



منظمة الطيران المدني الدولي

فريق خبراء الإحصاءات

الاجتماع الرابع عشر (STAP/14)

مونتريال، ٢٣ — ٢٧ مارس ٢٠٠٩

التقرير

تقرير الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات

كتاب إحالة

إلى: رئيس لجنة النقل الجوي
من: رئيس فريق خبراء الاحصاءات

يشرفني أن أحيل لكم طيا تقرير الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات (STAP/14) الذي انعقد بالمقر الرئيسي للايكاف في مونتريال في الفترة من ٢٣ إلى ٢٧/٣/٢٠٠٩.

س. جيرمون
رئيس الفريق

مونتريال، ٨/٤/٢٠٠٩

الفهرس

الصفحة

1	المقدمة
1	لمحة عامة
1	الاختصاصات
1	جدول الأعمال
3	الحضور
3	الموظفون والأمانة
4	اللغات والوثائق
5	البند ١ من جدول الأعمال: اقرار مشروع جدول الأعمال والترتيبات الادارية
5	البند ٢ من جدول الأعمال: التطورات المستجدة منذ الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات (STA/9)
5	التطورات المستجدة منذ الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات (WP/2)
	البند ٣ من جدول الأعمال: استعراض عام لبرنامج الايكاو للاحصاءات:
6	مدى أهميته وترشيده ومواءمته
6	استعراض اجراءات وبيانات نشر قواعد واجراءات منشأ ومقصد الرحلات (WP/3)
6	استعراض تعاريف السعة المتاحة ومتوسط كتلة الراكب (WP/4)
	استعراض تعاريف الخدمات الجوية الداخلية والكاينوتاج (حركة النقل الداخلي بواسطة
7	شركة طيران أجنبية) (WP/5)
8	استعراض بيانات الحركة في المطارات (WP/6)
9	توحيد احصاءات النقل الجوي المتعلقة بالمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (WP/7)
10	الطائرات المدنية الموجودة بالسجلات (WP/8)
12	البند ٤ من جدول الأعمال: تنسيق برنامج الايكاو للاحصاءات مع برامج المنظمات الأخرى
	تنسيق برنامج الايكاو للاحصاءات مع برامج منظمات الطيران المدني الأخرى (WP/9)
12	والتكامل والتماثل في احصاءات الطيران والسياحة (WP/26)
13	قاعدة بيانات الايكاو الحديثة بشأن حركة الطائرات (WP/10)
15	البند ٥ من جدول الأعمال: تقييم آثار التغييرات في صناعة النقل الجوي
15	تعريف وتحديد الناقلين منخفضي التكلفة (WP/11)
16	أثر الابلاغ عن البيانات المالية للناقل الجوي في تنبؤات الحركة (WP/12)
16	استعراض التصنيفات والتعاريف المستخدمة في أنشطة الطيران المدني (WP/13)
	الإشارة الى قاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة من أجل تحليلات بيانات
18	السلامة واستخدامها (ISDB) (WP/14)

	البند ٦ من جدول الأعمال: استعراض حالة الابلاغ الحالية بشأن نماذج الايكاو للابلاغ عن
19	النقل الجوي والتوصيات المتعلقة بتنفيذ عمليات الابلاغ الجديدة
19	استعراض حالة الابلاغ الحالية: الناقلون الجويون التجاريون (WP/15)
19	استعراض حالة الابلاغ الحالية: المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) (WP/16)
20	البند ٧ من جدول الأعمال: تنفيذ نظام الرصد السريع لأغراض رصد الحركة الشهرية
	نظام الرصد السريع للحركة الشهرية للناقل الجوي التجاري والبيانات المالية (WP/17)
20	واستعراض حالة الابلاغ الراهنة: الناقلون الجويون التجاريون (WP/15)
20	البند ٨ من جدول الأعمال: استعراض البيانات المطلوبة لأغراض اعادة تنظيم هيكل أنشطة الايكاو للتنبؤ
	البيانات المطلوبة لأنشطة التنبؤ (WP/18) وجمع البيانات
22	المتعلقة بالمطارات وسعة المجال الجوي، الاستثمار والتمويل (WP/22)
24	البند ٩ من جدول الأعمال: اقتراحات بشأن جمع بيانات حديثة
24	حوادث الطائرات والوقائع الخطرة (WP/19)
25	بيانات الموظفين المدنيين المجازين (WP/20)
25	استهلاك الوقود بواسطة الناقلين الجويين التجاريين (WP/21)
27	اعداد قائمة بمعدات الملاحة الجوية الموجودة على متن الطائرة وعلى الأرض (WP/23)
27	الأنشطة المدرجة للدخل (WP/24)
29	البند ١٠ من جدول الأعمال: تعريف مؤشرات الأداء الرئيسية المشتركة لرصد حالة الصناعة
29	استعراض مختلف مؤشرات الأداء الرئيسية (WP/25)
30	البند ١١ من جدول الأعمال: العمل في المستقبل
30	استعراض العمل في المستقبل
31	التذييل ١: قائمة المشاركين
33	التذييل ٢: قائمة بأوراق العمل وأوراق المعلومات والوثائق المرجعية
33	أوراق العمل
34	أوراق المعلومات
34	الوثائق المرجعية

المقدمة

لمحة عامة

- ١- انعقد الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات (STAP/14) التابع للايكاو في المقر الرئيسي في مونتريال في الفترة من ٢٣ إلى ٢٧/٣/٢٠٠٩.
- ٢- ورحبت مديرة ادارة النقل الجوي، السيدة فلوساد اودوتولا بجميع المشاركين وقدمت أعضاء الأمانة العامة. ولاحظت أنه منذ انعقاد الاجتماع الأخير لشعبة الاحصاءات في مونتريال قبل اثني عشر عاما فإن تغييرات كبيرة قد حدثت فيما يتعلق بتطور النقل الجوي. وأبلغ المشاركون بالتحول الكبير الذي حدث في تركيز عمل الايكاو مع بداية خطة أعمال المنظمة. كما أُبلغ الاجتماع بتنفيذ الأهداف الاستراتيجية الستة للايكاو، ولا سيما تلك المرتبطة بالسلامة والكفاءة والبيئة والتي أوجدت الحاجة لرصد الأداء الذي لا يتم تحقيقه إلا بتوفر المقاييس اللازمة.
- ٣- وأعربت مديرة ادارة النقل الجوي عن ثقتها في قدرة أعضاء الفريق على تقديم توصيات قوية ووضع استراتيجية فعالة يمكن من خلالها تعزيز برنامج الاحصاءات، ولا سيما فيما يتعلق بتنفيذ جمع البيانات الجديدة.
- ٤- وأبدت مديرة ادارة النقل الجوي ملاحظة في الختام بأن من المأمول تحقيق توقعات كبيرة من عمل هذا الفريق وأن لأعضاء الفريق دورا مهما يقومون به فيما يتعلق بتوفير المعلومات الأساسية ذات الصلة بعمل شعبة الاحصاءات القادمة التي ستباشر مهامها في الفترة من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩.

الاختصاصات

- ٥- فيما يتعلق باختصاصات الفريق الواردة أصلا في قرار الجمعية العمومية ١٦-٣٤ الذي وجه المجلس بأن "يُبقى على فريق من خبراء الاحصاءات والمحاسبة من الدول التي قد تستشيرها الأمانة العامة في أي وقت". وقد تم استبداله بالقرار ٣٦-١٥ الذي يطلب في الفقرة ٢ من المرفق (ب) إلى المجلس "أن يدعو لخبراء وطنيين في مختلف التخصصات المطلوبة ليدرسوا بصفة منتظمة البيانات الاحصائية التي تجمعها الايكاو وذلك لتلبية احتياجات المنظمة ودولها المتعاقدة تلبية أكثر فعالية، وليضعوا المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة من حيث بلوغ أهدافها الاستراتيجية وتحسين اتساق الاحصاءات ومدى اكتمالها وموقوتية تقديمها من جانب الدول المتعاقدة، وشكل ومحتوى التحليلات". ولاحظت لجنة النقل الجوي في هذا السياق أن جميع مداولات واستنتاجات فريق الخبراء يجب اعتبارها استشارية فيما يتعلق بحل المشاكل التقنية وألا تكون لها علاقة بالمشورة أو التوصية لاتخاذ نهج معين من قبل الايكاو أو الدول الأعضاء فيها وهو أمر ينطوي على اعتبارات تتجاوز المسائل التقنية البحتة.

جدول الأعمال

- ٦- كان الهدف الرئيسي من الاجتماع، بموجب الاختصاصات، هو أن يساعد الفريق الأمانة العامة في إعداد وثائق الدورة العاشرة لشعبة الاحصاءات (STA/10). وتحقيقا لتلك الغاية، أقرت لجنة النقل الجوي جدول الأعمال التالي للاجتماع وقدمه أمين الفريق في الوثيقة WP/1:

- البند ١ :** اقرار مشروع جدول الأعمال والترتيبات الادارية
WP/1 — الترتيبات الإدارية
- البند ٢ :** التطورات المستجدة منذ الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات (STA/9)
WP/2 — التطورات المستجدة منذ الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات
IP/1 — حالة التطورات في قاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة وتحديثها (تكنولوجيا المعلومات والاتصالات)
- البند ٣ :** استعراض عام لبرنامج الايكاو للاحصاءات: مدى أهميته وترشيده ومواعمته
WP/3 — استعراض القواعد والبيانات المتعلقة باجراءات منشأ ومقصد الرحلات (OFOD)
WP/4 — استعراض تعاريف السعة المتاحة ومتوسط كتلة الراكب
WP/5 — استعراض تعاريف الخدمات الجوية الداخلية والكابوتاج (حركة النقل الداخلي بواسطة شركة طيران أجنبية)
IP/2 — التعاريف المستخدمة في جمع البيانات العالمية
WP/6 — استعراض بيانات الحركة في المطارات
WP/7 — توحيد احصاءات النقل الجوي المتعلقة بالمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية
WP/8 — الطائرات المدنية الموجودة بالسجلات
- البند ٤ :** تنسيق برنامج الايكاو للاحصاءات مع برامج المنظمات الأخرى
WP/9 — تنسيق برنامج الايكاو للاحصاءات مع برامج منظمات الطيران المدني الأخرى
WP/26 — التكامل والتماثل في احصاءات الطيران والسياحة
IP/3 — أفضل الممارسات
IP/5 — برنامج عمل الفريق الاستشاري للاحصاءات والتنبؤات العالمية التابع للمجلس الدولي للمطارات
IP/6 — المنشورات الاحصائية العادية للمجلس الدولي للمطارات
WP/10 — قاعدة بيانات الايكاو الحديثة بشأن حركة الطائرات
- البند ٥ :** تقييم آثار التغييرات في صناعة النقل الجوي
WP/11 — تعريف وتحديد الناقلين منخفضي التكلفة
WP/12 — أثر الإبلاغ عن البيانات المالية للناقل الجوي على تنبؤات الحركة
WP/13 — استعراض التصنيفات والتعاريف المستخدمة في أنشطة الطيران المدني
WP/14 — الاشارة إلى قاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة واستخدامها في تحليلات بيانات السلامة
- البند ٦ :** استعراض حالة الإبلاغ الحالية بشأن نماذج الايكاو للإبلاغ عن النقل الجوي والتوصيات المتعلقة بتنفيذ عمليات الإبلاغ الجديدة
WP/15 — استعراض حالة الإبلاغ الحالية: الناقلون الجويون التجاريون
WP/16 — استعراض حالة الإبلاغ الحالية: المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية

البند ٧: تنفيذ نظام الرصد السريع لأغراض رصد الحركة الجوية الشهرية

WP/17 — نظام الرصد السريع للحركة الشهرية للناقل الجوي التجاري والبيانات المالية
IP/7 — نشر احصاءات الحركة لاستخدامها في الوقت المناسب من قبل أصحاب المصلحة

البند ٨: استعراض البيانات المطلوبة لأغراض إعادة تنظيم هيكل أنشطة الايكاو للتنبؤ

WP/18 — البيانات المطلوبة لأنشطة التنبؤ
IP/4 — الحالة الراهنة والتنبؤات والقضايا ذات الصلة بالحركة الجوية في الهند
IP/8 — منهجية تقرير المجلس الدولي للمطارات بتنبؤات الحركة

البند ٩: اقتراحات بجمع بيانات حديثة

WP/19 — حوادث الطائرات والوقائع الخطرة
WP/20 — بيانات الموظفين المدنيين المجازين
WP/21 — استهلاك الوقود بواسطة الناقلين الجويين التجاريين
WP/22 — جمع البيانات عن سعة المطارات والمجال الجوي والاستثمار والتمويل
WP/23 — اعداد قائمة بمعدات الملاحة الجوية الموجودة على متن الطائرة وعلى الأرض
WP/24 — الأنشطة المدرة للدخل

البند ١٠: تعريف مؤشرات الأداء الرئيسية المشتركة لرصد حالة الصناعة

WP/25 — استعراض مختلف مؤشرات الأداء الرئيسية

البند ١١: العمل في المستقبل**البند ١٢: مسائل أخرى****الحضور**

٧- حضر الاجتماع أعضاء الفريق ومناوون ومستشارون من عشرة بلدان وكذلك مراقبون من أربع دول وست منظمات دولية. وبلغ عدد المشاركين ٣٥ شخصا. وترد قائمة كاملة بالمشاركين في التذييل (١).

