A42-WP/100[1]
EX/43
28/7/25

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣: أمن الطيران – السياسة العامة

تبسيط أنظمة أمن الطيران وفقاً للإطار الجديد للخطة العالمية لأمن الطيران (GASEP)

(ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) نيابة عن ٥٤ دولة أفريقية)[2]

الموجز التنفيذي

تنوّه هذه الورقة العمل المنجز الرائع الذي أفضى إلى قيام مجلس الإيكاو، في الجلسة الثالثة من دورته ٢٣٢ بتاريخ ٢٠٢٤/٦/١٠، بإقرار الإصدار الثاني من الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) (Doc 10118). إلا أن تحقيق الأهداف والغايات الطموحة المحددة يتطلب زيادة التركيز على تحسين الرقابة على أمن الطيران وتوثيق عُرى التعاون والدعم بين الدول الأعضاء. وتحقيق الهدف المرحلي المتمثل في وصول ٦٥٪ من الدول إلى تنفيذ الخطة تنفيذاً فعالاً بنسبة ٧٥٪ أو أكثر في غضون عامين، أمر طموح لكنه قابل للتحقيق شريطة تعزيز الجهود وتوجيهها.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) حث الإيكاو على إيجاد آلية بديلة لتبسيط أنظمة الرقابة على أمن الطيران وفقاً للإطار الجديد للخطة العالمية لأمن الطيران؛

ب) دعوة الإيكاو إلى زيادة حجم عمليات التدقيق التي تُجرى سنوياً في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر (USAP-CMA) زيادةً كبيرةً لتقليص الفترة الفاصلة بين عمليات التدقيق كي يمكن استشعار التحسن في مستوى التنفيذ الفعال بشكل أسرع، وإلا فإن أهداف الأعوام ٢٠٢٧ و٢٠٣٠ و٢٠٣٣ لن تظهر في نتائج التدقيق؛

ج) دعوة الإيكاو إلى زيادة الدورات التدريبية الموجّهة للمدققين القائمين على تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وزيادة عدد المدققين المعتمدين في البرنامج من خلال تعيين خبراء مؤهلين تأهيلاً مناسباً من إقليم أفريقيا والمحيط الهندي؛

د) تشجيع الدول على أن تبادر من تلقاء نفسها بطلب الخضوع لعمليات تدقيق طوعية وفقاً للبرنامج (USAP-CMA) لتسريع وتيرة التقدم نحو تحقيق أهداف التنفيذ الفعال.

الأهداف الاستراتيجية:	تتعلق ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "تحقيق الأمن والأمان لكل رحلة جوية".

[1] قدَّمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني النسختين الإنجليزية والفرنسيّة.

[2] الجزائر وأنغولا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون والرأس الأخضر وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وإثيوبيا وغابون وغامبيا وغانا وغينيا وغينيا – بيساو وكينيا وليسوتو وليبريا وليبيا ومدغشقر وملاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزمبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وسان تومي وبرينسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وجمهورية تنزانيا المتحدة وتوغو وتونس وأوغندا وزامبيا وزمبابوي.

الآثار المالية:	تُحدد فيما بعد
المراجع:	الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) (Doc 10118). دليل مراقبة أمن الطيران (Doc 10047).

١ – المقدمة

١–١ يتمثل الهدف الطموح الذي أعيد التأكيد عليه في الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)، (Doc 10118)، في إقامة منظومة عالمية قوية لأمن الطيران والحفاظ عليه، وذلك اعتماداً على التنفيذ الكامل والفعال لقواعد أمن الطيران التي وضعتها الإيكاو من قبل جميع الدول الأعضاء.

١–٢ الإصدار الثاني للخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP) الصادر في ٢٠٢٤/١٢/١٠ خلال أسبوع الإيكاو لأمن الطيران المعقود في عُمان، يوضح المحطات الرئيسية والتوجهات الاستراتيجية المنقحة لتحقيق هذا الهدف الطموح الذي ينشده الجميع.

١–٣ تؤيد الدول الأعضاء في اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) وبقوة النسخة المنقّحة من الخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP). إلا أن هذه الورقة تدعو إلى اتخاذ إجراءات عاجلة ومتضافرة لضمان تحقيق الهدف المرحلي الأول: وصول ٦٥٪ من الدول إلى تنفيذ الخطة تنفيذاً فعالاً بنسبة ٧٥٪ أو أكثر بحلول عام ٢٠٢٧.

٢ – المناقشة

٢–١ يهدف البرنامج (USAP-CMA) إلى تعزيز سلامة الطيران العالمي من خلال المراقبة المستمرة لأنظمة أمن الطيران في الدول الأعضاء وإخضاعها للتدقيق. ولتحقيق الأهداف المرحلية المحددة في الإصدار الثاني للخطة العالمية لأمن الطيران (GASeP)، لابد من اتباع نهج جديد في تحديد مواعيد عمليات التدقيق في إطار البرنامج (USAP-CMA) لضمان تقييم عدد كافٍ من الدول سريعاً.

