المشكلة القائمة التي تعوق النمو في أفريقيا وتحرم معظم الدول الأفريقية من الاضطلاع بدور فعال في السوق العالمية. ويشكل السفر جوا قوة عاتية دافعة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية. وتأتي خطة أفريقيا والمحيط الهندي سانحة لكي تجني أفريقيا هذه المنافع بأكملها.

وكما سترون في سياق مداولاتنا اليوم، فإن الإيكاو تلتزم التزاماً كاملاً بهذه الخطة، غير أن الخطة لن تُثمر ما لم يستند التزام الإيكاو إلى مستوى مماثل من التزام الدول بتنفيذها، وما لم تكن هناك دلائل ملموسة على دعم الدوائر الصناعية وأصحاب المصلحة الرئيسيين لهذه الخطة.

وأود أن أؤكد أن بعض الدول أبليت بلاء حسناً، وتمكنت من تسخير طاقاتها ومواردها لإنشاء نظام نقل جوي يتسم بالسلامة والأمان والفعالية، بيد أن هذه الدول تعتبر الاستثناء لا القاعدة. وما برح المستوى العام لسلامة الطيران في أفريقيا يتدهور، وهناك مجموعة متنامية من الأدلة التي تثبت صحة هذا الزعم.

ولا يخفى علينا أن معدل الحوادث في أفريقيا هو الأعلى في العالم. وتشير بوضوح نتائج عمليات تدقيق مراقبة السلامة التي تجريها الإيكاو إلى أن عدداً من الدول يمثل القواعد القياسية الدنيا للسلامة، غير أن غالبية الدول لا تفعل ذلك، وفي بعض الأحيان تخفق الدول في امتثال هذه القواعد رغم المساعدة التقنية المقدمة لها بكل حسن نية. وهناك أيضاً عدد من التقارير المنفصلة التي تتضمن استنتاجاً مماثلاً.

ومن الجلي أن هذا الوضع واضح للعيان. ولذلك لا بد من عمل شيء، لا من أجل حماية أرواح المواطنين الأفريقيين فحسب، بل أيضاً لإنشاء صناعة سياحية مربحة، وتهيئة المزيد من الفرص التجارية لأفريقيا مع بقية دول العالم. ولا يستقل السائح أو رجل الأعمال الدولي الطائرة إلى أفريقيا ما لم يثق في كفاءة الخطوط الجوية والمرافق الأفريقية.

ولذلك، فإن الإيكو مصممة على أداء دور استباقي بقدر أكبر في رفع مستوى السلامة في أفريقيا. وفي الواقع، إن اتفاقية شيكاغو تمنح المنظمة المسؤولية وتحويل لها سلطة اتخاذ الإجراءات ضد الدول التي لا تستوفي القواعد القياسية الدنيا الواردة في الملحق، أو الدول التي لا تمتثل أحكام الاتفاقية نفسها. وإحدى المشاكل التي أدت إلى عدد من الحوادث في أفريقيا، وأفضت بالتالي إلى خسائر كبيرة في الأرواح هي الممارسة المتمثلة في استخدام أعلام الملاحة. أما مسألة منح شهادات تشغيل لخطوط جوية غير مأمونة فهي مسألة أخرى. ولذلك يجب وضع حد لهذه الممارسات وغيرها من الممارسات المماثلة.

ويدعم مجلس الإيكو بكل صدق الأخذ بنهج استباقي بقدر أكبر، كما أنه شرع بالفعل في اتخاذ الإجراءات وفقاً للمادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو في حالة ثلاث دول فيما يتعلق بعدم تنفيذها لتوصيات أو قرارات المجلس.

وبدا التركيز المتنامي على الشفافية واضحاً في مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية الذي انعقد في مقر الإيكو في شهر آذار/مارس ٢٠٠٦. فقد وافق المشاركون فيه بالإجماع على نشر نتائج برنامج الإيكو لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على موقع المنظمة العام على شبكة الإنترنت. ومن المتوقع أن يشجع هذا الدول على أن تعتمد على نحو أسرع إلى تصحيح أوجه القصور التي لا تزال تتور نظماً للطيران، بينما تسهّل على الدول والجهات المانحة تقديم مساعدة أسرع وأكثر فعالية إلى من يلتمسون موارد مالية وبشرية هم في حاجة ماسة إليها. ولأن الدول التي لا تعرب عن موافقتها بحلول آذار/مارس من العام المقبل، ستجد أسماءها منشورة على موقع المنظمة على شبكة الإنترنت. ولذلك، فأنا أحثها على الامتثال في أقرب وقت ممكن. ولا ينبغي أن يساور الشك ذهن أي أحد في أن انتهاج الشفافية الكاملة أصبح أمراً وشيكاً.

وبعد كل ما تقدم، فإن دور الإيكو أولاً وقبل كل شيء هو مساعدة الدول على تحسين نظمها للطيران. هذه هي ولاية الإيكو الأساسية حسب ما نصت عليها المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو التي تدعو المنظمة إلى ضمان النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي.

وهذا هو سبب وجودنا جميعاً هنا اليوم لاستعراض خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي كوسيلة لبلوغ هذه الغاية في أفريقيا. ويشجّعني عدد الحضور في هذا الاجتماع وأفسره بأنه دليل على رغبتكم في السير قدماً لتحسين السلامة الجوية في بلادكم كل على حدة.