هيئة الرئاسة والأمانة

٨- انتُخب السيد سيرج جيرمون، عضو الفريق من فرنسا، رئيسا للاجتماع؛ كما اختيرت السيدة نورا هيلاري، عضو المكتب من كندا، نائبة للرئيس.

٩- عملت السيدة نرجس تيسير، رئيسة قسم التحليلات الاقتصادية وقواعد البيانات في ادارة النقل الجوي، أمينة للاجتماع. كما عملت السيدتان جرازينا ريزياك وكورنيليا فيشر والسيدان شوقي مصطفى وانانتاناريان سيناريان وجميع الخبراء الاقتصاديين في قسم التحليلات الاقتصادية وقواعد البيانات مساعدين لأمينة الاجتماع.

اللغات والوثائق

١٠- توفرت خدمات الترجمة الفورية باللغات العربية والانجليزية والفرنسية والاسبانية والروسية. وترد في التذييل (٢) قائمة بالوثائق المعدة أو المتاحة للاجتماع.

البند ١ من جدول الأعمال: اقرار مشروع جدول الأعمال والترتيبات الادارية

١١- تم اقرار جدول زمني مقترح للاجتماع بالصيغة التي قدم بها في الوثيقة WP/1، التصويب رقم ٣. وتم استعراض هذا الجدول الزمني وتعديله وفقا للمداولات والتطورات التي شهدها الاجتماع.

١٢- تمت مناقشة المواضيع الواردة في جدول أعمال الاجتماع في اجتماعات الفريق بكامل هيئته. وكان يعتزم توفير ورقة تتضمن مناقشات الاجتماع واستنتاجاته باللغة الانجليزية فقط لكي ينظر فيها الفريق في اليوم التالي من كل اجتماع. وفي ضوء كبر حجم العمل سيعتمد الرئيس التقرير الختامي الذي يعكس المناقشات والموجزات والاستنتاجات التي تمت الموافقة عليها على أساس يومي.

البند ٢ من جدول الأعمال: التطورات المستجدة منذ الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات (STA/9)**التطورات المستجدة منذ الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات (WP/2)****الوثائق**

١٣- جرى استعراض في الوثيقة WP/2 لمستوى تنفيذ التوصيات التي اعتمدها الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات. وقدمت هذه الورقة وصفا للأحداث التي جرت داخل وخارج المنظمة التي أبرزت الحاجة إلى استعراض الاحتياجات للبيانات الجديدة.

الاستنتاج

١٤- أحاط الفريق علما بالمعلومات الواردة في هذه الورقة.

البند ٣ من جدول الأعمال: استعراض عام لبرنامج الايكاو للاحصاءات: مدى أهميته وترشيده ومواعيمته

استعراض القواعد والبيانات المتعلقة بإجراءات منشأ ومقصد الرحلات (WP/3)

الوثائق

١٥- كان الغرض من ورقة العمل هو دعوة أعضاء الفريق إلى دراسة مدى ملاءمة القيود المطبقة حالياً على المطبوعات الخاصة ببيانات منشأ ومقصد الرحلات وتقييم توسيع النطاق الحالي لجمع البيانات ليشمل بيانات الحركة غير المنتظمة.

المناقشة

١٦- استعرض الفريق قواعد النشر الواردة في الفقرة ٣-١ أ) ومفادها عدم نشر احصاءات عن زوج المدن إلا إذا وردت تقارير عن المدينتين من شركتي طيران على الأقل في دولتين مختلفتين وجدوى الاستمرار بتطبيق قاعدة النشر نظراً لأن طبيعة البيانات لا تعكس المنشأ/المقصد الفعلي. وقد تم استعراض ذلك في ضوء انعكاسات الوضع السائد حيث تتوفر بيانات عن المنشأ/المقصد للشراء التجاري دون فرض قاعدة نشر مقيدة.

١٧- انقسم أعضاء الفريق بشأن اقتراح يدعو لالغاء القيود المتعلقة بنشر البيانات الذي يتم حالياً بعد سنة من انتهاء فترة الإبلاغ المعنية.

١٨- فيما يتعلق بجمع بيانات المنشأ/المقصد غير المنتظمة، اعترف الفريق بأن هذه البيانات تمثل أداة قيمة للحصول على صورة عالمية للحركة. ووافق الفريق على جمع هذه البيانات نظراً لأنها لا تفرض عبئاً إضافياً على عاتق الدول.

١٩- بناء على هذا الفهم، اعتمد الفريق التوصية التالية:

التوصية رقم ١/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

أ) إلغاء التقييد المذكور آنفاً في الفقرة ٣-١ أ)، من تعليمات الإبلاغ في النموذج B.

ب) تقصير مدة تقييد النشر الوارد في الفقرة ٣-١ أ) من سنة إلى ستة أشهر.

ج) توسيع نطاق جمع البيانات ليشمل بيانات منشأ/مقصد الرحلات الجوية غير المنتظمة.

استعراض تعاريف السعة المتاحة ومتوسط كتلة الراكب (WP/4)

الوثائق

٢٠- كان الغرض من ورقة العمل WP/4 هو دعوة أعضاء الفريق إلى دراسة ملاءمة التعاريف الحالية لمتوسط كتلة الراكب ومتوسط كثافة البضائع واقتراح أي تغييرات على التعاريف وتعليمات الإبلاغ ذات الصلة من أجل تحسين الطريقة التي يقدم بها الناقلون الجويون تلك البيانات.

المناقشة

- ٢١- وافق الفريق بناء على الوثائق والمناقشة التي أجراها على الاقتراح المقدم من الرئيس لمواصلة استخدام مصطلح المسافة على الدائرة العظمى كمرجع لحساب الأطنان الكيلومترية المنقولة.
- ٢٢- لم يتيسر التوصل إلى توافق في الآراء بشأن متوسط كتلة الراكب الذي يبلغ حالياً ٩٠ كيلوجراماً. وكان هناك رأي لرفعه إلى ١٠٠ كيلوجرام كالمعيار السائد في الولايات المتحدة. إلا أن بعض الأعضاء حذروا من ادخال تغيير دون تبرير. وتمت مناقشة إجراء دراسة استقصائية برعاية اتحاد النقل الجوي الدولي مثلما جاء اقتراح بذلك في ورقة العمل WP/4. وذكر ممثل اتحاد النقل الجوي الدولي أن الاتحاد يستخدم قيمة التسعين كيلوجراماً لمتوسط كتلة الراكب عند توحيد الاحصاءات الواردة من شركات الطيران الأعضاء ووضع احصاءات قابلة للمقارنة دولياً.
- ٢٣- فيما يتعلق بموضوع كثافة البضائع، اقترح بعض المراقبين استعراض الممارسات الحالية لأصحاب المصلحة في صناعة النقل الجوي قبل اتخاذ قرار.

الاستنتاج

- ٢٤- وافق الفريق على أن يقوم اتحاد النقل الجوي الدولي وبدعم من الايكاو بإجراء دراسة استقصائية لتحديد مدى استصواب إجراء تعديل لمتوسط قيمة كتلة الراكب من ٩٠ كيلوجراماً إلى ١٠٠ كيلوجراماً. كما سيدرس الاتحاد أيضاً الطريقة المعتادة لحساب كثافة البضائع ملتصاً في ذلك مدخلات من المجلس الدولي للمطارات إذا لزم الأمر. وتقرر عرض نتائج الدراسة الاستقصائية على الايكاو في يونيو ٢٠٠٩.

استعراض تعاريف الخدمات الجوية الداخلية والكابوتاج (حركة النقل الداخلي بواسطة شركة طيران أجنبية) (WP/5)

الوثائق

- ٢٥- كان الغرض من ورقة العمل WP/5 دعوة أعضاء الفريق إلى اسداء المشورة عما إذا كانت هناك حاجة لإجراء تغييرات من أجل تخفيف حدة المشاكل التي تم تحديدها ضمن تعريفين مختلفين لقطاعي الحركة الجوية الداخلية للرحلات الدولية تستخدمهما الايكاو حالياً. ويستند التعريف الذي يستخدمه برنامج الاحصاءات إلى طبيعة مرحلة الرحلة في حين يقوم التعريف الذي تستخدمه الدراسات الاقتصادية للنقل الجوي على منشأ ومقصد الرحلة النهائي (في مرحلة طيران واحدة أو أكثر). ولكل من التعريفين عيوب خاصة به وقد تؤثر على التنبؤات بالحركة التي تصدرها الايكاو للعمليات الداخلية. وفي الوقت الراهن، تبرز حالة مماثلة من ادراج خدمات النقل الداخلي بواسطة شركة طيران أجنبية (الكابوتاج) في إطار العمليات الدولية.

المناقشة

- ٢٦- استعرض الفريق تعاريف الخدمات الداخلية وأكد بعض الأعضاء وكذلك اتحاد النقل الجوي أن لهم حالات مماثلة حيث يخدم التعريفان لأغراض مختلفة.
- ٢٧- فيما يتعلق بمسألة ما إذا كان يتعين معالجة خدمات كابوتاج على نحو مستقل من الخدمات الدولية لرصد تطورها، ذكر مراقبون من المنظمة الأوروبية المعنية بسلامة الملاحة الجوية والمكتب الإحصائي للجماعات الأوروبية أنه في الاتحاد الأوروبي لم يعد الرصد الإحصائي لحقوق الكابوتاج أو حتى التسجيل الوطني للناقلين مهمين بعد تحرير خدمات

النقل الجوي في المنطقة. ولم ير الفريق أن من الحكمة التسبب في زيادة تعقيد شروط الإبلاغ الحالية بإضافة جمع بيانات الحركة وبيانات السعة لخدمات الكابوتاج، ولا سيما في حالة ادراج قطاعات داخلية لرحلات دولية.

٢٨- بناء على هذا الفهم، اعتمد الفريق التوصية التالية:

التوصية رقم ٢/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

(أ) الإبقاء على التعريفين للخدمات الداخلية مثلما وردا في الورقة WP/5 من أجل التطبيقات الملائمة.

(ب) عدم ادراج خدمات الكابوتاج في النموذج A.

استعراض بيانات الحركة في المطارات (WP/6)

الوثائق

٢٩- تمت في ورقة العمل WP/6 دراسة امكانية توسيع جمع بيانات المطارات لتشمل عنصر الحركة الداخلية في المطارات الرئيسية. ودعي الفريق في هذه الورقة إلى تقديم تعريف لعمليات التاكسي الجوي للنقل التجاري الجوي غير المنتظم ودراسة امكانية مطالبة الدول المتعاقدة تقديم بيانات عن الحركة في المطارات حسب المنشأ والمقصد لتشمل الحركة المنتظمة وغير المنتظمة.

