

## المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير

مونتريال، ٢٤-٢٩/٣/٢٠٠٣

البند ١: استعراض عام  
٢-١: جوانب السلامة والأمن في عملية التحرير

### آثار التحرير على سلامة وأمن الطيران

(مقدمة من الجزائر، وأنغولا، وبنن، وبوتسوانا، بوركينافاسو، وبوروندي، والكاميرون، والرأس الأخضر، جمهورية إفريقيا الوسطى، وتشاد، وجزر القمر، والكنغو، وكوت ديفوار، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وجيبوتي، ومصر، وغينيا الاستوائية، وإريتريا، وأثيوبيا، وغابون، وغامبيا، وغانا، وغينيا، وغينيا بيساو، وكينيا، وليسوتو، وليبيريا، والجمهورية العربية الليبية، ومدغشقر، وملاوي، ومالي، وموريتانيا، وموريشيوس، والمغرب، وموزامبيق، وناميبيا، والنيجر، ونيجيريا، ورواندا، سان تومي وبرينسيبي، والسنغال، وسيشيل، وسيراليون، والصومال، وجنوب أفريقيا، والسودان، وسوازيلند، وتوغو، وتونس، وأغوندا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا، وزمبابوي)

#### ملخص

تتناول هذه الوثيقة آثار التحرير على سلامة وأمن الطيران. وتجري تحليلاً متعمقاً لهذه الآثار على ثلاثة جوانب:

أ) تشجيع التحرير؛

ب) ضمان الأمن؛

ج) كفالة السلامة.

ويرد الاجراء المعروض على المؤتمر في الفقرة ٤-١.

#### المراجع

قرار ياموسوكرو لعام ١٩٩٩

Doc 9644، تقرير عن مؤتمر النقل الجوي العالمي بشأن تنظيم النقل

الجوي الدولي: الحاضر والمستقبل

١- نسخة فرنسية مقدمة من الدول الإفريقية.

## ١- مقدمة

١-١ أصبح قطاع النقل الجوي في إفريقيا دينامياً بصورة متزايدة منذ عدد من السنوات، ويرجع ذلك أساساً إلى التحرير الذي أدى إلى نمو في الحركة. وكان لهذا النمو وزيادة نشاط النقل الجوي آثارهما على سلامة الطيران وترتيبات الأمن.

## ٢- المناقشة

### ١-٢ سياسة التحرير الأفريقية

١-١-٢ وافق رؤساء دول وحكومات منظمة الوحدة الأفريقية في شهر يولييه عام ٢٠٠٠ على القرار المتعلق بتنفيذ إعلان يامو سوكرو بشأن تحرير حق الدخول إلى أسواق النقل الجوي في إفريقيا الذي اعتمده الوزراء المسؤولون عن الطيران المدني. ودخل هذا القرار حيز النفاذ في ١٢ أغسطس ٢٠٠٠.

٢-١-٢ ولأن التحرير ستكون له، على أية حال، آثاره على سلامة وأمن الطيران، تتناول المادة ٦-١٢ من قرار يامو سوكرو هذه المسألة على وجه التخصيص.

٣-١-٢ وبموجب أحكام المادة ٦-١٢ من ذلك القرار المذكورة أعلاه، أكدت الدول من جديد التزامها المتبادل بحماية الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروع والامتنال لقواعد وتوصيات الإيكاو في إطار برنامج مراقبة السلامة الجوية. إلا أنه ينبغي، بالنظر إلى التعقد الشديد لمسألة القواعد وضوابط السلامة/الأمن، أن تكون هذه المسألة موضوع تعاون وشراكة سديدة.

### ٢-٢ أمن الطيران.

١-٢-٢ حددت اتفاقية شيكاغو في ملحقها السابع عشر أمن الطيران على أنه مزيج من التدابير (البشرية والمادية) الرامية إلى حماية الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروع.

٢-٢-٢ وما برحت حماية الطيران المدني الدولي من التهديدات الإجرامية والإرهابية تمثل تحدياً رئيسياً يتعين أن تواجهه جميع هيئات الطيران المدني.