والخطة منبثقة عن زيارة استكشافية قام بها أعضاء من لجنة الملاحة الجوية في الإيكو في عام ٢٠٠٦ لأفريقيا. وأوصت اللجنة بتنشيط مشاركة الإيكو في الجهود الأفريقية سعيًا، بالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة، إلى الحد من معدلات الحوادث، ورفع المستوى العام للسلامة. وبإشراف المجلس، ومساعدة الدول، والدوائر الصناعية المعنية وتوجيهها، وضعت الأمانة العامة للإيكو خطة تنفيذ إقليمية شاملة لأفريقيا.

وترتكز هذه الخطة على نهج كلي، وتدعو إلى المزيد من التنسيق بين برامج الإيكو ومشاريعها ذات الصلة بالسلامة وبرامج ومشاريع المنظمات الوطنية والإقليمية في أفريقيا، فضلاً عن برامج ومشاريع الهيئات الدولية المعنية.

وربما تبرز الخطة في المقام الأول إستراتيجية الإيكو ومنهجيتها الشاملتين الواردتين في الخطة العالمية للسلامة الجوية القائمة على الأداء الخاصة بالمنظمة، وخارطة الطريق للسلامة الجوية العالمية الخاصة بالدوائر الصناعية. وقد تم إدماج الوثيقتين اللتين تركزان على الأنشطة ذات العائد العالي الرامية إلى تحسين السلامة. وخطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي متمشية مع هذا المفهوم، وترتكز على نهج إدارة برامج سيّمت تحديد المخاطر، ووضع إجراءات ذات أولوية موصى بها، بالإضافة إلى الرصد والتقييم المستمرين. وستؤكد الخطة بوضوح على أهداف ونواتج وأنشطة ومقاييس محددة. وستكون المسألة قيد النظر الشامل في كل مرحلة.

ويسرني إبلاغكم بأن الاستجابة للخطة كانت إيجابية للغاية. وفي سياق تنفيذنا للخطة، سنتمكن من الاستفادة من الخبرة المتوفرة في مقر الإيكاو ومكاتبها الإقليمية في أفريقيا، وخبرة المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي، بالإضافة إلى خبرة الدول المتعاقدة الأخرى، وشركاء الإيكاو مثل اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (إيفالبا)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية، فضلاً عن خبرة أصحاب المصلحة الآخرين بمن فيهم وكالات التمويل الدولية مثل البنك الدولي ومصرف التنمية الأفريقي. وستُدرج الخطة أيضاً في برنامج التنمية التعاونية لمشاريع السلامة التشغيلية واستمرار الصلاحية للطيران، وأنشطة دعم التنفيذ والتنمية في مجال السلامة.

وبالطبع، فإن جميع الدول ليست لديها الموارد البشرية والفنية والمالية المطلوبة لأداء مراقبة السلامة الجوية بالصورة الملائمة. وأعتقد أنه يمكن علاج هذا الوضع بفعالية عن طريق إنشاء منظمات إقليمية ودون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية، تتقاسم فيها الدول مواردها وتقوم معا بوضع حلول محددة لمشكلاتها المشتركة. ويمكن أن يؤدي هذا لتحقيق وفورات كبيرة على نطاق لا يستهان به وأن يسهّل على كل الدول النهوض بمسؤولياتها عن مراقبة السلامة الجوية. وقد تكلل النهج الإقليمي بالنجاح التام للغاية في أنحاء العالم الأخرى وأنا واثق من نجاحه بالقدر نفسه في أفريقيا.

يمكن أن تشمل الإستراتيجية التعاونية أيضاً مبادرات الشراكة مع الدول الأخرى ودوائر الصناعة ومقدمي خدمة الملاحة الجوية والمؤسسات المالية وغيرها من أصحاب المصلحة. ولكن أرى لزماً عليّ أن أؤكد أن الشركاء والمانحين لن يلتزموا بمثل هذا المشروع إلا إذا كانوا واثقين من أنه سيؤدي إلى تحسينات مهمة وملموسة في السلامة. ويجب أن تظهر الدول بوضوح رغبتها السياسية في تنفيذ الأنشطة والبرامج المتفق عليها.

ظلت الإيكاو تضطلع على الدوام بتعزيز سياسة إعادة استثمار الإيرادات المستمدة من رسوم الانتفاع في الهيكل الأساسي المحلي للطيران المدني وأنه ينبغي، في نهاية الأمر، أن تكون النظم ممولة ذاتياً. وأوصي بذلك كهدف لجميع الدول. وسيكون المانحون أكثر اهتماماً بكثير بالإسهام إذا نفذت هذه السياسة.

وستتاح لكم اليوم فرصة الإسراع بهذه العملية بإبداء التزامكم بمشروع قرار مقترح للجمعية العمومية يدعو إلى تقديم تبرعات للمساعدة في تنفيذ الخطة المذكورة. وأحثكم على إظهار تأييدكم التام لهذا القرار.

وفي الختام، أود أن أذكر مرة أخرى أن نجاح الخطة رهن بالإرادة السياسية للدول، والدعم الكبير والملموس الذي تقدمه الدوائر الصناعية والمانحون. وفي نهاية المطاف، فإن الخطة هي خطة أفريقيا، أي أنها خطتكم، وهي خطة وُضعت بمساعدتكم لحل مشاكلكم، ولن تتجح هذه الخطة إلا إذا أمسكتكم أنتم أنفسكم بزماتها.