



الهدفان الرئيسيان (١) و (٥)

النشاطات الرئيسية

مراقبة السلامة الجوية

الهدف : مساعدة الدول على تحديد أوجه القصور في تنفيذ أحكام الملاحق الأول والسادس والثامن لاتفاقية الطيران المدني الدولي ، وتزويدها بالمشورة والمساعدة للتغلب على أوجه القصور تلك ، بما في ذلك اعداد وثائق عملية اضافية ، وتقديم اقتراحات بالحلول الفعالة ، واعداد أو تكيف قواعد أساسية ، وتقديم التدريب في موقع العمل وفي مؤسسات التدريب .

من بين المهام الرئيسية للبرنامج قيام فريق من الخبراء بتقييم قدرات الدول المتعاقدة على المراقبة الفعالة لمستوى السلامة التي تكون مسؤولة عنه . وعلى الرغم من أن اشتراك الدول في هذا البرنامج أمر طوعي ، فإن هناك تبعات تترتب عليه بمجرد البدء فيه . وعلى الأخص ، فإن الدول تتعهد بالقيام ، في غضون تسعين يوما ، بوضع خطة عمل لتلافي أوجه النقص التي قد يتبين وجودها أثناء التقييم . وقد تقدم ايكاو المساعدة أيضا في اعداد خطة العمل وفي تنفيذها لاحقا . وفي الوقت الحاضر ، يشمل برنامج مراقبة السلامة الجوية مجالات اجازة العاملين وتشغيل الطائرات وصلاحيات الطائرات للطيران . ويدرس المجلس امكانية توسيع البرنامج ليشمل مجالات أخرى مثل مراقبة الحركة الجوية والمطارات .

المسؤول عن الاتصال في ايكاو : رئيس قسم العمليات وصلاحيات الطائرات بالمقر الرئيسي للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمي المحلي .

التصدى لأوجه القصور المحددة فى مجال الملاحة الجوية

الهدف : تعزيز تنفيذ ما يتعلق بالسلامة من قواعد قياسية وأساليب عمل موسى بها غير تلك التى يشملها برنامج مراقبة السلامة الجوية .

الطيران المدنى الدولى نشاط حيوى يتم فى بيئة متنوعة ومتغيرة . ويمكن لاىكاو أن تحدد بسرعة أى أوجه نقص فى مجال الملاحة الجوية ، وذلك عن طريق ارسال موظفيها فى بعثات منتظمة الى الدول ، ومن المعلومات التى ترد خلال الاجتماعات الاقليمية للملاحة الجوية ، وبصورة عامة أكثر عن طريق الاتصالات المستمرة بجميع الشركاء فى مجتمع الطيران . ثم تقدم الردود عن طريق وسائل ملائمة مثل اعداد أو تعديل اللوائح التنظيمية ، وانشاء برامج خاصة أو مشاريع للتعاون الفنى .

المسؤول عن الاتصال فى اىكاو : رئيس قسم العمليات وصلاحيه الطائرات بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل اىكاو الاقليمى المحلى .



الهدف الرئيسي (٣)

النشاطات الرئيسية

وضع وثيقة جديدة بشأن مسؤولية الناقل الجوي لتحديث وتوحيد أحكام " نظام وارسو "

الهدف : وضع اتفاقية مقبولة عالميا توحد في نصوصها وتحديث "نظام وارسو" وتجعله مواكبا لاحتياجات اليوم .

تشغل ايكاو حاليا بتطوير اطار عمل قانوني جديد بخصوص مسؤولية الناقل الجوي في النقل الجوي الدولي ، لا سيما بالنسبة لوفاة الركاب أو اصابتهم الناجمة عن حادث ، لتحديث وتوحيد نظام المسؤولية الحالي المعروف باسم "نظام وارسو" ، الذي يتكون من اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ وتعديلات معينة على تلك الاتفاقية . وقد أعد مشروع وثيقة قانونية دولية جديدة لا يتم في الانتقاص بصورة مصطنعة من مطالبة الراكب بالتعويض عن الاصابة أو الوفاة الناجمة عن حادث بسبب الحدود المنخفضة للمسؤولية الممنوحة للناقل الجوي ، غير أن تلك المطالبة تكون خاضعة الى مسؤولية صارمة تصل الى حدود ١٠٠ ٠٠٠ وحدة من حقوق السحب الخاصة ، وتكون خاضعة لمبادئ المسؤولية عن وحدة الخطأ فوق ذلك الحد .