٢–٢ يجب على الإيكاو والمنظمات الإقليمية زيادة المساعدة الفنية المقدمة إلى الدول الأعضاء وتنسيقها، مع مواءمة برامج الدعم بشكل وثيق مع الأهداف المرحلية للخطة (GASeP). ولا بد من زيادة التنسيق والتعاون بين المنظمات لتجنب ازدواجية الجهود وتعظيم أثر مبادرات المساعدة.

٢–٣ يجب تكثيف جهود بناء القدرات وتوجيهها خاصة نحو تعزيز قدرات الدول على مراقبة أمن الطيران. ويجب أن ينصب التركيز على تطوير الخبرات الوطنية وتبادل أفضل الممارسات وتوفير الأدوات والموارد اللازمة لتحسين أمن الطيران بشكل مستدام.

٢–٤ طرح الإصدار الثاني للخطة (GASeP) ستة مجالات ذات أولوية عالمية يجب أن تستهدفها الدول الأعضاء وقطاع الصناعة والجهات المعنية في مسعاهم نحو إقامة منظومة عالمية قوية لأمن الطيران. هذه المجالات هي:

أ) الأولوية العالمية ١: زيادة الوعي بالمخاطر والتصدي لها؛
ب) الأولوية العالمية ٢: إرساء ثقافة أمنية قوية وفعالة؛
ج) الأولوية العالمية ٣: تطوير دور العامل البشري وتعزيزها؛
د) الأولوية العالمية ٤: تحسين الموارد التكنولوجية وتعزيز الابتكار؛
هـ) الأولوية العالمية ٥: تحسين الرقابة وضمان الجودة؛
و) الأولوية العالمية ٦: توثيق عُرى التعاون وزيادة الدعم

٢-٥ تجدر الإشارة إلى أن تحقيق الهدف المرحلي الأول يتطلب أن تحقق أكثر من ١٢٥ دولة معدلاً تنفيذياً فعالاً يصل إلى ٧٥٪ أو أكثر بحلول ديسمبر ٢٠٢٧.

٢-٦ ورغم أن سد الفجوة بين مستويات الامتثال الحالية وأهداف الخطة (GASeP) يقتضي بذل جهد كبير، فإن تحقيق الهدف يظل في المتناول. وبينما يبلغ المتوسط العالمي الحالي للتنفيذ الفعال ٧٢,٣٦٪ فإن زيادة التركيز على المجالات ذات الأولوية العالمية الستة يمكن أن يؤدي إلى تسريع وتيرة التقدم. ويجب التركيز بشكل خاص على الأولويتين العالميتين ٥ و٦ لتحقيق نتائج فورية ومؤثرة.

٢-٧ تركز الأولوية العالمية ٥ على تحسين الرقابة وضمان الجودة. ويوضح التحليل أن العنصرين الحاسمين ٧ و٨ هما أضعف الجوانب في أنظمة الرقابة في كثير من الدول. فالعنصر الحاسم ٧ يركز على تنفيذ أنشطة مراقبة الجودة القائمة على المخاطر، بينما يتناول العنصر الحاسم ٨ المعالجة السريعة لأوجه القصور المحددة من خلال تدابير تنفيذ مناسبة.

٢-٨ يجب على الدول الأعضاء أن تذهب إلى ما هو أبعد من مجرد إعداد أطر تنظيمية، وأن تعمل بنشاط على اختبار الامتثال ومراقبته وضمان تحقيقه، ومعالجة أي قصور على الفور.

٢-٩ يجب على الدول الأعضاء التركيز على الرقابة، بل وإيلاء الأولوية لزيادة التعاون والدعم في إطار الأولوية العالمية ٦. فتعزيز التعاون الإقليمي والدولي هو بمثابة حافز قوي لتحسين الأمن بشكل مستدام.

٢-١٠ الدول الأعضاء مدعوة إلى المشاركة في المبادرات مثل تبادل المعلومات وآليات استعراض الأقران وحلقات العمل المشتركة وبرامج التدريب. وتضطلع الدول الأعضاء الـ ٥٤ في اللجنة الأفريقية للطيران المدني، على وجه الخصوص، بدور حاسم الأهمية في بلوغ هدف الـ ١٢٥ دولة بحلول عام ٢٠٢٧، مما يستوجب تعبئة الموارد اللازمة لبناء القدرات وبرامج التبادل في أفريقيا والمناطق الأخرى.

٣- الخلاصة

٣-١ يشكل التوجه العالمي نحو تعزيز الامتثال، على النحو المبين في الإطار العام للخطة العالمية (GASeP)، خطوةً مهمةً إلى الأمام لتحقيق أمن الطيران. ومع ذلك، فإن النجاح في ذلك سيتوقف على بذل جهود مكثفة في المجالات الرئيسية، لا سيما الرقابة (الأولوية العالمية ٥) والتعاون/الدعم (الأولوية العالمية ٦).

٣-٢ ومن خلال معالجة هذه الركائز على وجه السرعة، يُرجح أن تنجح الدول الأعضاء في بناء الزخم اللازم لتحقيق هدف وصول ١٢٥ دولة لمعدل تنفيذ فعال يصل إلى ٧٥٪ أو أكثر بحلول عام ٢٠٢٧.

— انتهى —