٣-٢-٢ ونرى أن أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ التي هزت بقوة ثقة المستهلكين في النقل الجوي وكان لها عواقب وخيمة على تلك الصناعة تشكل هجوماً لم يسبق له مثيل على الطيران المدني الدولي، ومن ثم فإنها استدعت رداً يتناسب ومستوى الهجوم. وكان من المفيد بحق أن الرد كان فورياً، إذ اعتمد مجتمع الطيران الدولي في المؤتمر الوزاري رفيع المستوى المعني بأمن الطيران (مونتريال، ١٩-٢٠ فبراير ٢٠٠١) توصيات تستهدف تعزيز حماية مجتمع الطيران الدولي من أعمال التدخل غير المشروع. وقد تسنى عمل ذلك من خلال جملة أمور أهمها إنشاء برنامج الإيكاو الوزاري لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في إطار آلية قسم أمن الطيران في الإيكاو واللجوء إلى المساعدة الفنية - للبلدان التي تحتاج إليها - لعلاج الثغرات التي أكدت عمليات التدقيق.

## ٣-٢ سلامة الطيران

١-٣-٢ تتعلق أعم الثغرات التي تؤكدتها كل عوامل الطيران المدني الفاعلة في إفريقيا في مجال السلامة الجوية بما يلي:

- (أ) غياب الإطار التشريعي أو عدم كفايته أو كونه في طور البداية؛
- (ب) غياب الخبرة الفنية أو عدم كفايتها، ولا سيما في ميدان العمليات الجوية والجدارة للطيران؛
- (ج) عدم توفر الموارد المالية؛
- (د) ضعف أجهزة صنع القرارات في بعض الأحيان، وعدم توفر الاستقلال الذاتي المؤسسي لهيئات الطيران المدني.

٢-٣-٢ وأكد برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الذي يغطي الملحقات ١ و ٦ و ٨ (إجازة العاملين، وتشغيل الطائرات، وجدارة الطائرات للطيران) معظم الاستنتاجات المذكورة أعلاه.

٣-٣-٢ وعلى الصعيد الوطني، ينطوي تحسين مراقبة السلامة الجوية على تحديث الإطار التنظيمي وزيادة الموارد البشرية والمالية المخصصة لمراقبة السلامة الجوية. ويبدو إذن أن تعزيز إدارات الطيران المدني أمر يتعين القيام به من الناحيتين الوظيفية والتشغيلية. ويتطلب هذا بحق موارد هامة لا تتوفر للبلدان، لسوء الحظ. ولكن يمكن تأمينها عن طريق مشاريع وآليات شتى موجودة حالياً أو ستنشأ مستقبلاً.

## ٣-٣ الخلاصة

١-٣ التحرير حقيقة واقعة. إلا أنه يجدر التأكيد على أنه ما زال يتعين تحقيق الكثير في العديد من البلدان النامية في ميدان سلامة وأمن الطيران لكي تحقق هذه العملية التي لا مفر منها أهدافها.

## ٤-٤ الإجراءات المعروضة على المؤتمر

١-٤ يدعو المؤتمر إلى:

- (أ) الإحاطة علماً بمحتويات ورقة العمل هذه؛
- (ب) حث الدول التي تتوفر لديها الموارد اللازمة على المساهمة على نحو أكبر للآلية الإيكاو لأمن الطيران؛
- (ج) التوصية بأن تستفيد الدول، والبلدان النامية على وجه الخصوص، من المساعدة الفنية والمالية المقدمة في إطار التعاون الفني حتى يمكنها أن تتخذ الإجراءات العلاجية الرامية إلى القضاء على الثغرات المحددة في أثناء عمليات تدقيق أمن الطيران؛

- (د) توجيه طلب إلى الأمانة العامة للإيكاو لتنفيذ التطوير التعاوني لمشاريع برنامج السلامة التشغيلية واستمرار الجدارة للطيران في مختلف مجموعات البلدان لاتخاذ تدابير لعلاج أوجه الضعف المحددة في أثناء عمليات تدقيق مراقبة السلامة الجوية؛
- (هـ) حث الدول، والمنظمات الدولية، وشركاء الطيران المدني الدولي العامين والخاصين على تقديم المساهمة إلى التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران الذي أنشأه مؤخراً مجلس الإيكاو.

- انتهى -