المسؤول عن الاتصال في ايكاو : مدير الادارة القانونية بالمقر الرئيسي للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمي المحلي .

الهدف الرئيسي (٤)

النشاطات الرئيسية

تحسين الكفاءة العامة لآلية تخطيط الملاحة الجوية الاقليمية

الهدف : تعزيز استقلالية عملية التخطيط الاقليمي ، وتعزيز التنسيق بين الأقاليم المتاخمة .

الملاحة الجوية عملية دقيقة تعتمد بصورة كبيرة على مهارات الطيارين ومراقبي الحركة الجوية العاملين سويا ، والذين يستعملون نظاما الكترونية معقدة عديدة . وتتكون تلك النظم من عناصر على الأرض ، وأخرى على متن الطائرات ، وبصورة متزايدة فى الفضاء الخارجى أيضا . وتقع مسؤولية تشغيل نظم الملاحة المختلفة بصورة كبيرة على عاتق كل دولة ذات سيادة متعاقدة لدى ايكاو . وأمام كل دولة خيارات عديدة من عناصر نظام الملاحة الجوية الخاص بها ، ولذا يجب أن تخطط جيدا لضمان أن تكون بين تلك الخيارات خيارات اقتصادية وحديثة . كذلك ، يجب على الدول ضمن كل اقليم جغرافى التعاون على انشاء وتحديث خطة اقليمية للملاحة الجوية لضمان أن تشكل النظم الوطنية مع بعضها نظاما كليا قابلا للاستمرار والعمل بسلاسة . وتوجد الآن فى كل اقليم آلية أو عملية للتخطيط الاقليمي للملاحة الجوية تتيح التنسيق بين الأقاليم نظرا لكونها مدعومة من قبل ايكاو .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس مكتب الشؤون الاقليمية بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمي المحلى .

التعاون مع الهيئات الدولية الأخرى لإنشاء نظام عالمى مدنى للملاحة بالأقمار الصناعية

الهدف : توطيد الاتصالات مع المنظمات الدولية وشركاء ايكاو من أجل انشاء نظام عالمى للملاحة
بالأقمار الصناعية تحت سيطرة الطيران المدنى .

النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) القائم حاليا هو نظام مدنى-عسكرى . ويتكون النظام من عنصرين
رئيسيين هما النظام العالمى لتحديد المواقع (GPS) الذى تقوم الولايات المتحدة الأمريكية بتشغيله ، والنظام العالمى
للملاحة بالأقمار الصناعية المدارية (GLONASS) الذى يقدمه الاتحاد الروسى . وكلا النظامين نظام معقد ومكلف
للاستعمالين المدنى والعسكرى وأتاحت الحكومتان استعماله للطيران المدنى دون تكلفة . الا أن ايكاو ترى أنه سيتم فى
نهاية الأمر انشاء نظام عالمى للملاحة بالأقمار الصناعية يكون مدنيا ومتعدد الجنسيات .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس مكتب الشؤون الاقليمية بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمى المحلى .

اعداد الخطة العالمية لنظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ومتابعتها ، ووضع خطط اقليمية ووطنية

الهدف : وضع صيغة محدثة من الخطة العالمية لتنفيذ نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة
الحركة الجوية (CNS/ATM) ، ومواصلة وضع الخطط الاقليمية ومساعدة الدول على وضع خططها
الوطنية .

