



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٥: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

تعزيز الإدارة المستدامة للطائرات في نهاية عمرها

(ورقة مقدمة من اللجنة الأفريقية للطيران المدني بالنيابة عن ٥٤ دولة أفريقية)^٢

الموجز التنفيذي

تسلط هذه الورقة الضوء على أهمية إدارة الطائرات التي انتهى عمرها من خلال إنشاء صناعة للتفكيك وإعادة التدوير يمكن تنفيذها من خلال توحيد اللوائح التنظيمية، والرقابة البيئية، وخلق فرص العمل، وعناصر التنمية الصناعية. ومع الاعتراف بالجهود المبذولة بالفعل، ثمة حاجة ملحة إلى سياسات واضحة تعزز التخلص المستدام من الطائرات. والتعاون مع المنظمات الدولية يمكن أن يضمن مواكبة أفريقيا لأهداف الاستدامة العالمية، مع تعزيز النمو الاقتصادي في الوقت ذاته.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) حث الإيكاو والدول على إعطاء الأولوية إلى إعداد إطار تنظيمي لتفكيك الطائرات وإعادة تدويرها، ودعم إعداد هذا الإطار وتنفيذه، بما يتماشى مع القواعد القياسية الدولية المتعلقة بما يلي:

(١) البيئة؛

(٢) السلامة فيما يتعلق بإعادة دمج/ استخدام أجزاء الطائرات المنتهية الصلاحية؛

(٣) الاستعانة بموظفين مؤهلين لصيانة الطائرات لقيادة مشاريع تفكيك الطائرات وإعادة تدويرها لضمان الامتثال

للقواعد القياسية المتعلقة بتصميم الأجزاء الهيكلية المعنية من الطائرات عند إعادة استخدامها.

(ب) تشجيع الدول، بالتعاون مع هيئات الطيران الإقليمية والدولية، على الاستثمار في البنية التحتية المحلية للتفكيك، وفي إنشاء مراكز مخصصة للتفكيك لتعزيز القدرات وتقليل الاعتماد على المرافق الخارجية؛

(ج) تشجيع الدول والمنظمات الدولية على اتخاذ زمام مبادرات لبناء القدرات اللازمة لضمان وجود قوة عاملة ماهرة قادرة على دعم الإدارة المستدامة للطائرات في نهاية عمرها؛

¹ قدمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني النسختين الفرنسية والإنجليزية.

٢ الجزائر وأنغولا وبنن وبوتسوانا وبوركينا فاسو وبوروندي والكاميرون وكابو فيردي وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وجزر القمر والكونغو وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وجيبوتي ومصر وغينيا الاستوائية وإريتريا وإسواتيني وأثيوبيا وغانون وغانيا وغينيا بيساو وكينيا وليسوتو وليبيريا وليبيا ومدغشقر ومالاوي ومالي وموريتانيا وموريشيوس والمغرب وموزامبيق وناميبيا والنيجر ونيجيريا ورواندا وساو تومي وبرنسيبي والسنغال وسيشيل وسيراليون والصومال وجنوب أفريقيا وجنوب السودان والسودان وتوغو وتونس وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وزامبيا وزمبابوي.

(د) حث الجهات المختصة في القطاع والهيئات التنظيمية والمؤسسات الأكاديمية على التعاون في تعزيز البحث والابتكار لإيجاد حلول للطائرات في نهاية عمرها، بما في ذلك إعادة التدوير للأفضل، وإعادة التدوير، واستعادة المواد، وممارسات التخلص المستدام؛ (هـ) تشجيع الدول والإيكاو على تيسير تعديل السياسات لضمان إدارة الطائرات في نهاية عمرها بشكل موحد وفعال.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية"، و"الطيران المستدام بيئياً"، و"عدم ترك أي بلد وراء الكعب"، و"التممية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع"
الآثار المالية:	تحدد فيما بعد.
المراجع:	الوثيقة Doc 9760، "دليل صلاحية الطائرات للطيران" "خطة الاتحاد الأفريقي ٢٠٦٣: أفريقيا التي ننشدها، ٢٠١٥" (The Africa We Want, 2015)

١- المقدمة

١-١ التحدي الذي يطرحه تقادم الطائرات يدعو إلى القيام على وجه السرعة بإنشاء عمليات منظمة لتفكيك الطائرات وإعادة تدويرها. فإفريقيا، مثلاً، تواجه تحديات متزايدة مع تقادم الطائرات، مما يتطلب اتخاذ إجراءات عاجلة للتحسب للمخاطر البيئية والأمنية والاقتصادية. فأكثر من ٢٢٠ طائرة خرجت من الخدمة تساهم حالياً في التلوث، بينما تقترب ١٩٠ طائرة أخرى من نهاية عمرها التشغيلي. ومن المتوقع خروج أكثر من ١٧٠ ١ طائرة من الخدمة بحلول عام ٢٠٤٣، ولذا، فثمة حاجة ملحة إلى ممارسات مستدامة لإعادة التدوير.

٢-١ بدون وقف تشغيل الطائرات بشكل سليم عن طريق إدارة نهاية العمر بشكل فعال، فإن الطائرات المتوقفة عن العمل تشكل مخاطر جسيمة على البيئة والسلامة. وتفتقر البلدان النامية حالياً إلى إطار عمل موحد لإدارة الطائرات في نهاية عمرها، مما يؤدي إلى عدم الكفاءة في استعادة المواد والتخلص من النفايات الخطرة، وإلى خسائر اقتصادية، وخطر تركيب أجزاء غير معتمدة في الطائرات العاملة.

