



الجمعية العمومية - الدورة السابعة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٢٥ من جدول الأعمال: متابعة المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة للعام ٢٠١٠

التقدم الذي أحرزته الدول الأفريقية في مجال سلامة الطيران

(ورقة مقدمة من ٥٣ دولة متعاقدة^١، أعضاء في
اللجنة الأفريقية للطيران المدني)

التفصيل رقم (١)

الموجز التنفيذي	
في الاجتماع المشترك الذي عقد بين الايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني في ٢٠١٠/٥/١٣ في ندجامينا بتشاد، نوقشت مسائل متعددة مرتبطة بالسلامة. وأحاط الاجتماع علما مع القلق بالمعلومات عن حالة سلامة الطيران في أفريقيا واتفق المجتمعون على مجموعة من الاستراتيجيات والأهداف.	
يُرجى من الجمعية العمومية أن تأخذ علما بالتوصيات التي أعدت لكي تنفذها الايكاو واللجنة الأفريقية للطيران المدني (الأفكاك) ورابطة شركات الطيران الأفريقية (AFRAA).	
الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدف الاستراتيجي A.
الأثار المالية	لا تنطبق.
المراجع:	لا تنطبق.

^١ الجزائر، أنغولا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، الكاميرون، الرأس الأخضر، جمهورية إفريقيا الوسطى، تشاد، جزر القمر، الكونغو، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جيبوتي، مصر، غينيا الاستوائية، إريتريا، إثيوبيا، غابون، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا بيساو، كينيا، ليسوتو، ليبيريا، الجماهيرية العربية الليبية، مدغشقر، ملاوي، مالي، موريتانيا، موريشيوس، المغرب، موزامبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا، رواندا، ساو تومي وبرينسيبي، السنغال، سيشيل، سيراليون، الصومال، جنوب إفريقيا، السودان، سوازيلند، توغو، تونس، أوغندا، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا، زمبابوي.

١- المقدمة

١-١ انعقد اجتماع مشترك بين الايكاو والأفكاك في ٢٠١٠/٥/١٣ في ندجامينا بتشاد، ونوقشت فيه مسائل متعددة بخصوص السلامة ناتجة عن مناقشات جرت في أثناء عقد الايكاو المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة في شهر مارس/آذار.

٢-١ وأحاط الاجتماع علما مع القلق بالمعلومات عن حالة سلامة الطيران في الإقليم الأفريقي، وأعرب عن شواغله لا سيما بعد الوقائع التالية:

(أ) إن معدل الحوادث في أحد الأقاليم الأفريقية أعلى بضعفين من المتوسط العالمي، مما يتخطى هدف السلامة التي حددته الايكاو.

(ب) وفقا لنتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، تعاني ٢٧ دولة، أي ما يوازي نصف عدد الدول الأعضاء في الأفكاك، من الانتقال إلى التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة لجهاز مراقبة السلامة في الدولة بنسبة تزيد عن ٥٠ في المائة، وتخضع تلك الدول إلى متابعة مجلس الايكاو لاستعراض نتائج التدقيق (ARRB).

(ج) يواجه العديد من الدول شواغل هامة متعددة في مجال السلامة، لا سيما بالنسبة إلى منح شهادات للمشغلين الجويين (AOC) بدون التقيد بالشروط والإجراءات ذات الصلة.

(د) الأثر السياسي والاقتصادي على الدول وشركات الطيران الناتج عن الانطباع العام السلبي إزاء سلامة الطيران في القارة.

٢- القرارات المتخذة

١-٢ بهدف إزالة الثغرات في مجال السلامة وتعزيز سلامة الطيران في القارة، وافق الاجتماع على مجموعة من الاستراتيجيات والأهداف. وقد أعد التوصيات التالية حتى تنفذها الدول والايكاو والأفكاك ورابطة شركات الطيران الأفريقية.

٢-٢ الإطار العام

١-٢-٢ اتفق الاجتماع على هدف يتمثل في تخفيض نسبة عشرة في المائة سنويا من الوحدات لقياس الانتقال إلى التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة لجهاز الدولة لمراقبة السلامة الجوية، وذلك على مدار السنتين المقبلتين.

٢-٢-٢ وتم تحديد مدى سنتين كحد أقصى لإزالة جميع الدول الأفريقية من قائمة مجلس استعراض نتائج التدقيق.

٣-٢-٢ وينبغي للمهام المرتبطة بتوصيات الاجتماع أن تنعكس في برامج عمل الأفكاك والايكاو (المكتب الإقليمي وبرنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي).

٣-٢ الدول

١-٣-٢ على الدول أن تستعرض وتحديث إجراءاتها لمنح شهادات المشغل الجوي وتسعى، عند الاقتضاء، إلى الحصول على الدعم من المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والدول الأخرى عند منحها شهادات المشغلين الجويين.

٢-٣-٢ تكفّ الدول عن السماح باستخدامها كأعلام ملاءمة من جانب أطراف خارجية.

Revision No. 1

٣-٣-٢ تقوم الدول بشطب جميع شركات الطيران التي لم تحصل على شهادات على النحو الملائم و/أو التي لا تشغل خطوطا جوية من سجلاتها، وتمتتع عن منح شهادات (AOC) جديدة، إلى حين إنشائها جهازا فعالا لمراقبة السلامة الجوية ووضعها قواعد تنظيمية وإجراءات مناسبة تمتثل للقواعد القياسية ذات الصلة.

٤-٣-٢ وينبغي للدول أن تتعاون على تسخير مواردها من خلال الآليات دون الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية مثل برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAPs) والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOs).