المناقشة

٣٠- كان من رأي الفريق أن من الملائم توسيع جمع بيانات المطارات لتشمل الحركة الداخلية . إلا أنه روي أن السقف الذي تقترحه الايكاو للإبلاغ كان سقفا عاليا للغاية، ولذلك فقد تم الاتفاق على تحديد سقف بمعدل ٨٠ في المائة بدلا من ٩٠ في المائة. وكان النص المقترح كما يلي: (يُستكمل النموذج I ببيانات عن كل مطار رئيسي في الدولة التي تمثل الحركة المجمعة فيها نسبة ٩٠ في المائة على الأقل من مجموع وحدات الحركة التجارية (المنتظمة وغير المنتظمة) من جميع المطارات في الدولة التي لم يتم اختيارها ضمن معايير المطارات الدولية المذكورة أعلاه).

٣١- لاحظ الفريق أهمية جمع بيانات عمليات التاكسي الجوي بالرغم من صعوبة جمع الاحصاءات المتعلقة بالمسافرين في هذه الفئة. وجرى نقاش بين أعضاء الفريق عن حقيقة الاختلاف في تعريف عملية التاكسي الجوي والاختلاف في فهمه من دولة لأخرى. واعتمد جميع أعضاء الفريق تعريف رحلات التاكسي الجوي المدرة للدخل بالصيغة المحددة في ورقة العمل المنقحة WP/13 (استعراض التصنيفات والتعاريف المستخدمة في أنشطة الطيران المدني) وهي "رحلات غير منتظمة تتم بناء على الطلب خلال فترة ابلاغ قصيرة للنقل الجوي للركاب أو البضائع أو البريد أو الجمع بينها مقابل أجر، وتتم عادة بطائرات صغيرة تشمل طائرات الهليكوبتر (لا تزيد مقاعدها على ٣٠ مقعدا). ويشمل هذا التعريف جميع رحلات الانتظار في الموقع المحددة للطائرات اللازمة لأداء الخدمة".

٣٢- فيما يتعلق بتقييم جمع بيانات المنشأ/المقصد من المطارات، جرت مناقشة للتعريف الذي سيتم الفصل بشأنه لبيانات المنشأ والمقصد. وأوضح ممثل المملكة المتحدة أن سلطة الطيران المدني البريطانية تجمع هذه البيانات على أساس نقطة المغادرة الأولى للطائرة إلى نقطة التوقف التالية في خطة الرحلة. وبالرغم من حقيقة أن البيانات المجمعة بهذه الطريقة لا توضح بالضرورة بيانات المنشأ/المقصد الحقيقية، فقد وافق الفريق على هذا التعريف لجمع البيانات.

-٣٣

بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ٣/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

(أ) توسيع نطاق جمع بيانات المطارات لتشمل الحركة الداخلية بتحديد سقف للحركة يعادل ٨٠٪ من مجموع وحدات الحركة التجارية.

(ب) تعديل تعريف العمليات غير المنتظمة عبر تحديد عمليات التاكسي الجوي بوضوح وادراج الطيران الترفيهي تحت تعريف "تحركات الطائرات الأخرى".

(ج) النظر في تحديد بيانات عمليات التاكسي الجوي المقيدة تحت عنوان العمليات غير المنتظمة.

(د) جمع بيانات المنشأ/المقصد من المطارات بالنسبة للحركة المنتظمة وغير المنتظمة استنادا إلى الطريقة المتبعة في مطارات المملكة المتحدة^١ في جمع هذه البيانات.

توحيد احصاءات النقل الجوي المتعلقة بالمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (WP/7)

الوثائق

٣٤- اقترحت هذه الورقة دمج جمع بيانات الحركة والبيانات المالية وبيانات التوظيف في المطارات والتجهيزات أثناء الطريق اللازمة للدراسات الاستقصائية كل سنتين للحالة المالية للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية مع جمع البيانات الخاصة ببرنامج الايكاو للاحصاءات. ومن شأن هذا الدمج أن يقلل من شروط الإبلاغ عن طريق الدول المتعاقدة ويساعد في تقادي الازدواجية وفي توحيد جمع البيانات ضمن هذا البرنامج. كما يساهم أيضا في ضمان الحصول ببسر على البيانات من خلال قاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة للدول المتعاقدة والمشاركين. وقدمت الورقة كذلك ملخصا للتطبيقات الرئيسية لفئات هذه البيانات في تحليلات الايكاو الاقتصادية وتخطيط أعمالها، ولا سيما التنبؤات بالحركة الجوية لتخطيط عمل المطارات وتقييم المساهمة الاقتصادية للطيران المدني وكفاءة عمليات الطيران وأثارها البيئية. ويتوفر أحدث تقرير عن الحالة المالية للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية لعام ٢٠٠٧ على الموقع: http://www.icao.int/icao/en/ATB/Studies/FinancialSituation_ANS_2007.pdf.

المناقشة

٣٥- أكد المجلس الدولي للمطارات أهمية قصر الاستبيان لجمع البيانات ورحب باتجاه الايكاو إلى التبسيط والتوحيد أثناء اشارته إلى خبرته الطويلة في جمع البيانات لدراسته الاستقصائية السنوية لاقتصاديات المطارات التي تشمل استعراضا ماليا واقليميا لايرادات المطارات والاستثمار والتوظيف. ودعا المجلس الدولي للمطارات فريق الخبراء إلى استعراض الطبعة الثالثة عشرة من دراسة المجلس الاستقصائية لاقتصاديات المطارات في عام ٢٠٠٧ (بيانات ٢٠٠٦) التي تضمنت أيضا مساهمات خارجية من مطار مومبرغر المتاحة على موقع فريق الخبراء على الشبكة.

^١ على سبيل المثال يتم الإبلاغ عن الرحلة لندن - باريس - روما من المملكة المتحدة باعتبارها رحلة مغادرة (لندن - باريس) ورحلة قادمة (باريس - لندن).

٣٦- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ١٤/٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

اعتماد تعديل نماذج الإبلاغ للنقل الجوي على النحو التالي:

أ) النموذج J - البيانات المالية للمطارات التي يتم عن طريقها: (١) زيادة عدد بنود الإيرادات بخلاف بنود الطيران؛ (٢) تبسيط بعض المعلومات المالية الفرعية المطلوبة؛ (٣) إضافة عدد موظفي المطارات.

ب) النموذج K - البيانات المالية لخدمات الملاحة الجوية التي يتم عن طريقها إضافة عدد الموظفين لدى مقدمي خدمات الملاحة الجوية.

ج) النموذج L - احصاءات حركة الخدمات أثناء الطريق التي يتم بموجبها الإبلاغ عن الحركة الاجمالية أثناء الطريق عندما يشترك فيها أكثر من اقليم لمعلومات الطيران/اقليم علوي لمعلومات الطيران. ويستمر استخدام النموذج L حتى يمكن جمع بيانات من اقليم معلومات الطيران/اقليم علوي لمعلومات الطيران أكثر تفصيلاً كما هو مقترح في الورقة STAP/14-WP/10.

الطائرات المدنية الموجودة بالسجلات (WP/8)

الوثائق

٣٧- قدمت الأمانة ورقة العمل WP/8 التي استعرضت الحاجة لمواصلة جمع البيانات عن الطائرات الموجودة بالسجلات باستخدام النموذج H في ضوء التطورات الأخيرة. وهدفت الورقة بصفة خاصة إلى استكشاف مصدر بديل للبيانات وهو السجل الدولي للطائرات المدنية الذي تم اعداده بالتعاون مع كيانات خارجية.

المناقشة

٣٨- تركزت المناقشة على تغطية قاعدة البيانات المقترحة التي أعدتها الايكاو لتلقي البيانات من السجل الدولي للطائرات المدنية فيما يتعلق بالبنود (أو مجالات البيانات) والأقاليم الجغرافية. وذكر أحد المراقبين أن الفرص قد أتاحت لجمع خصائص ضوضاء الطائرات (النقاط القياسية الثلاث للضوضاء المرجعية على النحو الوارد في الملحق ١٦). وتساءل هذا المراقب أيضاً عما إذا كانت قواعد البيانات التجارية المتاحة مثل Airclaims تفي بشروط الايكاو. ولاحظ فريق الخبراء أن المدونة المتاحة لتعديل بنود البيانات تتميز بمرونة محدودة وأن تغطية قاعدة البيانات التجارية لا تلبى شروط الايكاو.

توصل فريق الخبراء إلى التوصية التالية:

التوصية رقم ٥/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

من أجل تمكين فريق الخبراء من اتخاذ قرار مستنير بشأن النموذج H، يتعين أن تجري الأمانة العامة مقارنة لتغطية البيانات بين النموذج H وقاعدة البيانات الجديدة فيما يتعلق ببنود البيانات والأقاليم الجغرافية.

البند ٤ من جدول الأعمال: تنسيق برنامج الايكاو للاحصاءات مع برامج المنظمات الأخرى

تنسيق برنامج الايكاو للاحصاءات مع برامج منظمات الطيران المدني الأخرى والتكامل والتماثل في احصاءات الطيران والسياحة (WP/26)

الوثائق

٤٠- قدم أمين الفريق في ورقة العمل WP/9 استعراضا عاما للتعاون الحالي بين الايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي للمطارات من جهة وبعض هيئات الطيران المدني الاقليمية المختارة من جهة أخرى (اللجنة الأفريقية للطيران المدني، اللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني). وأشارت الورقة أيضا إلى بعض امكانيات التعاون مع تلك المنظمات في مجال برنامج الايكاو للاحصاءات.

٤١- قدم المراقب من منظمة الأمم المتحدة للسياحة العالمية ورقة العمل WP/26 وذكر أنه، وكما تم التشديد عليه أثناء مناقشة الورقة WP/9، يمكن لفريق الخبراء لتنشيط تعاون أوسع أكثر فائدة بشأن الاحصاءات فيما بين الايكاو ومنظمة السياحة العالمية ومع شركاء رئيسيين مثل اتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي للمطارات ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية والمنتدى الاقتصادي العالمي. وأصدرت الايكاو احصاءات تكميلية عن الطيران كما أصدرت منظمة السياحة العالمية احصاءات عن السياحة على التوالي، ولم تكتمل بشكل كامل بعد دراسة أوجه التماثل بينها بالرغم من أن المنظمين ظلنا يتمتعان بترتيبات عمل مشتركة منذ عام ١٩٧٨. ولاحظ فريق الخبراء أن الأنشطة الاحصائية الشاملة والتحليلية وأنشطة التنبؤ التي تقدمها منظمة السياحة العالمية تنقسم أساسا إلى فئتين تشملان: اتجاهات السوق والقدرات التنافسية والاحصاءات، وحساب السياحة عن طريق القمر الصناعي (الساتل). ونظرا للاحتياجات المعاصرة التي يتطلبها واضعو السياسات لتبرير الصفقات التحفيزية وما يتوقع أن تحدثه من آثار اقتصادية ايجابية، تكتسب الحسابات السياحية لاستخدام الأقمار الصناعية الموجودة في حوالي ٤٨ بلدا أهمية خاصة بجانب تحسين استطلاعات السوق. ولوحظ أن نتائج برامج منظمة السياحة العالمية متوفر عن طريق المكتبة الالكترونية وهي قاعدة بيانات قابلة للبحث ومتاحة على موقع منظمة السياحة العالمية على الشبكة (www.unwto.org) "تدابير لتقييم تخفيف حدة تغير المناخ".

المناقشة

٤٢- أكد المراقب عن المجلس الدولي للمطارات في المناقشة التي تلت ذلك أن أحد أهداف المجلس هو أن يظل أكثر المصادر دقة في اصدار احصاءات المطارات والبيانات المالية في الوقت المناسب. وقال إن المجلس يتطلع في هذا الصدد إلى تحقيق تعاون وثيق مع الايكاو وفي هذا المجال. وقال إن أحد الأمثلة الأخيرة لهذه الروح التعاونية هو النجاح الذي تتوج به عقد المؤتمر المشترك بين الايكاو والمجلس الدولي للمطارات بالمقر الرئيسي في عام ٢٠٠٦ عن آفاق النقل الجوي. وأشار المراقب عن اتحاد النقل الجوي الدولي إلى أن الاتحاد يحتفظ بعلاقات وطيدة مع الايكاو في مجال الاحصاءات فضلا عن التعاون في التثبيت من صحة البيانات. أما المراقب عن منظمة السياحة العالمية فقد أشار إلى امكانيات التعاون مع الايكاو في تبادل البيانات والتنبؤات.

