

منظمة الطيران المدني الدولي التقرير السنوي للمجلس



لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه ، بينما يمكن لإساءة استخدامه أن تشكل خطرا على الأمن العام.

ولما كان من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي يعتمد عليه سلام العالم .

لذلك ، فإن الحكومات الموقعة أدناه ، وقد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم ، وتحقيق إنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة .

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض .

ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي

الموقعة في شيكاغو في ١٩٤٤/١٢/٧

رسالة من رئيس المجلس

إلى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

أتشرف بأن أرفع إلى الجمعية العمومية، بناء على طلب المجلس، التقرير السنوي للمجلس لعام ٢٠٠٧، الذي أعد وفقا لأحكام الفقرة (أ) من المادة الرابعة والخمسين من اتفاقية الطيران المدني الدولي. ويشكل هذا التقرير جزءا من مستندات الدورة القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في سنة ٢٠١٠ ولكنه يوزع الآن على الدول المتعاقدة للإحاطة به علما. وسوف يرسل أيضا إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عملا بالفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الايكاف والأمم المتحدة.



تأكيد القيادة العالمية لمنظمة الطيران المدني الدولي

سنة الجمعية العمومية هي دائما علامة بارزة في تطور منظمة الطيران المدني الدولي، وتضع الدول المتعاقدة فيها برنامج عمل السنوات الثلاث التالية في المجالات الفنية والاقتصادية والبيئية والقانونية والتعاونية، وتوافق على الميزانية المرتبطة بها وتنتخب أعضاء المجلس الذي هو الهيئة الرئاسية للمنظمة بين كل جمعية عمومية وأخرى.

كان أهم إنجاز للجمعية العمومية ٣٦ التي عقدت في أيلول/سبتمبر من عام ٢٠٠٧ هو التأييد الساحق للدور القيادي العالمي لمنظمة الطيران المدني الدولي في جميع الأنشطة المدرجة في الأهداف الاستراتيجية الستة. واعتمدت الجمعية العمومية عددا كبيرا من القرارات التي ستزيد من تعزيز السلامة والأمن والكفاءة والاستدامة في الطيران المدني الدولي. وبدأ تنفيذ أو تعزيز برامج وأنشطة محددة للمساهمة في صحة ونمو النقل الجوي في جميع أنحاء العالم.

وأُسفرت المناقشات التي جرت بشأن تخفيض أثر الطيران على البيئة إلى أدنى حد عن مداولات كبيرة، وكان ذلك أمرا مفهوما. واتفق جميع المشاركين على الحاجة إلى اتخاذ مزيد من إجراءات أكثر تضافرا وفاعلية للحد من آثار الكربون الذي ينتج عن الطيران المدني الدولي واستخدام مجموعة واسعة من الخيارات، وبصفة أساسية الخيارات التكنولوجية والتشغيلية والاقتصادية.

طلبت الجمعية العمومية من المجلس تشكيل فريق جديد معني بالطيران الدولي وتغيير المناخ بغرض إعداد برنامج عمل طموح للطيران الدولي وتغيير المناخ، وتقديمه إلى المجلس على أساس توافق الآراء ويعكس الرؤية المشتركة والارادة القوية لجميع الدول المتعاقدة.

وستظهر ضرورة هذا الدعم القوي للدور القيادي الذي تضطلع به منظمة الطيران المدني الدولي وبرنامج عملها الواسع النطاق عندما تقوم المنظمة ومجتمع الطيران العالمي بالتصدي للتحديات الهائلة التي تنتظرهما، والتي يمكن تلخيصها في كلمة واحدة بسيطة -- النمو.

يتمثل أحد المظاهر الواضحة لهذا النمو المتوقع في بدء تشغيل حوالي ١٧ ٠٠٠ طائرة جديدة خلال العقد القادم، مما يسفر عن حادة لا مفر منها إلى تدريب نحو ٢١٧ ٠٠٠ من الطيارين ٤٣٠ ٠٠٠ من الميكانيكيين، ناهيك عن مراقبي الحركة الجوية والمديرين للمنظمات التي سوف تستخدم كل هذه الموارد البشرية المهمة.