٥-٣-٢ ينبغي للدول أن تذكر أنها المسؤولة في نهاية المطاف عن الموجبات في مجال السلامة حتى عندما تكون الموارد قد تم تجميعها من خلال التعاون الإقليمي.

٦-٣-٢ على الدول أن تنتظر بجدية في التصديق على اتفاقية كيب تاون لتمكين شركات طيرانها من تجديد أساطيلها بشراء طائرات حديثة وفقا لشروط مؤاتية.

٧-٣-٢ يعتبر التدريب على صلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران وإجازة العاملين المفتشين من الأولويات ولا بد من تنفيذه بصورة متواصلة.

٨-٣-٢ وينبغي للدول أن توفر للأفكاك والايكاو معلومات عن سلامة الطيران وتقدم الردود على الاستبيانات وكتب المنظمة المرسلة.

٤-٢ الايكاو

١-٤-٢ ينبغي للايكاو أن تواصل دعمها وتخصيصها الموارد المناسبة إلى برنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي (ACIP) والمكتبيين الإقليميين في أفريقيا لتمكينها من توفير ما يلزم من مساعدة للدول الأفريقية.

٢-٤-٢ وينبغي لكل من المكتبيين الإقليميين وبرنامج التنفيذ الشامل أن يجتمعوا مباشرة مع كل دولة يرد اسمها على قائمة مجلس استعراض نتائج التدقيق بغية استعراض الثغرات المحددة الخاصة بها وإعداد خطة عمل لإزالة تلك الثغرات والشواغل الهامة في مجال السلامة.

٣-٤-٢ وقد ثبت أن تكلفة الإبقاء بشكل مستديم على منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية تشكل تحديا مماثلا لذلك المرتبط بالإبقاء على السلطات الوطنية للطيران المدني. ولذلك، ينبغي للايكاو أن توفر الإرشادات بشأن تمويل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية واستدامتها.

٤-٤-٢ ينبغي للايكاو أن تساعد في وقف عمليات الطائرات غير القانونية وغير الآمنة في أفريقيا. وفي هذا المضمار، ينبغي للايكاو أن تتدخل لدى الأمم المتحدة التي ساهمت عملياتها في العديد من مشاكل السلامة الجوية في القارة.

٥-٤-٢ وينبغي لبرنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي أن يتعاون مع الأفكاك لبذل الجهود لضمان أن تنتمي جميع الدول إلى إحدى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، بغض النظر إذا كانت الدول أعضاء في المجتمع الاقتصادي الإقليمي أم لا.

٥-٢ الأفكاك

١-٥-٢ ينبغي للأفكاك، بالتعاون مع الاتحاد الأفريقي، أن تقوم بتوعية القادة السياسيين الأفريقيين، بمن فيهم الوزراء المسؤولين عن الطيران المدني ورؤساء الحكومات إلى المسائل التالية:

- أ) الامتثال للقواعد الدولية والإجراءات الخاصة بمنح شهادات المشغلين الجويين.
- ب) إظهار الإرادة السياسية والوعي والتقييم النزيه للسلامة الجوية في دولهم.
- ج) السماح للمتخصصين بإدارة المسائل الفنية المتعلقة بالطيران في الدول.
- د) إتاحة تطبيق نظام مراقبة للسلامة الجوية بدون عراقيل وبفعالية من غير تدخل سياسي.
- هـ) ضمان توجيه الإيرادات المحققة من الطيران لغرض تحسين سلامة قطاع الطيران.
- و) ينبغي للأفكاك أن تعمل بشكل وثيق مع الشراكة الجديدة للتنمية الأفريقية (NEPAD) والاتحاد الأفريقي لتشجيع الحكومات الأفريقية للاستثمار في الطيران.
- ز) على الأفكاك أن تعمل بشكل وثيق مع الاتحاد الأفريقي ورابطة شركات الطيران الأفريقية لضمان إظهار النقل الجوي بشكل جلي في نظام الاتحاد الأفريقي.
- ح) على الأفكاك أن تتشارك مع الاتحاد الأفريقي ورابطة شركات الطيران الأفريقية لإنشاء فرقة عمل خاصة بشأن القوائم السوداء التي أعدها الاتحاد الأوروبي.
- ط) على الأفكاك ورابطة شركات الطيران الأفريقية أن تعمل مع الدول الأعضاء وشركات الطيران لشطب جميع شركات الطيران "الوهمية" من سجلاتها.
- ي) على الأفكاك أن تتعاون مع المجتمع الاقتصادي الإقليمي والدول لضمان أن يتم عمل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة بشكل يتسم بالكفاءة والفعالية.
- ك) على الأفكاك أن تتعاون وتعمل بشكل وثيق مع مكثبي الايكاو الإقليميين بشأن تعزيز سلامة الطيران في أفريقيا.
- ل) ينبغي للأفكاك أن تعد وتنفيذ مشاريع لمساعدة الدول الواردة أسماؤها على قائمة مجلس استعراض نتائج التدقيق.
- م) ينبغي للأفكاك أن تعطي الأولوية إلى التدريب وبناء القدرات والتركيز على تقديم المساعدة في مجال التدريب إلى أكثر الدول احتياجا لها.

٦-٢ رابطة شركات الطيران الأفريقية

١-٦-٢ تحت رابطة شركات الطيران الأفريقية على دعم المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في سعيها إلى إيجاد مصادر مستدامة التمويل مثل فرض رسوم على الركاب وتحقيق إيرادات أخرى لدعم نشاطات في مجال مراقبة السلامة الجوية.

٣- الخلاصة

١-٣ تلتزم الدول الأفريقية وأصحاب المصالح بتنفيذ التوصيات المنفق عليها في الاجتماع المشترك بين الايكاو الأفكاك.