٤٣- بناء على ما تقدم تبرز الحاجة لتحقيق المزيد من التعاون المخطط بين الايكاو والمنظمات الدولية الأخرى التي تعالج الاحصاءات ذات الصلة بالطيران المدني، قدم المراقب عن سويسرا اقتراحا يدعو إلى انشاء فريق دائم لتعزيز هذا التعاون. وقد حظي الاقتراح على تأييد بالاجماع من أعضاء فريق الخبراء.

٤٤- ناقش فريق الخبراء المجالات المحتملة لتحقيق تعاون أوثق في جمع احصاءات الطيران والسياحة وتحليلها مثل تحديد الفرق بين الركاب المسافرين لانجاز الأعمال وللترفيه. وأكد كل من اتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي للمطارات أن بوسعهما استخلاص نتائج من دراستهما المتاحة بشأن الركاب (عند المستوى الملزم من التجميع من أجل

حماية سرية البيانات). وأكدت الايكاو أنها قد قامت بالفعل بتعزيز تعاونها مع منظمة السياحة العالمية في مجال أنشطة التنبؤ.

٤٥- لاحظ فريق الخبراء أن الجزء المتعلق بالبيئة الذي قدمت منظمة السياحة العالمية وصفا له في ورقة العمل WP/26 سيتم تناوله أثناء مناقشة ورقة العمل WP/21.

٤٦- تم الاتفاق على أن تعمل المنظمات المعنية على تأكيد التنسيق والتعاون وفقا لاتفاقاتها الثنائية المعنية والتي قد يحتاج بعض منها للاستكمال لاستيعاب هذه النوايا. ورأى فريق الخبراء أن الايكاو ستكون الوسيط المثالي لمتابعة انشاء فرقة عمل مشتركة بين الوكالات تُعنى باحصاءات الطيران والسياحة بالتعاون مع المنظمات الراغبة في صناعة النقل الجوي والمنظمات الدولية الأخرى والمنظمة الأوروبية المعنية بسلامة الملاحة الجوية (EUROCONTROL) والمكتب الاحصائي للجماعات الأوروبية (EUROSTAT).

٤٧- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ٦/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

أ) انشاء فريق دائم يجري من خلاله التنسيق بين الايكاو والمنظمات الدولية الأخرى لمعالجة احصاءات الطيران المدني.

ب) تدرس الايكاو أفضل السبل لانشاء الفريق ووضع هيكله.

قاعدة بيانات الايكاو الحديثة بشأن حركة الطائرات (WP/10)

الوثائق

٤٨- كان الغرض من هذه الورقة هو الاقتراح بانشاء قاعدة بيانات عالمية عن حركة الطائرات على نطاق أقاليم معلومات الطيران والاقاليم العلوية لمعلومات الطيران. ورؤي أن توفر قاعدة البيانات هذه يعتبر عاملا حاسما لمختلف التحليلات الضرورية لدعم التخطيط للهياكل الأساسية للطيران المدني وتقديم المشورة فيما يتعلق بالسياسة وان انشاء هذه القاعدة سوف يعزز مساهمة برنامج الاحصاءات في قدرة المنظمة على قياس انجازات أهدافها الاستراتيجية فيما يتعلق بالسلامة وحماية البيئة والكفاءة. ولوحظ أن انشاء قاعدة البيانات المقترحة سوف يحتاج لدعم نشط من الدول المتعاقدة ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ووكلائهم.

المناقشة

٤٩- تركزت المناقشة على شاغلين رئيسيين هما: الاستخدام المتوقع لقاعدة البيانات المقترحة في التحليلات ذات الصلة بالسلامة والكفاءة وحماية البيئة والجهد الكبير المحتمل والموارد الكبيرة اللازمة لانشاء قاعدة البيانات واستكمالها. ولوحظ أن البيانات المطلوبة لا تتلاءم مع بعض التطبيقات المذكورة في الورقة. فعلى سبيل المثال تتطلب التحليلات ذات الصلة بالسلامة ادرج الرحلات العسكرية ورحلات الدولة في البيانات في حين تتطلب التحليلات المرتبطة بالكفاءة والأداء معرفة تصميم وهيكل المجال الجوي بالإضافة إلى التفاصيل التشغيلية وغيرها (كالقطاعات المفتوحة للحركة في يوم معين وتغيير شبكات المسارات والأحوال الجوية). كما لوحظ أيضا أن ادارة الطيران الفيديرالي الأمريكية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية ظللتا تعملان معا لتوحيد قاعدتي بياناتهما للعمليات ضمن إطار لجنة الايكاو لحماية البيئة في مجال

الطيران وأن حجم الجهود المبذولة والموارد المستخدمة في هذه المهمة كبير للغاية. وكان يتعين التغلب على العديد من العوائق ذات الطابع القانوني والفني بما في ذلك ما يتصل بقضايا السرية وتداخل البيانات. وقُدِّر أن قاعدة البيانات هذه تغطي نسبة تتراوح بين ٧٥ إلى ٨٠ في المائة من حركة الطائرات في العالم.

٥٠- بالإضافة إلى التحليلات المرتبطة بحماية البيئة في مجال الطيران، لاحظ فريق الخبراء أن هذه البيانات تفيده في مجالات أخرى أيضا وأنه يجب تفادي الازدواجية في الجهود المبذولة.

الاستنتاج

٥١- من أجل احراز تقدم في مناقشة هذه القضية واقتراح طريقة للعمل في الوقت ذاته لاجتماع الشعبة المقبل، أنشأ فريق الخبراء فريقا عاملا يتكون أعضاؤه من البرازيل ومصر والهند وادارة الطيران الفيدرالي الأمريكي والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية. وبناء على اقتراحات هذا الفريق، سوف تتخذ الايكاو الخطوات اللازمة لجمع البيانات من الدول الأعضاء استجابة لمبادرة سابقة للايكاو على النحو المفصل في كتاب المنظمة رقم AN 1/17-IND/06/4 المؤرخ ٢٠٠٦/٤/٥.

البند ٥ من جدول الأعمال: تقييم آثار التغييرات في صناعة النقل الجوي

تعريف وتحديد الناقلين منخفضي التكلفة (WP/11)

الوثائق

٥٢- قدم أمين الفريق ورقة العمل WP/11 التي استعرضت مختلف الطرق لتحديد الناقلين منخفضي التكلفة وكذلك القضايا المرتبطة بهم مثل احتمال العلاقة بين محدودية البيانات وتطبيق عنصر غير موضوعي يمكن أن يؤثر في ادماج هذا الجزء الجديد من السوق في الاحصاءات التي تجمعها الايكاو.

المناقشة

٥٣- سلم أعضاء فريق الخبراء بالصعوبات المتأصلة في تعريف وتحديد الناقلين منخفضي التكلفة خاصة وأن بعض شبكات شركات الطيران يمكن اعتبارها ناقلات ذات خصائص أساسية. وقدم اقتراح لمراعاة حجم أسطول الناقل عند تحديده بوصفه ناقلا منخفض التكلفة. وفي ضوء الغموض وانعدام المعيار الدقيق لتحديد الناقل المنخفض التكلفة، كان من رأي فريق الخبراء ضرورة استخدام تعريف الايكاو للناقلين منخفضي التكلفة في سياق التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي "دليل تنظيم النقل الجوي الدولي" (الوثيقة 9626 Doc).

٥٤- اعترف فريق الخبراء أيضا بالحاجة إلى وضع قائمة بالناقلين منخفضي التكلفة لأغراض برنامج الاحصاءات وكذلك لتجزئة السوق الى قطاعات. وقدم اقتراح بضرورة أن تشمل هذه القائمة معلومات عن الناقلين منخفضي التكلفة في اتحاد النقل الجوي الدولي أو/و شركات الطيران الإقليمية الأخرى. وبعد تبادل للآراء عن أفضل السبل لإعداد هذه القائمة، توصل فريق الخبراء إلى استنتاج مفاده أن إعداد قائمة بالناقلين منخفضي التكلفة المحتملين على النحو الوارد في تذييل ورقة العمل WP/11 سوف يشكل أساسا مرجعيا جيدا. ويتعين أن ترسل الايكاو هذه القائمة إلى الدول من أجل استكمالها على أساس منتظم.

٥٥- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ٧/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

(أ) قبول تعريف الناقلين منخفضي التكلفة الذي وضعته الايكاو في دليل تنظيم النقل الجوي الدولي (الوثيقة 9626 Doc).

(ب) استكمال الايكاو على أساس منتظم لقائمة الناقلين منخفضي التكلفة المرفقة في التذييل بورقة العمل WP/11، وذلك بناء على المعلومات الواردة من الدول ووجوب تعديل هذه القائمة بادخال رموز الايكاو بدلا من رموز اتحاد النقل الجوي الدولي.

أثر الإبلاغ عن البيانات المالية للناقل الجوي على تنبؤات الحركة (WP/12)

الوثائق

٥٦- استعرضت هذه الورقة أثر حساب بعض البنود المالية والإبلاغ عنها على التحليل المالي وتنبؤات الحركة. وشملت البنود المالية التي جرت مناقشتها رسوم الوقود من قبل الناقلين الجويين وبرامج الركاب كثيري الأسفار (FFP) والتفاوت في أسعار الصرف. وتتطوي هذه البنود على احتمالات التأثير على الأنشطة التحليلية وأنشطة التنبؤ في الايكاو من خلال تشويه مرونة الأسعار للطلب على السفر الجوي. وتشير هذه الورقة أيضا إلى انعدام البيانات الكمية اللازمة للتأكد من الأثر الفعلي على هذه الأنشطة.

المناقشة

٥٧- كان من رأي فريق الخبراء أن رسوم الوقود تمثل جزءا من السعر الذي يدفعه الركاب والشاحنون وينبغي اعتبارها جزءا من إيرادات شركات الطيران وبياناتها في إيرادات تشغيل شركات الطيران.

٥٨- درس فريق الخبراء الخطوات التي ينبغي اتخاذها بشأن دراسة وتحديد حجم الآثار الناجمة عن البنود المذكورة على الأنشطة التحليلية وأنشطة التنبؤ في الايكاو وأصحاب المصلحة الآخرين.

الاستنتاج

٥٩- وافق فريق الخبراء على دعوة الايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي إلى تقييم آثار برامج الركاب كثيري الأسفار والفروق في سعر الصرف على أنشطة التنبؤ والأنشطة التحليلية لمختلف أصحاب المصلحة في مجال الطيران المدني، ولا سيما من خلال إجراء دراسة استقصائية يمكن تقديمها كنموذج لأعضاء اتحاد النقل الجوي الدولي.

٦٠- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ٨/١٤ لفريق خبراء الإحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

أن يشمل تعديل تعليمات الإبلاغ رسوم الوقود والرسوم المماثلة في النموذج EF.

استعراض التصنيفات والتعاريف المستخدمة في أنشطة الطيران المدني (WP/13)

الوثائق

٦١- استعرضت هذه الورقة التعاريف والتصنيفات المستخدمة حاليا واقترحت تصنيفا جديدا أكثر شمولاً لأنشطة الطيران المدني. وتمت مناقشة الورقة بالاقتران مع الورقة WP/6 (استعراض بيانات الحركة في المطارات) مع التركيز على تعريف عمليات التاكسي الجوي.

المناقشة

٦٢- لوحظ أن التعريف الملائم للتاكسي الجوي يعتمد على الغرض الذي تم من أجله جمع البيانات. فعلى سبيل المثال وفي إطار عملية التاكسي الجوي قد لا يكون وجود الركاب أو البضائع أو البريد المنقول كافيا لتحديد حركة الطائرة

ذات الصلة. وكان من رأي الفريق أن رحلات الانتظار في الموقع المحدد للطائرات تتسم بذات الأهمية في هذه الحالة كالرحلات الفعلية المدرة للدخل.