سوف يتطلب التكيف مع الازدحام في المطارات والمجالات الجوية الناتج عن نمو الحركة الجوية استثمارات ضخمة في الهياكل الأساسية للمطارات وخدمات الملاحة الجوية، فضلا عن السلامة والأمن لحماية أرواح الركاب وحيوية صناعة النقل الجوي على حد سواء.

وقبل كل شيء، سيحتاج هذا الأمر إلى مستويات لا مثيل لها من التعاون بين جميع أصحاب المصلحة في مجال الطيران من خلال هذا المنتدى العالمي الذي هو منظمة الطيران المدني الدولي. ولقد نجحنا في القيام بهذا الدور لأكثر من ٦٠ عاما وتطورنا على نحو مستمر لمواكبة التغيرات التكنولوجية والاقتصادية والسياسية التي اتسم بها تحول الطيران المدني إلى شكله الحالي.

لقد أحرزنا في الآونة الأخيرة تقدما كبيرا نحو الانتقال إلى منظمة قائمة على الأداء وموجهة نحو النتائج. فقد أصبحنا أكثر فاعلية في معالجة القضايا وبلوغ التوافق في الآراء بشأن الحلول. ونحن نستكشف باستمرار سبلا جديدة لمساعدة الدول المتعاقدة على أن تقي بمسؤولياتها من خلال الحوار والتوجيه والمزيد من العمل الإيجابي عند الاقتضاء.

ويعد الشكل الجديد للتقرير السنوي دليلا على الطريقة الجديدة التي نمارس بها أعمالنا. فقد قمنا بتبسيط طريقة عرض التقرير بقدر كبير عن طريق تحويل بعض المواد الإحصائية لمنظمة الطيران المدني الدولي على شبكة الانترنت. كما قمنا بتجميع غالبية المحتوى التحريري في إطار الأهداف الاستراتيجية لإعطاء لمحة عامة أكثر انتظاما عن الأنشطة والانجازات، بما في ذلك مبادرات التعاون الفني. ولأول مرة يتاح التقرير على الموقع الإلكتروني لمنظمة الطيران المدني الدولي على نحو أيسر قراءة للمستخدمين.

ونحن ملتزمون بكفالة أن تمارس منظمة الطيران المدني الدولي دورها القيادي بوصفها المؤسسة المركزية لإدارة الشؤون العالمية في مجال الطيران المدني، بروح من التعاون بين جميع أصحاب المصلحة، بحيث يمكن للمسافرين جوا في جميع أنحاء العالم الحصول على نقل جوي آمن وفعال ومستدام بقدر الإمكان.

روبرتو كوبيه غونزاليس

رئيس المجلس

المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية

المقر الرئيس

International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7

المكاتب الإقليمية

Asia and Pacific Office
252/1 Vibhavadi Rangsit Road
Latyao, Chatuchak, Bangkok 10900
Thailand

Eastern and Southern African Office
United Nations Office at Nairobi
Limuru Rd., Gigiri, Nairobi
Kenya

European and North Atlantic Office
3 bis, Villa Emile Bergerat
F-92522 Neuilly-Sur-Seine Cedex
France

Middle East Office
Ministry of Civil Aviation Complex
Cairo Airport Road, Cairo, 11776
Egypt

North American, Central American and Caribbean Office
Avenida Presidente Masaryk No. 29
Col. Chapultepec Morales, México
D.F. 11570
México

South American Office
Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147
San Isidro, Lima
Peru