٣-١ بدأ قطاع الطيران في بعض الدول النامية في اتخاذ خطوات نحو الإدارة المستدامة للطائرات في نهاية عمرها، إدراكاً منه لما تنطوي عليه هذه العملية من دعم للاستدامة البيئية والنمو الاقتصادي. ومع ذلك، لا تزال هناك ثغرات في السياسات التنظيمية والبنية التحتية وتطوير قدرات القوى العاملة. ومن الأهمية بمكان إنشاء مراكز محلية للتفكيك، وتنسيق اللوائح التنظيمية لمواجهة هذه التحديات.

٤-١ تقدم هذه الورقة توصيات جوهرية خاصة بالسياسات لتسريع جهود تفكيك الطائرات، ومواءمتها مع أفضل الممارسات الدولية. فعزيز الأطر التنظيمية، والاستثمار في تدريب القوى العاملة، وإنشاء بنية تحتية مستدامة للتفكيك، سيجتج لإفريقيا جملة أمور من بينها الاستفادة من الطلب العالمي المتزايد على حلول جديّة للطائرات في نهاية عمرها.

٢- المناقشة

١-٢ تنقصر البلدان النامية بشكل عام إلى إطار عمل موحد لإدارة الطائرات في نهاية عمرها، مما يؤدي إلى وجود طائرات مهملة، وممارسات تفكيك غير آمنة، ومخاطر تركيب أجزاء غير معتمدة في الطائرات العاملة، ومخاطر بيئية. كما أن المواد الخطرة الآتية من الطائرات التي خرجت من الخدمة تلوث التربة ومصادر المياه، التي يمكن أن تكون نادرة، مما يشكل مخاطر جسيمة على النظم الإيكولوجية وصحة الإنسان.

٢-٢ يؤدي عدم وجود مرافق تفكيك مخصصة وخاضعة لمراقبة الجودة إلى خسائر اقتصادية، إذ تظل المواد الثمينة، مثل الألومنيوم والتيتانيوم، غير مستغلة بشكل كافٍ. إضافة إلى ذلك، تنقصر العديد من الدول النامية إلى سياسات متسقة تتماشى مع معايير الاستدامة العالمية والقواعد البيئية، مما يجعل من الصعب تطبيق اللوائح التنظيمية.

٣-٢ تتطلب مواجهة هذه التحديات إعداد سياسات واضحة، والاستثمار في البنية التحتية لتفكيك الطائرات، وتدريب القوى العاملة لضمان التخلص من الطائرات وأجزاء الطائرات والمواد المستهلكة، بشكل آمن وفعال.

٤-٢ إن تنفيذ إطار عمل منظم لإدارة نهاية عمر الطائرات سيعزز الاستدامة البيئية من خلال الحد من مخاطر التلوث المرتبطة بالطائرات أو أجزاء الطائرات المهملة. كما أن التخلص السليم من الطائرات واستعادة موادها يتماشى مع أفضل الممارسات الدولية، مما يضمن الامتثال لأهداف الاستدامة العالمية.

٥-٢ إنشاء مرافق محلية لتفكيك الطائرات وإعادة تدويرها سيقول من الاعتماد على الأسواق الخارجية لخدمات التخلص من الطائرات. وإنشاء مراكز إقليمية، لا سيما في أفريقيا، سيمكّن من الاحتفاظ بالمواد القيّمة، وتقليل التكاليف اللوجستية، وتعزيز الاكتفاء الذاتي الصناعي في صيانة الطيران، واستعادة المواد. وستساهم هذه المرافق بفعالية في الاقتصاد الدائري، من خلال إعادة المواد ذات القيمة العالية إلى سلسلة التوريد عن طريق إعادة تدويرها وإعادة استخدامها، مما يقلل من النفقات ويعظم الاستفادة من الموارد. كما أن هذه المرافق ستحفز تطوير الصناعات المساعدة للقطاعات ذات الصلة، مثل الخدمات اللوجستية والنقل وخدمات إعادة التدوير المتخصصة.

٦-٢ لا غنى عن تطوير قدرات القوى العاملة لنجاح قطاع التفكيك المستدام، ويمكن أن يفضي هذا التطوير إلى تحقيق تقدم في القطاعات الأخرى ذات الصلة. هذا، وستؤدي برامج التدريب الموحدة في مجال تفكيك الطائرات وإدارة المواد الخطرة وإعادة التدوير، إلى خلق فرص عمل، مع تعزيز الامتثال للوائح وتوطيد الخبرة الفنية داخل القطاع.

٣- الخلاصة

١-٣ تتيح الإدارة المستدامة للطائرات في نهاية عمرها التشغيلي فرصة فريدة للدول النامية، لا سيما في أفريقيا، لمواجهة التحديات الملحة في مجالات البيئة والسلامة والاقتصاد. كما يمكن للدول، من خلال تبني ممارسات منظمة للتفكيك وإعادة التدوير، الحد من المخاطر البيئية، ومنع استخدام أجزاء غير معتمدة، وإطلاق العنان لما تنطوي عليه هذه العملية من إمكانات كبيرة من حيث التنمية الاقتصادية والصناعية.

٢-٣ لتحقيق هذه الفوائد بالكامل، يلزم اتخاذ إجراءات عاجلة ومنسقة لإنشاء أطر تنظيمية منسقة، والاستثمار في البنية التحتية المحلية، وتجهيز قوة عاملة ماهرة. ويمكن للدول الأعضاء، من خلال التعاون مع الإيكاو والجهات المعنية في القطاع والهيئات الإقليمية، أن تتبع نهجاً كأطراف مشاركة فاعلة في التحول العالمي نحو ممارسات مستدامة بيئياً في قطاع الطيران. إن تعزيز الإدارة الجدية للطائرات في نهاية عمرها ليست مسألة امتثال فحسب، بل هي ضرورة استراتيجية للاستدامة والسلامة والمرونة الاقتصادية على المدى الطويل.

— انتهى —