٦٣- لوحظ أيضا عدم وجود تصنيف موحد لهذا النشاط نظرا لأن الدول تصنفه إما تحت الخدمات التجارية غير المنتظمة أو تحت الطيران بشكل عام. وأثيرت بعض الشواغل بشأن الزيادة المحتملة في حجم العمل الذي يمكن أن يترتب على المطارات و/أو مشغلي الطائرات.

٦٤- استعرض فريق الخبراء تعريف رحلات التاكسي الجوي المدرة للدخل على النحو الذي قدمه أمين الفريق في التفتيح رقم (٢) لورقة العمل WP/13. وبعد إجراء مناقشة موجزة بشأن الإشارة إلى عدد المقاعد وطبيعة المشغل، وافق فريق الخبراء على التعريف التالي: رحلات التاكسي الجوي المدرة للدخل - رحلات غير منتظمة تتم بناء على الطلب خلال فترة ابلاغ قصيرة للنقل الجوي للركاب أو البضائع أو البريد أو الجمع بينها مقابل أجر، وتتم عادة بطائرات صغيرة تشمل طائرات الهليكوبتر (لا تزيد مقاعدها على ٣٠ مقعدا). ويشمل هذا التعريف جميع رحلات الانتظار في الموقع المحدد للطائرات اللازمة لأداء الخدمة.

٦٥- استعرض فريق الخبراء مشروع التصنيف المقترح الوارد في التذييل (ألف) في الورقة وكذلك تعريف المجلس الدولي لطيران الأعمال المتعلق بطيران الأعمال الوارد في التذييل (باء)، ولا سيما العنصر التجاري لهذا النشاط.

٦٦- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ٩/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

(أ) اعتماد التصنيف المقترح لأنشطة الطيران المدني للأغراض الإحصائية بالصيغة التي عدل بها وفقا للفقرة ٤-٢.

(ب) اعتماد التعريف الجديد لرحلات التاكسي الجوي المدرة للدخل.

(ج) ادراج العنصر التجاري لطيران الأعمال تحت خدمات النقل الجوي التجاري غير المنتظم الموفر بناء على الطلب، و اضافته إلى نشاط التاكسي الجوي.

(د) ادراج العنصر غير التجاري لطيران الأعمال بما في ذلك عمليات الملكية الجزئية تحت الطيران العام.

الإشارة إلى قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة واستخدامها في تحليلات بيانات السلامة (WP/14)

الوثائق

٦٧- استعرض فريق الخبراء الروابط التي يمكن إقامتها بين الملفات المرجعية في قاعدة الايكاو للبيانات الإحصائية المتكاملة وبيانات السلامة المتاحة في قاعدتي بيانات المركز الأوروبي لتنسيق نظم الإبلاغ عن حوادث الطيران والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. ولاحظ فريق الخبراء أن لنظام قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة دورا كبيرا في الايكاو لأنه يكتنف البيانات المجمعة من الدول عن طريق برنامج الإحصاءات. وكننتيجة لفئات ملفاته المرجعية الكثيفة، يمكن أن ترتبط المعلومات في أحد الجداول بمعلومات في جدول آخر مما يتيح إجراء مجموعة واسعة من التحليلات، ولقياس التقدم الذي أحرزته ايكاو في تحقيق الهدف الاستراتيجي للسلامة يتعين ربط بيانات الحركة المستخلصة من قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة ببيانات السلامة مما يوفر المزيد من الامكانيات لإجراء تحليلات متعمقة.

٦٨- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ١٠/١٤ لفريق خبراء الإحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

تأييد الاجراء الذي اتخذته الايكاو لتوحيد قاعدتي البيانات اللتين تشكلان جزءا من عملية تحليل السلامة.

البند ٦ من جدول الأعمال: استعراض حالة الإبلاغ الحالية بشأن نماذج الايكاو للإبلاغ عن النقل الجوي والتوصيات المتعلقة بتنفيذ عمليات الإبلاغ الجديدة

استعراض حالة الإبلاغ الحالية: الناقلون الجويون التجاريون (WP/15)

الوثائق

- ٦٩- لوحظ أن الورقة WP/15 تعرض حالة الإبلاغ الحالية للاحصاءات المجمعّة من قبل الايكاو عن طريق نماذج إبلاغ عن النقل الجوي للناقلين الجويين، إضافة إلى وصف للبرنامج الفردي واستخداماته الرئيسية ونطاق التغطية.
- ٧٠- وبسبب أوجه الترابط بين ورقتي العمل ١٥ و ١٧، قرر فريق الخبراء مناقشتهما معا في إطار البند ٧ من جدول الأعمال.

استعراض حالة الإبلاغ الحالية: المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية (WP/16)

الوثائق

- ٧١- استعرضت هذه الورقة حالة الإبلاغ الحالية للاحصاءات المجمعّة من طرف الايكاو عن طريق نماذج الإبلاغ عن النقل الجوي فيما يتعلق بالمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. وبالإضافة إلى تقديم وصف للبرنامج الفردي واستخداماته الرئيسية ونطاق الإبلاغ فيه، درست الورقة أيضا الفوائد المحتملة من تنفيذ عمليات الإبلاغ الحديثة بهدف تحسين نطاق التغطية والاستفادة من هذه البيانات.

المناقشة

- ٧٢- كان من رأي بعض الأعضاء أن التعقيد الذي يتسم به النموذج J (البيانات المالية للمطارات) قد جعل من الصعب على الدول والمطارات إبلاغ البيانات المالية، مما ينتج عنه ضعف في الإبلاغ. وطلب أحد أعضاء فريق الخبراء من الأمانة اطلاع الدول على الكيانات التي لم تقم بالإبلاغ لاتخاذ الاجراء الملائم. وأبلغ فريق الخبراء أن العملية الفنية اللازمة لاستكمال نظام الإبلاغ لقاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة بالنسبة لنماذج الإبلاغ عن غير الناقلين الجويين هي قيد التنفيذ. كما أُبلغ فريق الخبراء كذلك أنه باكتمال تلك العملية فيمكنها أن تؤدي إلى تحسين تغطية البيانات المقدمة من المطارات ومن مقدمي خدمات الملاحة الجوية.

- ٧٣- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ١١/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

- (أ) تأييد انشاء مركز اتصال داخل سلطة الطيران المدني الوطنية لكل دولة متعاقدة من أجل المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية يمكنها إبلاغ البيانات وتحسين أوجه نطاق التغطية.
- (ب) إتاحة قائمة بمراكز الاتصال عن طريق موقع الايكاو المؤمن على الشبكة من أجل تسهيل جمع البيانات وتبادل الجهود من جانب الدول المتعاقدة.

البند ٧ من جدول الأعمال: تنفيذ نظام الرصد السريع لأغراض رصد الحركة الشهرية

نظام الرصد السريع للحركة الشهرية للناقل الجوي التجاري والبيانات المالية (WP/17) واستعراض حالة الإبلاغ الراهنة: الناقلون الجويون التجاريون (WP/15)

الوثائق

٧٤- قدم أمين الفريق ورقة العمل WP/17 التي تتناول الخيارات المختلفة المتاحة لرصد الحركة والبيانات المالية لصناعة شركات الطيران من أجل إتاحة البيانات والاتجاهات للدول المتعاقدة في الوقت المناسب على موقع الايكاو المأمون على الشبكة.

المناقشة

٧٥- نظرا لتكرار عمليات الإبلاغ ومستوى التغطية المرضي عموما في نماذج الناقل الجوي، رأى فريق الخبراء عدم وجود ضرورة لادخال تغييرات على برنامج الاحصاءات الحالي للناقلين الجويين. وكان الاستثناء لذلك هما النموذجان A و EF اللذان اقترح فريق الخبراء بشأنهما تغيير جدول التسجيل.

٧٦- تمت أولا مناقشة الاقتراح القائل بمراجعة جدول التسجيل في النموذج A، ولاحظ فريق الخبراء أن الشرط الحالي للدول هو ما يلي:

"تقديم الاستمارة A على أساس شهري أو فصلي في غضون شهرين من نهاية فترة الإبلاغ."

٧٧- أبلغ فريق الخبراء أن جميع الدول المتعاقدة تقوم بالفعل بتقديم البيانات على الاستمارة A على أساس شهري. ولذلك فقد اعتبر السماح للدول المتعاقدة بفترة إبلاغ بخلاف الإبلاغ الشهري (أي الفصلي) بأنه لا حاجة له.

٧٨- كان التعديل الثاني لمدة ملء النموذج A اقتراحا للتعجيل بتاريخ تسليم الدول المتعاقدة النموذج للايكاو. ورأى معظم أعضاء فريق الخبراء أن توفر الاتجاهات قصيرة الأجل للحركة والبيانات المالية سيكون ذا فائدة كبيرة للدول المتعاقدة ولأصحاب المصلحة الآخرين لاتخاذ قراراتهم للفتترات القصيرة.

٧٩- إلا أنه كانت هناك دواعي قلق لدى بعض الأعضاء بشأن التأخير في استلام البيانات والتنشيط منها من جانب الناقلين الجويين. وبناء على ذلك طلب أحد الأعضاء مزيدا من الوقت لجعل نظم الإبلاغ متنسفة من أجل استيفاء شروط الإبلاغ الجديدة. وأبلغت الأمانة الاجتماع بأن وقتا كافيا سوف يمنح للدول من أجل تنفيذ أي نظام جديد قبل أن يعتمد المجلس توصيات الدورة العاشرة لشعبة الاحصاءات (STA/10).

٨٠- لذا فقد اقترح تعديل تعليمات الإبلاغ الواردة في جدول التسجيل في النموذج A.

٨١- درس فريق الخبراء جدول التسجيل في النموذج EF (البيانات المالية - الناقلون الجويون التجاريون). وقد لوحظ أنه لم يكن في مقدور الدول في الوقت الحالي الوفاء بموعد استكمال النموذج المطلوب الوارد في جدول التسجيل بسبب عملية التدقيق وموافقة الهيئة المعنية ومتطلبات التنظيمات الأخرى. ونتج عن ذلك تأخير في تقديم النموذج EF النهائي من جانب الدول المتعاقدة.

- ٨٢- وافق فريق الخبراء على تقديم النموذج التمهيدي EF (الجزء الأول فقط) في غضون ثلاثة أشهر من نهاية فترة الإبلاغ على أن يستكمل هذا النموذج بالنموذج النهائي بعد اعتماد الحسابات واكتمال اجراءات التدقيق.
- ٨٣- وافق فريق الخبراء على التوصية الفاضية باستخدام نموذج فصلي مبسط للبارامترات المالية الأساسية لعملية رصد الناقلين الجويين الرئيسيين بواسطة مكاتب الايكاو الاقليمية. كما وافق أيضا على عرض الاتجاهات الاقليمية للدول المتعاقدة عن طريق موقع الايكاو المأمون على الشبكة.
- ٨٤- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ١٢/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

- (أ) حذف فترة الإبلاغ بخلاف الفترة الشهرية من تعليمات الإبلاغ في النموذج A.
- (ب) تعديل تعليمات الإبلاغ الواردة في جدول التسجيل في النموذج A ليكون النص كما يلي: تعمل الدول المتعاقدة لملء النموذج A على أساس شهري في غضون شهر واحد من نهاية شهر الإبلاغ الذي تشير إليه. وفي حالة عدم تيسر ذلك عمليا للدولة المتعاقدة، تقوم بتقديم بيانات النموذج A في غضون شهرين من نهاية شهر الإبلاغ الذي تشير إليه.
- (ج) يكون تقديم النموذج التمهيدي EF (الجزء الأول فقط) في غضون ثلاثة أشهر من نهاية فترة الإبلاغ.
- (د) تنفيذ استمارة فصلية بالبارامترات المالية الأساسية لرصد الناقلين الجويين الرئيسيين بواسطة مكاتب الايكاو الاقليمية.
- (هـ) انشاء مراكز اتصال في سلطات الطيران المدني الوطنية لكل دولة متعاقدة بشأن احصاءات الناقلين الجويين.
- (و) إتاحة قائمة بمراكز الاتصال عن طريق موقع الايكاو المأمون على الشبكة.
- ٨٥- يكون من مسؤولية الدول تعيين مركز اتصال واحد لجميع احصاءات الطيران المدني أو أن يكون لها استنادا الى هيكلها الاداري مركز اتصال لاحصاءات الناقلين الجويين ومركز آخر لجميع الاحصاءات بخلاف الناقلين الجويين.