يعد وضع خطة عالمية وخطط اقليمية ووطنية أمرا ضروريا لتنفيذ نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة
الجوية باستخدام الأقمار الصناعية . ويجب اعداد مثل تلك الخطط ، للمناطق التى تفتقر اليها ، وتحديث الخطط حسب
الحاجة ، وذلك لجعلها تتماشى مع التكنولوجيات المتطورة الحديثة . وهناك حاجة أيضا الى المتابعة لضمان سلاسة
الحدود المشتركة بين الخطط .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس مكتب الشؤون الاقليمية بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمى المحلى .



الهدف الرئيسي (٥)

النشاطات الرئيسية

حماية الطيران من التدخل غير المشروع

الهدف : التأكد من اتخاذ الاجراءات فى حينها من أجل : أ) تحسين المستوى العام لتنفيذ القواعد القياسية المتعلقة بالأمن ، ب) ضمان معالجة أى مشكلات تنشأ معالجة سليمة وفعالة .

ما تزال أفعال التدخل غير المشروع تشكل تهديدا لسلامة الطيران المدنى الدولى . والخطوة الأولى لحماية النقل الجوى من مثل تلك الأفعال هى التطبيق الموحد والمتسق للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة فى الملحق السابع عشر لاتفاقية الطيران المدنى الدولى . وقرارا من ايكاو بالصعوبات التى تواجهها الدول فى تنفيذ تلك القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ، فقد بدأت المنظمة خطة عمل من ثلاث مراحل فى اطار آلية لتقديم المساعدة المالية والفنية والمادية للدول فى مجال أمن الطيران . ويتم فى مرحلة التقدير ، بموجب تقييم فنى ، تحديد مدى تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ضمن الدولة . أما فى مرحلة المشورة ، فتقدم للدولة توصيات للتغلب على أى من أوجه القصور . وتحدد فى مرحلة المساعدة أهداف معينة تتطلب مشاركة فنية عملية .

وقد اضطلعت ايكاو بعملية تقييم لعدد كبير من المطارات الدولية ، وقررت أن أوجه القصور فى تنفيذ أحكام الملحق السابع عشر تعزى بصورة رئيسية الى عدم كفاية القواعد القياسية وأساليب العمل فى مجال التدريب ، ولذا فقد اعتمد المجلس أن يطبق على نطاق عالمى وأن يطور برنامج ايكاو للتدريب فى مجال أمن الطيران . وتؤثر مقتضيات التدريب على جميع مستويات العاملين ، ولذا تتطلب تطوير مجموعة شاملة من دورات التدريب لمختلف المجموعات المعنية ، ويجرى حاليا تطوير سلسلة من برامج التدريب القياسية .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس فرع أمن الطيران والتسهيلات بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمى المحلى .

الهدف الرئيسى (٥)

النشاطات الرئيسية

السلامة الجوية والعوامل البشرية

الهدف : تحسين السلامة الجوية بتوعية الدول وجعلها أكثر استجابة لأهمية العوامل البشرية فى عمليات الطيران المدنى ، وذلك عن طريق تزويدها بمواد وتدبير عملية للعوامل البشرية تعد على أساس تجارب الدول ، وتحضير تعديلات ملائمة للمواد الواردة حالياً فى ملاحق اتفاقية الطيران المدنى الدولى وغيرها من الوثائق والتوصية بتنفيذ هذه التعديلات بشأن دور العوامل البشرية فى بيئات تشغيل الطيران الراهنة والمستقبلية .

العناصر البشرية عامل حيوى فى سلامة الطيران . ويؤدى النمو فى الحركة الجوية ، وتزايد استعمال النظم التلقائية ، وادخال تكنولوجيات ومفاهيم جديدة مثل نظم ايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وما يصاحبها من تعقيد فى عمليات الطائرات والعمليات الأرضية معا ، يؤدى ذلك الى بروز تحديات جديدة للعاملين الذين يقومون بتشغيل نظام الطيران . وتقوم ايكاو من خلال البرنامج بتقديم مواد عملية تتعلق بالعامل البشرى وتضمن استفادة جميع الدول المتعاقدة مع ايكاو من الخبرة المكتسبة فى أى مكان فى العالم . ويضمن البرنامج كذلك مراعاة اعتبارات العوامل البشرية فى جميع القواعد القياسية الفنية والمواد الارشادية التى تضعها ايكاو بدءاً من مراحل التطوير المبكرة وانتهاء بالتنفيذ .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس قسم اجازة العاملين والتدريب بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمى المحلى .