Western and Central African Office
15 boulevard de la République
Dakar
Sénégal

الدول المتعاقدة

أفغانستان	ألمانيا	بالاو
ألبانيا	غانا	بنما
الجزائر	اليونان	بابوا غينيا الجديدة
أندورا	غرينادا	باراغواي
أنغولا	غواتيمالا	بيرو
أنتيغوا وبربودا	غينيا	الفلبين
الأرجنتين	غينيا - بيساو	بولندا
أرمينيا	غيانا	البرتغال
أستراليا	هايتي	قطر
النمسا	هندوراس	جمهورية كوريا
أذربيجان	هنغاريا	جمهورية كوريا
جزر البهاما	أيسلندا	رومانيا
البحرين	الهند	الاتحاد الروسي
بنغلاديش	اندونيسيا	رواندا
بربادوس	جمهورية إيران الإسلامية	سانت كيتس ونيفيس
بيلاروس	العراق	سانتا لوسيا
بلجيكا	أيرلندا	سانت فنسنت
بليز	إسرائيل	والغرينادين
بنين	إيطاليا	ساموا
بوتان	جامايكا	سان مارينو
بوليفيا	اليابان	ساو تومي وبرنسيبي
البوسنة والهرسك	الأردن	المملكة العربية السعودية
بوتسوانا	كازاخستان	السنگال
البرازيل	كينيا	صربيا
بروني دار السلام	كيريباتي	سيشيل
بلغاريا	الكويت	سيراليون
بوكينا فاسو	قير غيزستان	سنغافورة
بوروندي	جمهورية لاو الشعبية الديمقراطية	سلوفاكيا
كمبوديا	لاتفيا	سلوفينيا
الكاميرون	لبنان	جزر سليمان
كندا	ليسوتو	الصومال
الرأس الأخضر	ليبيريا	جنوب أفريقيا
جمهورية أفريقيا الوسطى	الجمهورية العربية الليبية	اسبانيا
تشاد	ليتوانيا	سري لانكا
شيلي	لكسمبورغ	السودان
الصين	مدغشقر	سورينام
كولومبيا	مالاوي	سوازيلندا
جزر القمر	ماليزيا	السويد
الكونغو	ملايف	سويسرا
جزر الكوك	مالي	الجمهورية العربية السورية
كوستاريكا	مالطة	طاجيكستان
كوت ديفوار	جزر مارشال	تايلند
كرواتيا	موريتانيا	جمهورية مقدونيا البوغوسلافية
كوبا	موريشيوس	السابقة
قبرص	المكسيك	تيمور - ليشتي
الجمهورية التشيكية	ولايات ميكرونيزيا الموحدة	توغو
جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية	مولدوفا	ترينيداد وتوباغو
جمهورية الكونغو الديمقراطية	موناكو	تونس
الدنمارك	منغوليا	تركيا
جيبوتي	مونتينيغرو	تركمستان
الجمهورية الدومينيكية	المغرب	أوغندا
الاكوادور	موزامبيق	أوكرانيا
مصر	ميانمار	الإمارات العربية المتحدة
السلفادور	ناميبيا	المملكة المتحدة
غينيا الاستوائية	ناورو	جمهورية تنزانيا الموحدة
أريتريا	نيبال	الولايات المتحدة
استونيا	هولندا	أوروغواي
اثيوبيا	نيوزيلندا	أوكستان
فيجي	نيكاراغوا	فانواتو
فنلندا	النيجر	فنزويلا
فرنسا	نيجيريا	فيتنام
غابون	النرويج	اليمن
غامبيا	عمان	زامبيا
جورجيا	باكستان	زيمبابوي

الدول المتعاقدة الأعضاء في المجلس

باكستان
بيرو
جمهورية كوريا
الاتحاد الروسي
سانتا لوسيا
المملكة العربية السعودية
سنغافورة
جنوب أفريقيا
اسبانيا
تونس
المملكة المتحدة
الولايات المتحدة

فرنسا
ألمانيا
غانا
هندوراس
هنغاريا
الهند
إيطاليا
اليابان
لبنان
المكسيك
موزامبيق
نيجيريا

الأرجنتين
أستراليا
النمسا
البرازيل
الكاميرون
كندا
شيلي
الصين
كولومبيا
مصر
اثيوبيا
فنلندا



تنتشر منظمة الطيران المدني الدولي هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية والصينية والانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية

©ICAO 2008

جميع الحقوق محفوظة. لا يجوز استنساخ أي جزء من هذا المنشور أو تخزينه في نظام لاسترجاع الوثائق أو تداوله في أي شكل من الأشكال، بدون إذن مكتوب سلفاً من منظمة الطيران المدني الدولي.

طبع على ورق مصنوع من ألياف سبق استعمالها.

ملاحظات

مرفقات هذا التقرير متاحة على الموقع التالي:

www.icao.int/annualreports

كما يمكن الاطلاع في الموقع نفسه على نص التقرير على النحو الذي طبع به وعلى مقتطفات من تقارير السنوات السابقة.

ترد جميع المبالغ في هذا التقرير بالدولار الأمريكي ما لم ينص على خلاف ذلك.

١ بليون يساوي ١٠٠٠ مليون.