البند ٨ من جدول الأعمال: استعراض البيانات المطلوبة لأغراض إعادة تنظيم هيكل أنشطة الايكاو للتنبؤ
البيانات المطلوبة لأنشطة التنبؤ (WP/18) وجمع البيانات المتعلقة بالمطارات وسعة المجال الجوي، الاستثمار والتمويل
(WP/22)

الوثائق

٨٦- تمت مناقشة الورقة WP/18 مع الاقتراح بمناقشة الورقة WP/22 نظرا لأوجه الترابط بين مواضيع التنبؤ
والمطارات والقيود التي تواجه سعة المجال الجوي.

٨٧- قدم أمين الفريق ورقة العمل WP/18 المتعلقة بإعادة تنظيم هيكل أنشطة التنبؤ في الايكاو وناقش الاحتياجات
من البيانات المطلوبة وحدد مصادرها المحتملة مركزا على احتياجات التنبؤ بالحركة الجوية والأسطول. وأشارت الورقة
إلى الصعوبات التي تمت مواجهتها في تحديد بيانات الحركة التاريخية بشأن المنشأ/المقصد. كما ناقشت القيود على
مجموعات بيانات الايكاو التالية: المنشأ/المقصد (OFOD) والحركة حسب مراحل الرحلة (TFS) وشرائط بيانات معلومات
السوق (نظم التوزيع العالمية) وخدمات الايكاو لاستخبارات الركاب (PaxIS). واقترحت ورقة العمل WP/18 استكشاف
مصادر أخرى مثل السياحة وبيانات عبور الحدود فضلا على الدراسات الاستقصائية للركاب. كما تمت أيضا ملاحظة
القيود في البيانات الديمغرافية والاقتصادية والاجتماعية وسعر التذاكر التاريخية.

٨٨- قدم أمين الفريق في وقت لاحق ورقة العمل WP/22 التي ناقشت الحاجة لاستكشاف امكانية جمع بيانات عن
المطارات وسعة المجال الجوي والقيود التي تواجهها على نطاق العالم فضلا عن معلومات عن مشاريع الاستثمار في هذه
المجالات.

المناقشة

٨٩- قدم المراقبون عن المجلس الدولي للمطارات والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية ومنظمة السياحة
العالمية أنشطة منظماتهم في مجال التنبؤ. ولوحظ بصفة خاصة أن المجلس الدولي للمطارات ظل يصدر تنبؤات غير
مقيدة وأخرى مقيدة للحركة في المطارات في حين أصدرت المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية تنبؤات مقيدة فقط
لحركة الطائرات في أوروبا. وفي هذا السياق تم النظر في القيود على المطارات فقط بافتراض أن نظام ادارة الحركة
الجوية يمكن أن يتكيف بسهولة أكبر مع نمو الحركة الجوية. بل لوحظ أن السعة أثناء الطريق تعتبر متغيرا ديناميكيا يمكن
أن تغير من يوم لآخر بل حتى من ساعة لأخرى.

٩٠- أبلغ فريق الخبراء أن جمع بيانات جيدة النوعية عن سعة المطارات قد تكون عملا شاقا خاصة وأن بعض
البيانات يمكن اعتبارها بيانات حساسة من الناحية التجارية والسياسية من جانب سلطات المطارات. فقد ذكر أنه ولأغراض
التنبؤات، يمكن استخدام البيانات التاريخية لتقييم سعة المطارات. ولم تكن هذه التنبؤات، التي تستند إلى بيانات تاريخية،
خالية تماما من القيود، طالما أنها استنبطت قيودا سابقة بطريقة أو بأخرى. كما ذكر أيضا أن كثيرا من القيود لا تكون
ملزمة تماما وأن السعة المذكورة (أو المتوقعة) يمكن تجاوزها كما في حالة الكثير من المطارات المزدحمة. وكان من رأي
بعض أعضاء فريق الخبراء أن بيانات الحركة التاريخية ينبغي اعتبارها غير مقيدة طالما أن الأسعار قد جرى تعديلها
لتمكين الطيران من تلبية عرض السعة (المتاحة) عن طريق قوى السوق.

الاستنتاج

٩١- أحاط فريق الخبراء علما بالاحتياجات من البيانات لأنشطة الايكاو في مجال التنبؤات ووافق على أن تقوم الأمانة بمساعدة المجلس الدولي للمطارات بمسح أكثر المطارات ازدحاما على نطاق العالم لتحديد أفضل الممارسات في قياس قدرات المطارات والقيود.

البند ٩ من جدول الأعمال: اقتراحات بشأن جمع بيانات حديثة

حوادث الطائرات والوقائع الخطرة (WP/19)

الوثائق

٩٢- نظر فريق الخبراء في ورقة العمل WP/19 التي استعرضت الممارسة الحالية المعتمدة من قبل المنظمة في جمع بيانات حوادث الطائرات والوقائع الخطرة والاستحقاقات التي تنتج من ادخال النموذج GS الجديد للإبلاغ عن النقل الجوي وجمع البيانات.

المناقشة

٩٣- زُوّد فريق الخبراء ببناء على استفساره بمعلومات عن النموذج GS الجديد المقترح لتسجيل حوادث الطائرات والوقائع الخطرة، بما في ذلك الاختلافات بينها بالمقارنة إلى شروط الإبلاغ الحالية في الملحق ١٣. وقد لوحظ أن شروط الملحق ١٣ فيما يتعلق بإبلاغ الحوادث لا يتم استيفاؤها بشكل كامل طالما أن نسبة ٣٢ في المائة من الحوادث لا يتم الإبلاغ عنها رسمياً للإيكاو. وأبلغ فريق الخبراء كذلك أن بيانات الوقائع الخطرة تعتبر ضرورية لإجراء تحليلات متعمقة للسلامة. ومن شأن النموذج GS للإبلاغ المقترح المبسط أن يزيد من نطاق وتغطية هذه البيانات. وأخبرت الأمانة الاجتماع كذلك بأن النموذج المقترح سوف يسهل التنسيق بشكل أفضل بين سلطات الطيران المدني في الدول والهيئة المسؤولة عن التحقيقات بشأن السلامة داخل الدول.

٩٤- وردا على استفسار آخر عن كيفية معالجة حوادث الطائرات والوقائع الخطرة في عمليات التاكسي الجوي، أبلغ فريق الخبراء أنه وفقاً للتصنيف الحالي لنظام الإيكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع لعام ٢٠٠٠، سيتم إبلاغ حوادث التاكسي الجوي تحت العمليات التجارية. وطلب فريق الخبراء توضيحاً لما إذا كان النموذج يغطي فقط العمليات التجارية. وأكدت الأمانة العامة أن النموذج المقترح يغطي فقط العمليات التجارية.

٩٥- علق أحد أعضاء فريق الخبراء بأن شرط تقديم بيانات الحوادث والوقائع الخطرة لمدة عام قبل ٥ فبراير من السنة التالية قد يصعب الوفاء به بسبب إجراءات التحقيق في الدول. وأبلغت الأمانة فريق الخبراء بعدم ضرورة تمديد فترة الإبلاغ بشكل أكبر نظراً لأن مدة الإبلاغ في النموذج المقترح تتفق مع شروط الإبلاغ في الملحق ١٣. ولوحظ أن التقرير الأولي لنظام الإيكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع ينبغي إرساله إلى الإيكاو في غضون ٣٠ يوماً من تاريخ الحادث أو الواقعة الخطرة.

٩٦- اتفق فريق الخبراء على أن جمع وتحليل بيانات الحوادث والوقائع في النموذج GS المقترح يعتبر ضرورياً لأنشطة المنظمة من أجل تحقيق الأهداف الاستراتيجية للسلامة وكذلك لأهداف الدول المتعاقدة وأصحاب المصلحة الآخرين.

٩٧- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ١٣/١٤ لفريق خبراء الإحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

ادخال مشروع النموذج GS المقترح للحوادث والوقائع الخطرة للطائرات المدنية، والمشغلين التجاريين مع إجراء بعض التعديلات على النحو المتفق عليه أو على النمط المطلوب لجمع البيانات على أساس سنوي.

بيانات الموظفين المدنيين المجازين (WP/20)**الوثائق**

٩٨- كان الغرض من الوثيقة WP/20 هو أن تعرض على فريق الخبراء مبادرة الايكاو المتعلقة بإنشاء قاعدة بيانات جديدة للموظفين المجازين والسعة على التدريب والتماس موافقته على جمع البيانات بنموذج الإبلاغ الجديد المقترح الوارد في التذييل (باء). وذكر في القسم ١ من الوثيقة WP/20 أنه، بسبب نمو الحركة الجوية، ازداد الطلب على الموظفين المجازين (الطيارون وموظفو الصيانة والمهندسون ومراقبو الحركة الجوية). وأشارت أيضا إلى أن من الضروري وضع تقديرات للاحتياجات الحالية والمستقبلية للموظفين المجازين في المراكز النشطة ولقدرات التدريب المماثلة في الدول المتعاقدة من أجل وضع الأسس لتنمية وتخطيط الموارد البشرية وبناء القدرات المؤسسية وكذلك التدابير ذات الصلة في مجال التمويل ورسم السياسات. وطالما أن الايكاو قد أكدت عدم وجود هذه المعلومات لدى بعض أصحاب المصلحة فقد حذرت من النتائج المحتملة ازاء الفشل في تحديد حجم الحالة وكذلك حجم الفائض أو النقص المحتمل في الموظفين و/أو القدرات المؤسسية الذي يتراوح بين الاخفاق في اتخاذ التدابير الملائمة في الوقت المناسب لمصلحة هذه القضايا المتعلقة بالموارد البشرية والتدريب من جهة وعكس الآثار المترتبة من هذا النقص على سلامة عمليات شركات الطيران من جهة أخرى.

المناقشة

٩٩- استعرض فريق الخبراء مشروع النموذج المقترح مصحوبا بالتعاريف وتعليمات الإبلاغ الواردة في التذييل (باء). وقدم أمين الفريق معلومات أساسية عن هذه المبادرة كان مصدرها طلب من مجلس الايكاو مفاده إجراء هذا البحث الذي أدى إلى اصدار كتاب المنظمة رقم EC 7/27-08/47 بتاريخ ٢٥/٦/٢٠٠٨ على النحو الموصوف في القسم ٢ من الوثيقة WP/20. ولاحظ فريق الخبراء في هذا الصدد أن التعاون قد بدأ أصلا مع برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بشأن المسائل الواردة في استبيان نشاط الدولة في مجال الطيران عن تدريب الموظفين وتأهيلهم فنيا على النحو المذكور في القسم ٣ من WP/20. وفيما يتعلق بالصلة الضمنية بين الاحتياجات للموظفين وقدرات التدريب المماثلة، أوضح أمين الفريق أنه سيكون في مقدور الايكاو تحديد الاحتياجات للموظفين بمساعدة تخطيط الأسطول من الناقلين الجويين وسجلات الأوامر بشراء الطائرات من صانعي الطائرات، وسوف تعتمد الايكاو في مجال التدريب على التقارير الواردة من الدول فقط. واتفق على ضرورة اضافة البيانات التاريخية عن قدرات التدريب من أجل مراقبة الاتجاهات في مشروع النموذج.

١٠٠- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ١٤/١٤ لفريق خبراء الاحصاءات**يوصي فريق الخبراء بما يلي:**

اعتماد مشروع النموذج المقترح في التذييل (باء) من الوثيقة STAP/14-WP/20 لجمع البيانات عن الموظفين المجازين وقدرات التدريب على أساس سنوي مع إجراء تعديلات طفيفة على النحو المتفق عليه أو حسب الطلب.