منع حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة

الهدف : وضع برنامج فى المنظمة لمنع حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة واعداد تعديلات للملحق السادس لاتفاقية الطيران المدنى الدولى فى جزئيه الأول والثانى ، واعداد مواد ارشادية . تنسيق تعديلات الملحقين الأول والرابع ووثيقة "اجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات" فى مجلدتها الأول والثانى ، ووثيقة "اجراءات خدمات الملاحة الجوية - قواعد الجو وخدمات الحركة الجوية" ، بما فى ذلك تعديل المواد الارشادية المرتبطة بها .

تشارك ايكاو منذ عام ١٩٩١ فى الجهود الحالية لتقليل عدد حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة . وأدى رد الفعل لمشكلات مشابهة فى أواخر عقدى الستينات والسبعينات ، الى ادخال نظام الانذار بالاقتراب من الأرض . وعلى الرغم من أن ذلك الاجراء قد قلل الى حد كبير من عدد حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة ، فانه لم يؤد الى القضاء عليها نهائيا . وكان أحد عناصر المشكلة هو أن النسخة الأولية للجهاز كانت تعطى انذارات كاذبة وغير مطلوبة بالاقتراب من الأرض ، مما يؤدى الى عدم الاستجابة للانذار فى حالات عديدة . وبالإضافة الى ذلك فانه لم يتم التصدى للأسباب الأساسية الكامنة وراء حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة .

ويدار برنامج ايكاو لمنع حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة بالتنسيق مع الهيئات التنظيمية سواء فى الصناعة أو الدول وبالتعاون مع مؤسسة سلامة الطيران (الأمريكية) . والهدف الأولى للبرنامج هو تخفيض عدد الوقائع السنوية من حوادث ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة بنسبة ٥٠ فى المائة بحلول عام ١٩٩٨ . ويسعى البرنامج الى تحقيق مشاركة جميع الأفراد العاملين فى مجالات الادارة والتشغيل فى الطيران المدنى . ويشمل البرنامج : التثقيف لمعالجة مشكلة ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة ، واستعراض السياسات والاجراءات ، والتدريب ، وتحسين المعدات والأجهزة . ويجرى التأكيد على العوامل البشرية فى مشكلة ارتطام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة والعوامل المساهمة بها . كذلك يشمل النهج الشامل لمعالجة المشكلة ادخال تعديلات على الملحق السادس (تشغيل الطائرات) لاتفاقية شيكاغو ، واجراءات خدمات الملاحة الجوية ، بالإضافة الى اعداد مادة ارشادية .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس قسم العمليات وصلاحيه الطائرات بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمى المحلى .



الهدف الرئيسي (٥)

النشاطات الرئيسية

حماية البيئة

الهدف : التصدى فى جميع أنحاء العالم للمشاكل البيئية التى قد تنسب الى الطيران المدنى .

برزت فى السنوات الأخيرة مخاوف متزايدة بشأن أثر الطيران المدنى على البيئة . وكان مجالاً المشكلة الرئيسيين هما ضجيج الطائرات وتأثير انبعاثات محركات الطائرات . وعلى الرغم من أن ايكاو قد وضعت بالفعل قواعد قياسية تتعلق بالضجيج والانبعاثات ينبغى للطائرات والمحركات الجديدة الوفاء بها ، فان هناك تحديات جديدة فى الأفق ، تشمل احتمال ادخال جيل جديد من الطائرات الأسرع من الصوت .