التسميات المستخدمة وطريقة عرض المواد الواردة في هذا المنشور لا تعرب عن أي رأي على الإطلاق من جانب الأمانة العامة بشأن الوضع القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو سلطاتها، أو فيما يتعلق بتعيين تخومها أو حدودها.

أنشئت الإيكاو في سنة ١٩٤٤ للنهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في شتى أنحاء العالم، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وتتولى وضع القواعد والأنظمة اللازمة لسلامة الطيران وأمنه وكفاءته وانتظامه، والالتزام كذلك لحماية البيئة في مجال الطيران. وهي تعمل بمثابة محفل للتعاون في جميع مجالات الطيران المدني بين دولها المتعاقدة البالغ عددها ١٩٠ دولة.

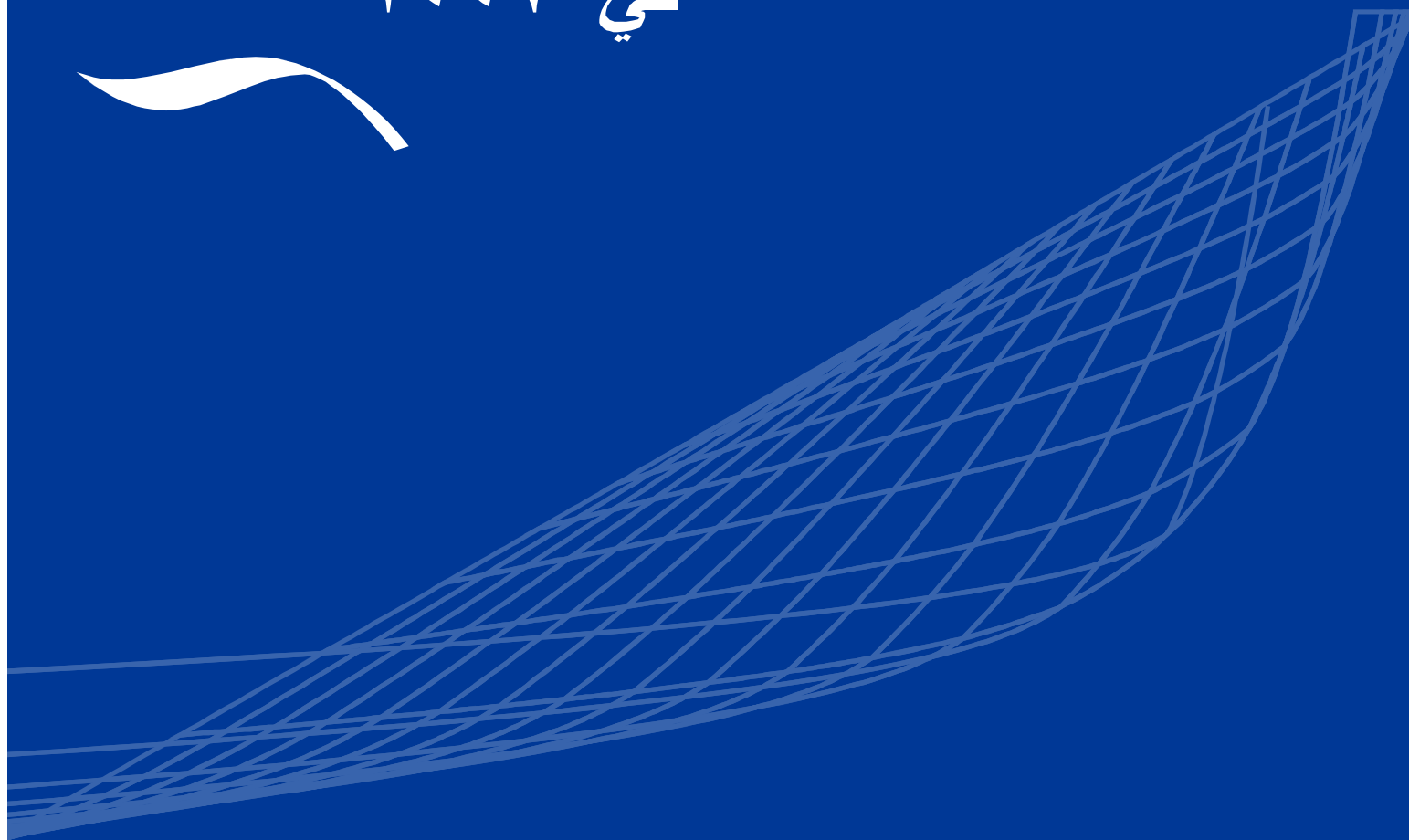
الفهرس

رسالة من رئيس المجلس
المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية
الدول المتعاقدة
الدول المتعاقدة الأعضاء في المجلس
ملاحظات