استهلاك الوقود بواسطة الناقلين الجويين التجاريين (WP/21)**الوثائق**

١٠١- اقترحت الأمانة العامة للايكاو طريقة جديدة لجمع البيانات بشأن استهلاك الوقود بواسطة الناقلين الجويين التجاريين على النحو الوارد في الوثيقة WP/21. وأبلغ فريق الخبراء أن هناك حاجة لهذا الجمع لدعم المبادرات في مجال

حماية البيئة ومن أجل تلبية شرط الفريق المعني بالطيران وتغير المناخ الذي يقضي بأن تقدم الدول تقارير سنوية ببيانات الحركة واستهلاك الوقود وفقا للمادة ٦٧ من اتفاقية شيكاغو وأن تقيس التقدم المحرز في تحقيق الهدف الاستراتيجي C - حماية البيئة. وسيكون جمع البيانات الجديد ضروريا أيضا لرصد أوجه التحسن في كفاءة الوقود بسبب التغييرات في إجراءات التشغيل وإجراءات الملاحة الجوية وفقا لتنفيذ الهدف الاستراتيجي D - الكفاءة. ودرست الورقة الخيارات المحتملة عن كيفية جمع هذه البيانات، وأوصت بأن تكون الطريقة المفضلة هي استخدام نموذج جديد يطلب بيانات استهلاك الوقود حسب نوع الطائرة لكل سنة تقويمية مقسمة إلى خدمات منتظمة وغير منتظمة للعمليات الداخلية والدولية زائدا الحركة المناظرة في شكل أطنان كيلومترية منقولة وأطنان كيلومترية متاحة.

المناقشة

١٠٢- بعد توضيحات قدمتها الأمانة العامة، قبل فريق الخبراء فكرة إدخال جمع البيانات من قبل الايكاو. وأعرب عن رأي مفاده أن تقديرات بيانات استهلاك الوقود المستندة إلى نماذج تستخدم بيانات الرادار ستكون ذات نوعية أفضل من البيانات المبلغ عنها، إلا أنه لوحظ أن النماذج الحالية لتقديرات استهلاك الوقود لا تشمل كل جوانب الحركة (تمت الإشارة إلى مناقشة الورقة WP/10)، ولا سيما خارج الولايات المتحدة ومنطقة المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية. وخلص فريق الخبراء إلى أن اقتراح جمع البيانات بواسطة الايكاو سيكون مفيدا في تقدير الاستهلاك العالمي للوقود.

١٠٣- تمت مناقشة موضوع العبء الواقع على عاتق الدول في إبلاغ الايكاو واتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ ببيانات استهلاك الوقود وذلك بغرض توحيد هاتين العمليتين. ولوحظ أنه طالما كانت العمليتان لجمع البيانات تقومان على مبدئين مختلفين (الناقلون الجويون بالنسبة للايكاو وبلدان المغادرة بالنسبة لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ) وتخدمان أغراضا مختلفة في بعض المجالات، سيكون من الصعب توحيد عمليتي جمع البيانات. وأعرب الفريق أيضا عن اعتقاده بأن جمع بيانات استهلاك الوقود بواسطة الناقلين الجويين سوف يسهل بدرجة كبيرة من عملية التثبيت من صحة بيانات الحركة ومراقبتها.

١٠٤- فيما يتعلق بسبل إبلاغ البيانات للايكاو، نظر فريق الخبراء في خيار تعديل نماذج الإبلاغ الحالية وهي النماذج A و C و D. ولوحظ، كما يتضح من الورقة WP/21، أن تعديل النموذج D لا يوفر تفصيلا لاستهلاك الوقود بين الخدمات الدولية والداخلية، وهو ما اعتبر عائقا كبيرا نظرا لأن تركيز الايكاو يتجه نحو الطيران الدولي. وفضلا عن ذلك فقد اعتبر أن تعديلات النموذجين A و C غير مقبولة نظرا لأن الأول يوفر بيانات لا تتسم بالتفصيل الكافي لخدمة أهداف جمع البيانات كما أن الأخير قد يصعب استيفاءه من جانب الهيئات المبلغة. وبالإضافة إلى ذلك فقد رُوِيَ أن ادخال تعديلات على هذين النموذجين قد يؤثر سلبا على مستوى الإبلاغ الحالي وأنه يتعين توخي الحذر في تعديلهما.

١٠٥- ونتيجة لذلك، خلص فريق الخبراء إلى امكانية استعمال نموذج جديد كما يتضح في التذييل (جيم) بورقة العمل WP/21 لجمع البيانات الجديدة. وبعد النظر في بعض الاقتراحات المقدمة أثناء المناقشة فيما يتعلق بتغيير شكل النموذج، وافق فريق الخبراء على النموذج مع اضافة بند يتعلق بتحديد نوع الطائرة (طائرة ركاب أو طائرة شحن).

١٠٦- بناء على هذا الفهم، اعتمد فريق الخبراء التوصية التالية:

التوصية رقم ١٤/١٥ لفريق خبراء الاحصاءات

يوصي فريق الخبراء بما يلي:

(أ) ادخال عملية جمع جديدة لاستهلاك الوقود بواسطة الناقلين الجويين التجاريين.

(ب) اعتماد النموذج على النحو المقترح في التذييل (جيم) بورقة العمل WP/21 مع ادراج بند يتعلق بتحديد نوع الطائرة (طائرة ركاب أو طائرة شحن).

اعداد قائمة بمعدات الملاحة الجوية الموجودة على متن الطائرة وعلى الأرض (WP/23)

الوثائق

١٠٧- نظر فريق الخبراء في ورقة العمل WP/23 التي قدمت تحليلاً لامكانية ادماج البيانات ذات الصلة بمعدات الملاحة الجوية على متن الطائرة وعلى الأرض في برنامج الايكاو للاحصاءات. وأكدت الورقة على أن القرارات التي تشمل وضع قواعد وتوصيات دولية للطيران المدني التي قد تؤثر في تصميم واستخدام معدات الملاحة الجوية والكترونيات الطيران، تحتاج في الغالب إلى تقدير الآثار المالية الناجمة عنها. وبالإضافة إلى ذلك فإن التخطيط السليم لنظم الملاحة الجوية يشمل إجراء دراسات مالية واقتصادية. ولا شك أن إجراء هذه التحليلات بطريقة فعالة والتي يحتاج كل منها إلى تقدير التكاليف، يتطلب توفر البيانات الراهنة الكاملة.

المناقشة

١٠٨- لوحظ أنه في الوقت الذي تبدو فيه الحاجة إلى جمع هذه البيانات بديهية، فيصعب التأكد من جدوى التغطية الناجحة والشاملة، إذ أن الجهود والموارد المطلوبة لتحقيق هذا الجمع بطريقة ناجحة ستكون كبيرة.

الاستنتاج

١٠٩- كان من رأي فريق الخبراء، أن هناك فائدة محتملة من زيادة دراسة هذا الاقتراح. وقد وافق على انشاء فريق عامل يتكون من أمانة الايكاو وأعضاء الفريق ومراقبين من الولايات المتحدة والمملكة المتحدة والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية والمجلس الدولي لطيران الأعمال.

الأنشطة المدرة للدخل (WP/24)

الوثائق

١١٠- قدمت ورقة العمل WP/24 تفاصيل عن التطورات فيما يتعلق بالأنشطة المدرة للدخل من خلال البيع إلى أطراف ثالثة لمجموعات البيانات المجمعة في إطار برنامج الايكاو للاحصاءات واستجابة للاستفسارات المخصصة بشأن البيانات الاحصائية، بما في ذلك انشاء وتشغيل الصندوق الفرعي للأنشطة المدرة للدخل. وأشارت الورقة إلى أن الصندوق يتم استخدامه لايداع الإيرادات المولدة من طرف الايكاو، بما فيها تلك المحصلة في مجال الاحصاءات، ولتمويل أنشطة المنظمة طبقاً للقواعد والإيرادات المرعية ويتم بيع مجموعات البيانات أساساً عن طريق موقع الايكاو التجاري (<http://www.icaodata.com>) وفقاً للاتفاق التجاري مع هيئة Reeds Business Information (تتعامل تجارياً بصفقتها Air Transport Intelligence). وأشارت الورقة كذلك إلى وجود امكانية لتوسيع نطاق هذه الأنشطة من خلال مبادرات تجارية جديدة تشمل بيع بيانات جديدة غير سرية وافق عليها فريق الخبراء.

المناقشة

١١١- لاحظ فريق الخبراء أن مستخدمي موقع الايكاو التجاري على الشبكة هم صانعو الطائرات والباحثون والشركات الاستشارية الذين أعربوا عن رضاهم عن البيانات التي جمعتها الايكاو. كما لاحظ فريق الخبراء أيضاً أن الإيرادات المولدة عن طريق بيع مجموعات البيانات والمجمعة بواسطة برنامج الايكاو للاحصاءات والمودعة لدى الصندوق الفرعي للأنشطة المدرة للدخل، يمكن استخدامها لدعم أنشطة الايكاو في مجال الاحصاءات بشرط أن تساعد هذه الأنشطة في توليد أموال اضافية للمنظمة.

١١٢- أثّرت مسألة استكمال دليل الايكاو للاحصاءات، ووافق فريق الخبراء على أن استكمال الدليل سيكون قد أتى في موعده ولا سيما في ضوء جمع البيانات الجديدة، كما سيؤدي إلى تحسين عملية الإبلاغ مما يساهم في زيادة الإيرادات المولدة من جانب المنظمة.

الاستنتاج

١١٣- اعترف فريق الخبراء بالقيمة الإضافية المحتملة التي قد تضيفها الأنشطة المدرة للدخل للمنظمة.

البند ١٠ من جدول الأعمال: تعريف مؤشرات الأداء الرئيسية المشتركة لرصد حالة الصناعة استعراض مختلف مؤشرات الأداء الرئيسية (WP/25)

الوثائق

١١٤- استعرض فريق الخبراء أهداف الايكاو الاستراتيجية الستة وهي السلامة والأمن وحماية البيئة والكفاءة والاستمرارية وسيادة القانون، فضلا عن المؤشرات رفيعة المستوى المنفذة لرصدها. وتم التأكيد على أن بعض هذه المؤشرات رفيعة المستوى قد استخدمت من قبل صناعة النقل الجوي تحت اسم مؤشرات الأداء الرئيسية. ولاحظ فريق الخبراء الحاجة إلى تحديد مقاييس مشتركة يمكن أن يستخدمها أصحاب المصلحة في صناعة النقل الجوي لرصد تطور أنشطة الطيران المدني.

المناقشة

١١٥- تساءل أحد أعضاء فريق الخبراء عما إذا كانت الأمانة قد وضعت خطة، في حالة تغيير متوسط قيمة كتلة الراكب من ٩٠ إلى ١٠٠ كيلوغرام (على النحو الذي تمت مناقشته في الورقة WP/4) لاستعراض اتجاهات مقاييس كفاءة الوقود استنادا إلى الأطنان الكيلومترية المتاحة (ATK) أو الأطنان الكيلومترية الأيرادية (RTK). وأكدت الأمانة العامة أنه سيكون من الضروري بالتالي استعراض البيانات التاريخية للمقاييس من أجل استمرار الاتساق مع خطوط الاتجاهات.

١١٦- ذكر عضو آخر أن القصد هو تحديد مقاييس لكفاءة الوقود ضمن عملية لجنة حماية البيئة (في يونيو ٢٠٠٩ أثناء اجتماع الفريق التوجيهي للجنة حماية البيئة)، وأوصى بأن تستخدم الايكاو نفس المؤشر. ووافقت الأمانة على أنه إذا كان هذا المقياس يستجيب أيضا لقياس الهدف الاستراتيجي D، فلن تكون هناك صعوبة في عرضه على المجلس للموافقة عليه كمؤشر رفيع المستوى للهدفين الاستراتيجيين، وهما حماية البيئة والكفاءة على السواء.

١١٧- فيما يتعلق بالمؤشر الرفيع المستوى للأمن B2 علقت المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية بأن من الأجدى إلغاء جانب السرية المطبق بشأنه. ووافقت الأمانة على أنه إذا أمكن بيانه بطريقة اجمالية، يمكن دراسة إلغاء عنوان السرية.