ويجرى تخفيض مستويات ضجيج الطائرات فى المناطق المجاورة لمعظم المطارات ، حيث يتم الالغاء التدريجى لتشغيل طرز معينة أكثر ضجيجا من الطائرات (ما يسمى بطائرات "الفصل الثانى") ، وذلك وفقا لاطار السياسة الدولية الذى اعتمده الجمعية العمومية للمنظمة فى عام ١٩٩٠ . غير أن مستويات الضجيج يمكن أن تبدأ فى الارتفاع ثانية ، بعد اخراج معظم هذه الطائرات من الخدمة ، نتيجة للنمو المتواصل للحركة الجوية .

وعندما ادخلت لأول مرة القواعد القياسية للايكاو بشأن انبعاثات الطائرات ، كانت المخاوف البيئية الرئيسية تتمثل فى جودة الهواء المحلى فى المناطق المجاورة للمطارات . وقد تحول التركيز مؤخرا الى تحديد أثر الطيران على جو الأرض ، كالدور الذى يسهم به فى مشكلات مثل تغير المناخ . وبمجرد تحديد أثر الطيران بصورة أكثر وضوحا ، فان ايكاو ستكون فى وضع يمكنها من تحديد الاجراء الواجب اتخاذه .

ويضطلع المجلس ، من خلال لجنته المعنية بحماية بيئة الطيران ، بمعظم عمل المنظمة الشامل بشأن مسائل حماية البيئة ، بما فى ذلك ادخال تعديلات على الملحق السادس عشر لاتفاقية الطيران المدنى الدولى واحتمال تطبيق وثائق اقتصادية .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : منسق البرامج البيئية وبرنامج النقل الجوى بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمى المحلى .

الهدف الرئيسي (٥)

النشاطات الرئيسية

التعاون الفني

الهدف : مساعدة الدول على تنفيذ مشاريع ترمى الى حشد الموارد البشرية والفنية والمالية لتطوير وتشغيل الطيران المدني بأمان وكفاءة .

البرنامج : لدى ايقاؤ خبرات طويلة فى تقديم الارشاد والمساعدة للبلدان النامية للوفاء بالتزاماتها الدولية فى الامتثال للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن ايقاؤ ، وتنفيذ خطط الملاحة الجوية ، وتعزيز سلامة العمليات وأمنها ، وفى تطوير قطاع الطيران المدني عموما ، بما فى ذلك تنمية الموارد البشرية . وتنفذ ادارة التعاون الفني فى سنة عادية ما يزيد على مائة مشروع مختلف للتعاون الفني ، وتتراوح فى قيمها بين المشاريع الكبيرة جدا التى تكلف أكثر من ١٠ مليون دولار أمريكى ، ومشاريع أخرى صغيرة نسبيا لا تتعدى تكلفتها ١٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكى . وتقدم المساعدة فى صورة مساعدة استشارية أو تشغيلية ، وتدريب فى موقع عمل أو فى معهد ، وشراء أجهزة الطيران المدني ونظمه .

الفائدة بالنسبة لايقاؤ : بالنظر لكل الخبرات التى تدعم بها المنظمة برنامج التعاون الفني ، فان ايقاؤ تفهم مشكلات العالم النامى وتعرف من التجربة كيفية التغلب على تلك المشكلات . وتعرف ايقاؤ بأن نقل التكنولوجيا فى مجال معقد مثل الطيران المدني هو أمر يستغرق وقتا ويتطلب صبرا واصرارا . ويعتمد برنامج ايقاؤ للتعاون الفني على موارد ضمن المنظمة وفى جميع أنحاء العالم لتحقيق أفضل النتائج ، وليس له سوى هدف واحد هو خدمة المصالح العليا للبلدان التى يساعدها . ويعمل البرنامج على أساس غير ربحى ، متجرد ، وبالتالي على أساس أكثر توفيرا للتكاليف ، مكرس لجعل الطيران المدني آمنا ، وفعالا ، ومستجيبا للحاجات الوطنية والدولية .

المسؤول عن الاتصال فى ايقاؤ : مدير ادارة التعاون الفني بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايقاؤ الاقليمى المحلى .