3	..... عالم النقل الجوي في سنة ٢٠٠٧
15	..... خطة أعمال الإيكاو
21	..... السلامة
31	..... الأمن
39	..... حماية البيئة
47	..... الانتاجية
57	..... الاستمرارية
61	..... سيادة القانون
67	..... استراتيجيات دعم التنفيذ
73	..... برنامج التعاون الفني
81	..... البيانات المالية

المرفقات www.icao.int/annualreports

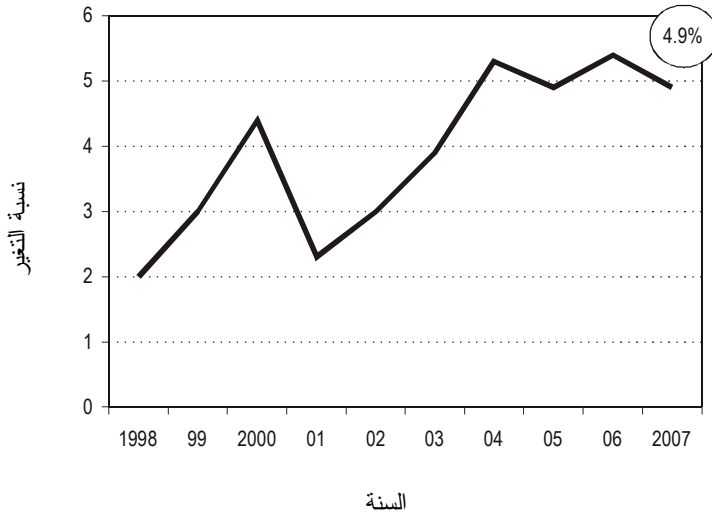
عالم النقل الجوي في ٢٠٠٧



عالم النقل الجوي في عام ٢٠٠٧

التطورات الاقتصادية العالمية والإقليمية

حافظ الاقتصاد العالمي على زخم النمو في عام ٢٠٠٧ على الرغم من ارتفاع أسعار النفط الخام والمنتجات المكررة بحيث حقق الناتج المحلي الإجمالي العالمي نموا يقدر في المتوسط بنسبة ٤,٩ في المائة بالقيمة الحقيقية (الشكل رقم ١).



الشكل ١ - تطور الناتج المحلي الإجمالي العالمي بالأسعار الثابتة
التغيرات من سنة إلى أخرى، ٢٠٠٧-١٩٩٨

وشهدت البلدان المصنعة انكماشاً خفيفاً مقارنة بعام ٢٠٠٦، إذ بلغ معدل الناتج المحلي الإجمالي نسبة ٢,٧ في المائة. وحقق اقتصاد أمريكا الشمالية نمواً بنسبة ٢,٢ في المائة، ونظراً لاستمرار انخفاض الاستهلاك الخاص والاستثمار في المنشآت السكنية في الولايات المتحدة. وقد كان لهذا الأمر الآثار في الاقتصاد الكندي الذي لم يحقق سوى معدل نمو معتدل.

ظلت معدلات النمو في الأسواق الناشئة والبلدان النامية قوية جداً حيث بلغت نسبة ٧,٩ في المائة متجاوزة المتوسط العالمي، ولكن مع فوارق إقليمية كبيرة.

وارتفع معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي في أفريقيا بنسبة ٦,٢ في المائة حيث استعادت البلدان المصدرة للنفط من الارتفاع المستمر في أسعار هذه السلعة، بينما استعادت البلدان الأخرى من التحسن الذي طرأ على معدلات التبادل التجاري والسياسات الداخلية.