١١٨- وبالإشارة إلى المؤشرين رفيعي المستوى اللذين حددتهما الايكاو لحماية البيئة (C2 - عدد السكان المقيمين بالقرب من المطارات الرئيسية المعرضين للضوضاء التي تصل إلى مستوى ضوضاء الليل والنهار DNL 65 dB و C3 - توزيع الطائرات في الخدمة وفقا لمواصفات أكاسيد النتروجين) واللذين لم تعدّ لهما هيكلية بعد، تساءل أحد أعضاء فريق الخبراء عن موعد تنفيذها. وردت الأمانة أنه قد تدعو الحاجة إلى انشاء فريق عامل بواسطة المجلس ليناقد إمكانية تنفيذ الأهداف الاستراتيجية لفترة السنوات الثلاث التالية ووضع المؤشرات رفيعة المستوى المناظرة الجديدة المحتملة.

١١٩- لاحظ فريق الخبراء أنه بسبب غياب اتحاد النقل الجوي الدولي لم يتيسر مناقشة إمكانية توحيد المؤشرات المختلفة المستخدمة بواسطة المنظمين، ولا سيما في المسائل المتعلقة بالسلامة.

الاستنتاجات

- (أ) أحاط فريق الخبراء علما بالمؤشرات رفيعة المستوى التي تستخدمها الايكاو حاليا لرصد التقدم المحرز في تحقيق الأهداف الاستراتيجية.
- (ب) قدم اقتراحات لتحسين المؤشرات رفيعة المستوى الحالية وكذلك لتنفيذ المؤشرات الجديدة التي يمكن أن تفيد مختلف أصحاب المصلحة في قطاع النقل الجوي.

البند ١١ من جدول الأعمال: العمل في المستقبل

استعراض العمل في المستقبل

١٢٠- قدم أمين الفريق سبع مهام إضافية لبرنامج الاحصاءات وفقا للبنود التي تستدعي اتخاذ إجراء فوري في الاستنتاجات التي توصل إليها الفريق. وسيتم اخطار الدورة العاشرة لشعبة الاحصاءات (STA/10) في نوفمبر ٢٠٠٩ بالتقدم المحرز في انجاز هذه المهام والتي ترد قائمة بها حسب الوثيقة STAP/14 ذات الصلة على النحو التالي:

البند من جدول الأعمال	ورقة العمل رقم	رقم المهمة	وصف المهمة
٣	٤	١	وافق فريق خبراء الاحصاءات على أن يستفسر اتحاد النقل الجوي الدولي من أعضائه وبدعم من الايكاو عما إذا كان من المستصوب إجراء تعديل لقيمة كتلة الراكب من ٩٠ إلى ١٠٠ كيلوجرام مثلما ناقش ذلك فريق الخبراء، وأن يرسل تقريراً بذلك إلى الايكاو في يونيو ٢٠٠٩. وسوف يتحقق الاتحاد أيضاً من الطريقة المستخدمة عادة لحساب كثافة البضائع، ويمكنه التماس مدخلات من المجلس الدولي للمطارات حسب الاقتضاء.
	٨	٢	من أجل تمكين فريق الخبراء من اتخاذ قرار مستنير بشأن النموذج H، ينبغي أن تجري الأمانة مقارنة لتغطية البيانات بين النموذج H وقاعدة البيانات الجديدة فيما يتعلق ببنود البيانات والأقاليم الجغرافية على السواء.
٤	٩ و ٢٦	٣	خلص فريق الخبراء إلى ما يلي: (أ) أن الايكاو هي أكثر مراكز الاتصال ملائمة لمتابعة انشاء فرقة عمل مشتركة بين الوكالات تعنى باحصاءات الطيران والسياحة مع هيئات النقل الجوي الراغبة مثل المجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي والمنظمات الدولية الأخرى بما في ذلك منظمة السياحة العالمية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية والمكتب الإحصائي للجماعات الأوروبية. (ب) انشاء فريق دائم يتم عن طريقه التنسيق بين الايكاو ومنظمات الطيران المدني والسياحة الأخرى. (ج) أن تدرس الايكاو أفضل السبل لانشاء وتكوين الفريق.
	١٠	٤	لاحظ الفريق أن الايكاو تحتاج لأن تتوفر لديها بيانات عن حركة الطائرات لاجراء التحليلات بخلاف تلك المتعلقة بحماية البيئة في مجال الطيران وضرورة تقادي ازدواجية الجهود. ومن أجل احراز تقدم في مناقشة هذه القضايا واقتراح طريقة للعمل في الوقت المناسب للدورة العاشرة المقبلة لشعبة الاحصاءات في نوفمبر ٢٠٠٩، أنشأ فريق الخبراء فريقاً عاملاً يضم أعضاء من البرازيل ومصر والهند والولايات المتحدة الأمريكية (ادارة الطيران الفيدرالي الأمريكي) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (Eurocontrol). وبناء على اقتراحات هذا الفريق العامل، ستتخذ الايكاو الخطوات اللازمة لجمع البيانات من الدول انساقاً مع مبادرة سابقة للايكاو (كتاب المنظمة رقم AN 1/17-IND/06/4 بتاريخ ٢٠٠٦/٤/٥).
٥	١٢	٥	وافق فريق الخبراء على دعوة الايكاو واتحاد النقل الجوي الدولي لاحراز التقدم في تقييم أثر برامج الركاب كثيري الأسفار والفروق في سعر الصرف على الأنشطة التحليلية وأنشطة التنبؤ لمختلف أصحاب المصلحة في مجال الطيران المدني، ولا سيما عن طريق إجراء دراسة استقصائية يمكن عرضها كنموذج على أعضاء اتحاد النقل الجوي الدولي.
	٢٢	٦	أحاط فريق الخبراء علماً باحتياجات الايكاو من البيانات من أجل أنشطة التنبؤ ووافق على أن تجري الايكاو دراسة بمساعدة المجلس الدولي للمطارات لأكثر المطارات ازدحاماً في كل أنحاء العالم لتحديد أفضل الممارسات لقياس سعة المطارات والقيود.
٩	٢٣	٧	ضرورة انشاء فريق عامل يُعنى بجرد معدات الملاحة الجوية على متن الطائرة وعلى الأرض يتكون من الايكاو وسلطة الطيران المدني بالملكة المتحدة وادارة الطيران الفيدرالي بالولايات المتحدة والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية والمجلس الدولي لطيران الأعمال.

APPENDIX 1

LIST OF PARTICIPANTS

MEMBERS, ALTERNATES AND ADVISERS		NOMINATED BY
Ms. C. Bertoni Lacerda Rodrigues	Member	Brazil
Mr. R.S. Glanzmann	Alternate	
Mr. H.H. Notini	Adviser	
Mr. R.S. Oliveira	Adviser	
Mr. A. Romera	Adviser	
Mrs. N. Hillary	Member	Canada
Mr. F.E. Mohamed Bayoumy	Alternate	Egypt
Mr. S. Germon	Member	France
Mr. M. Farzinpour	Adviser	
Mr. Pierre Pape	Adviser	
Mr. S. Chaudhry	Member	India
Ms. P. Sapia	Member	Italy
Mr. Mark De Laurentiis	Alternate	
Mr. C. Santoro	Adviser	
Mr. Ismaila Mumini Abdul	Alternate	Nigeria
Ms. T. Vasilyevna Nazarenko	Member	Russian Federation
Mr. Graham French	Member	United Kingdom
Ms. Anne Suissa	Member	United States
Mr. G. Fleming	Adviser	

Note: Nominees from the following States were unable to attend the meeting: Congo, Lebanon, Saudi Arabia, Senegal, Spain and the Netherlands.

OBSERVERS	STATE/ORGANIZATION
Mr. Zoa Etundi Englebert	Cameroon
Mr. Gilles Bella	Cameroon
Mr. Samir Mohamed Desoki	Egypt
Mr. S. Pop	Romania
Mr. D. Ruhier	Switzerland
Mr. D. Blanco	Venezuela
Mr. Juan J. Anzola Vera	Venezuela
Mr. P. Behnke	Airports Council International (ACI)
Mr. D. Sallier	Airports Council International (ACI)
Mr. D. Marsh	European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)
Mr. L.A. de la Fuente Layos	EUROSTAT (European Commission)
Mr. S. Ach	International Air Transport Association (IATA)
Mr. J. Ruiz	International Air Transport Association (IATA)
Mr. J. Venema	International Air Transport Association (IATA)
Mr. M. Nichols	International Business Aviation Council (IBAC)
Mr. C. Lyle	United Nations World Tourism Organization (UNWTO)

Note: Nominees from the following organization were unable to attend the meeting: IAOPA.

APPENDIX 2

LIST OF WORKING PAPERS, INFORMATION PAPERS
AND REFERENCE DOCUMENTS

WORKING PAPERS

WP No.	Number of pages	Presented by	Title	Agenda Item(s)
1	1	Secretary	Administrative arrangements	1
2	12	Secretary	Developments since the Ninth Session of the Statistics Division	2
3	5	Secretary	Review of on-flight origin and destination (OFOD) publication rules and data	3
4	9	Secretary	Available capacity and average passenger mass	3
5	14	Secretary	Review of definitions of domestic and cabotage air services	3
6	6	Secretary	Review of airport traffic data	3
7	9	Secretary	Standardization of air transport statistics on airports and air navigation services providers	3
8	7	Secretary	Civil aircraft on register	3
9	10	Secretary	Coordination of ICAO's statistics programme with those of other civil aviation organizations	4
10	6	Secretary	New ICAO database on aircraft movements	4
11	9	Secretary	Definition and identification of low-cost carriers	5
12	6	Secretary	Impact of reporting of air carrier financial data on traffic forecasts	5
13	8	Secretary	Review of the classifications and definitions used for civil aviation activities	5
14	9	Secretary	Reference and use of the integrated statistical database (ISDB) for safety data analyses	5
15	4	Secretary	Review of the current reporting status: commercial air carriers	6
16	4	Secretary	Review of the current reporting status: airports and air navigation service providers (ANSPs)	6
17	6	Secretary	Quick monitoring system (QMS) of commercial air carrier monthly traffic and financial data	7
18	9	Secretary	Data requirements for forecasting activities	8
19	11	Secretary	Aircraft accidents and serious incidents	9
20	11	Secretary	Civilian licensed personnel data	9
21	7	Secretary	Fuel consumption by commercial air carriers	9
22	4	Secretary	Collection of data on airport and airspace capacity, investment and funding	9

23	5	Secretary	Inventory of air navigation equipment on board aircraft and on the ground	9
24	3	Secretary	Revenue generating activities	9
25	17	Secretary	Review of the different key performance indicators	10
26	5	UNWTO	Symbiosis and synergy in aviation and tourism statistics	4
27	4	Secretariat	Summary of discussions and conclusions	2,3,5
28	6	Secretariat	Summary of discussions and conclusions	3,4,5,6
29	6	Secretariat	Summary of discussions and conclusions	3,5,6,7,9
30	5	Secretariat	Summary of discussions and conclusions	8,9,10,11

INFORMATION PAPERS

IP No.	Number of pages	Presented by	Title	Agenda Item(s)
1	4	Secretary	Status of ISDB developments and upgrades (ICT)	2
2	3	ACI	Definitions used for global data collection	3
3	3	Secretary	Best practices	4
4	8	India	Current status, forecasts & issues relating to air traffic in India	8
5	2	ACI	Work programme of the ACI World Statistics and Forecasting Advisory Group (STAF)	4
6	1	ACI	ACI's regular statistical publications	4
7	9	ACI	Publishing traffic statistics for timely use by stakeholders	7
8	3	ACI and DKMA	ACI Traffic Forecast Report (TFR) methodology	8

REFERENCE DOCUMENTS

ATRFs	Air Transport Reporting Forms (A, B, C, D, EF, H, I, IS, J, K, L)
STA/9 Report	Report of the Ninth Session of the Statistics Division (STA/9) (1997)
STAP/13 Report	Report of the Thirteenth Meeting of the Statistics Panel (STAP/13) (1996)
Doc 9626	Manual on the Regulation of International Air Transport
SAAQ	State Aviation Activity Questionnaire
ACI	Airports Economics Survey 2007
ACI	European Airport Traffic Report by Region of Origin and Destination
ACI	World Airport Traffic Report 2006
ACI	Annual Airport Traffic by Region of Origin and Destination
ACI	European Airport Traffic Report