الهدف الرئيسى (٦)

النشاطات الرئيسية

تنظيم خطوط النقل الجوى الدولى

الهدف : تقديم الارشادات الى الدول بشأن الترتيبات التنظيمية الجديدة بما يضمن الانتقال التدريجى صوب فتح الأسواق والمشاركة الفعالة والمستمرة والمنافسة الشريفة فى مجال النقل الجوى الدولى .

تتغير بصورة دائمة النقطة التى يركز عليها التنظيم الاقتصادى فى مجال الطيران المدنى ، وذلك نظرا لأن صناعة النقل الجوى ، التى كانت لمدة طويلة خاضعة لقيود وحماية اقتصادية ، تتكيف مع التوسع فى الاتجاهات نحو العالمية والتحرر من القيود . وقد عالج المؤتمر العالمى للنقل الجوى ، الذى عقدته ايكاو عام ١٩٩٤ ، هذا الوضع وبدأ مهمة وضع توجيهات لمساعدة الدول والصناعة فى الانتقال من بيئة مراقبة الى بيئة أكثر انفتاحا ، وتتسم بقدر أكبر من التنافسية وقدر أقل من التدخل الحكومى . وتستند ايكاو الى أعمال المؤتمر وذلك بوضع مواد توجيهية ، حيثما تدعو الحاجة ، بشأن التنظيم الاقتصادى لهذا الانتقال ، وهى مواد توجيهية ستسهل عملية الانتقال نحو التحرر من القيود ، وستضمن كذلك للدول فرصة المشاركة فى النقل الجوى .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس قسم السياسات الاقتصادية بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمى المحلى .

توزيع منتجات النقل الجوي

الهدف : تعزيز المنافسة الشريفة بين شركات الطيران وبين نظم الحجز الآلى ، ومنح المنتفعين بالنقل الجوى الدولي فرصة الاطلاع على أوسع اختيارات ممكنة تفي باحتياجاتهم .

يقوم قطاع النقل الجوى بدور القائد فى تطوير وتطبيق تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات . وبذلك أصبح الحاسب الآلى أداة لا يمكن الاستغناء عنها لتحقيق الفعالية ، ومراقبة التكاليف ، وتعزيز الإيرادات بالنسبة لشركات الطيران ، وعلى الأخص فيما يتعلق بتسويق وبيع منتجاتها والأماكن على طائراتها . وقد أدى ظهور نظم الحجز الآلى الدولية القوية ، مع بروز احتمال مهم يتمثل فى السيطرة على الأسواق ، الى بروز مواضيع تتعلق بإمكانية اساءة استعمال التنافسية ، وقد قامت بعض الدول والأقاليم ، وكذلك ايكاو ، على المستوى العالمى ، بوضع قواعد تنظيمية لضمان قانونية تلك النظم ، وعدم تحيزها ، وشفافيتها ، وحرية استعمالها ، ووضع المسؤولية على عاتق الدول ، وكذلك على عاتق النظم ذاتها ، وشركات الطيران ، ووسطاء السفر الذين يستعملونها . وقد أجرى مؤخرا فى يونيو ١٩٩٦ تنقيح لقواعد السلوك الصادرة عن ايكاو بشأن تنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلى ، وستظل تلك القواعد خاضعة لاستعراض وتحديث دائمين ، حسب الحاجة ، لمراعاة التطورات التكنولوجية السريعة والمستجدات الاقتصادية فى توزيع منتجات شركات الطيران ، مثل شبكة الانترنت .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس قسم السياسات الاقتصادية بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمي المحلى .

تجارة الخدمات

الهدف : دراسة مدى انطباق مبادئ ومفاهيم الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات على النقل الجوى الدولى ، والعمل فى منظمة التجارة العالمية على دعم تفويض ايكاو وأهدافها وأعمالها .

قامت جولة الأروغواى من المفاوضات التجارية بادراج جميع صناعات الخدمات فى الاتفاق العام بشأن التجارة فى مجال الخدمات (GATS) ، وأدى ذلك الى زيادة التركيز على التنظيم المؤسسى والنهج الهادف الى التحرر من القيود فى مجال النقل الجوى . وعلى الرغم من أن تغطية النقل الجوى فى الاتفاق المذكور تنحصر باصلاح وصيانة الطائرات ، والبيع والتسويق ، ونظم الحجز الآلى ، فان منظمة التجارة العالمية ، التى تدير الاتفاق ، ملتزمة ببداء اجراء استعراض لتلك التغطية بحلول عام ٢٠٠٠ . وبالتالي ، فان التطبيق التنظيمى المستقبلى للاتفاق العام بشأن التجارة فى مجال الخدمات على النقل الجوى سيستوجب مراقبة التطورات عن كثب فى منظمة التجارة العالمية والمنظمات المعنية الأخرى ، ويستوجب التعاون معها بحيث تكون مدخلات النقل الجوى ومشاركته فعالة ومفيدة لتلك الصناعة .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس قسم السياسات الاقتصادية بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمي المحلى .

الهدف الرئيسى (٧)

النشاطات الرئيسية

برنامج " ترينير "

الهدف : تحسين نوعية التدريب على أعمال الطيران فى جميع أنحاء العالم وتوحيد هذا التدريب .

تقع مسؤولية سلامة الطيران المدنى الدولى وفاعليته على عاتق الأفراد الذين يقومون بإدارة نظمه وتشغيلها وصيانتها . ويجب أن يحوز هؤلاء المتخصصون على مهارات فردية عالية ، كما يجب أن يكونوا قادرين على العمل معا بوصفهم "فريقا دوليا" ، اذا ما أريد لنظام دولى أن يعمل بصورة آمنة وفعالة . ولتحقيق ذلك ، فان من الضرورى أن يتلقى أعضاء الفريق النوعية العالية ذاتها من التدريب فى جميع أنحاء العالم . وتلتزم ايكاو بالعمل مع دولها المتعاقدة على تطوير قواعد عالمية عالية الجودة بشأن التدريب فى مجالات الطيران المدنى . ويعد برنامج " ترينير " عنصرا هاما فى الاستراتيجية التى تتبعها ايكاو لتحقيق ذلك الهدف .

ويعمل برنامج " ترينير " بصورة مباشرة مع مراكز التدريب فى مجال الطيران المدنى ويساعد تلك المراكز على استعمال عملية قياسية ثبتت كفاءتها لتطوير التدريب . وبما أن جميع المشاركين فى هذا البرنامج يحضرون مواد التدريب الخاصة بهم باستعمال نفس العملية والقواعد ، فانه يمكنهم بكل سهولة استعمال منتجات أحدهم الآخر . وقد أنشأت ايكاو نظاما دوليا لتقاسم موارد التدريب يعد جزءا لا يتجزأ من البرنامج . ويتيح ذلك النظام لمراكز التدريب المشاركة حرية تقاسم المواد التى ينتجها مشاركون آخرون فى جميع أنحاء العالم . لذا ، فان برنامج " ترينير " يتيح للمشاركين تحسين نوعية تدريبهم ، والحفاظ فى الوقت ذاته على انخفاض تكاليفها .

وفى المستقبل ، ستساعد نظمنا الخاصة بالملاحة الجوية بالفعل على دفع العالم نحو أن يصبح " قرية عالمية " . وتوجد اليوم التكنولوجيا الكفيلة بإنشاء نظام عالمى موحد للملاحة الجوية . الا أن التكنولوجيات لوحدها لا تكفى لتعمل تلك البيئة الموحدة للملاحة الجوية بصورة فعالة . وسيتطلب ذلك وجود فريق دولى تم اعداده لأداء وظائفه فى تلك البيئة . وتعمل ايكاو بصورة نشطة مع الدول التى تستعد للمستقبل عن طريق برنامج " ترينير " .

المسؤول عن الاتصال فى ايكاو : رئيس الوحدة المركزية لبرنامج " ترينير " بالمقر الرئيسى للمنظمة أو ممثل ايكاو الاقليمى المحلى .