وحافظ الاقتصاد الكلي لإقليم آسيا والمحيط الهادئ على زخمه التصاعدي محققاً معدل نمو بنسبة ٧,٢ في المائة. وساهمت البلدان النامية بقدر كبير في هذا النمو نتيجة لنمو الناتج المحلي الإجمالي فيها بنسبة بلغت ٩,٧ في المائة في المتوسط؛ وبفضل الصادرات والاستثمار والطلب المحلي حقق الناتج

المحلي الإجمالي في كل من الصين والهند نموا ملحوظا بلغت نسبته ١١,٤ في المائة و ٩,٢ في المائة على التوالي. وبلغ معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي في الاقتصادات الآسيوية الحديثة العهد بالتصنيع نسبة ٥,٦ في المائة. وفي اليابان بلغ معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي نسبة ٢,١ في المائة، بينما شهد اقتصاد كل من استراليا ونيوزيلندا تحسنا كبيرا وحقق كل منهما معدل نمو بنسبة ٣,٩ في المائة و ٣,٠ في المائة على التوالي.

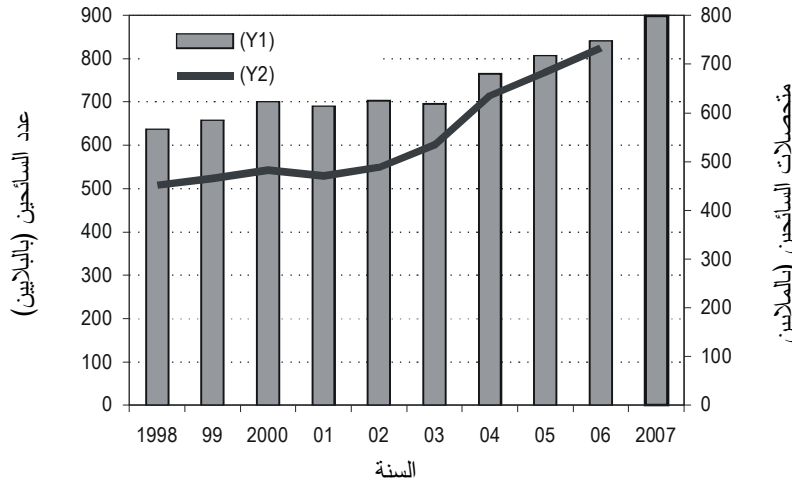
وسجل الناتج المحلي الإجمالي في إقليم أوروبا معدل نمو بنسبة ٣,٣ في المائة في المتوسط. وبلغ هذا المعدل في منطقة العملة الأوروبية نسبة ٣,١ في المائة، أي بمعدل أدنى هامشيا من مستوى عام ٢٠٠٦ نتيجة لبعض آثار المشاكل الاقتصادية العالمية. وحقت اقتصادات وسط وشرق أوروبا نموا يقدر بنسبة بلغت حوالي ٥,٨ في المائة، بينما بلغ معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي في اقتصادات رابطة الدول المستقلة نسبة ٨,٥ في المائة في المتوسط.

وشهد معدل النمو الاقتصادي في إقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي انخفاضا إلى حد ما ويعزى ذلك بصورة رئيسية إلى تداعيات تباطؤ النشاط في الولايات المتحدة وقلة العرض في عدد من الدول المصدرة للسلع الأساسية، ومع ذلك فقد بلغت نسبة النمو ٥,٦ في المائة.

وبفضل ارتفاع أسعار النفط والطلب الداخلي القوي، ارتفع معدل النمو في إقليم الشرق الأوسط بنسبة ٥,٨ في المائة، أي بمعدل أعلى قليلا من معدل النمو الذي تحقق في عام ٢٠٠٦.

ويقدر حجم نمو التجارة العالمية في مجالي السلع والخدمات بحوالي ٦,٨ في المائة.

وارتفع معدل قدوم أفواج السائحين على الصعيد الدولي بنسبة تقدر بحوالي ٦ في المائة. وتشير منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة إلى أن حوالي ٨٩٨ مليون سائح سافروا إلى بلدان أجنبية، أي حوالي ٥٢ مليون أكثر من العام السابق (الشكل رقم ٢). وحقق إقليم الشرق الأوسط أعلى نسبة لاستقبال أفواج السائحين بلغت حوالي ١٣ في المائة، تليه إقليم آسيا والمحيط الهادئ (١٠ في المائة)، ثم أفريقيا (٨,٨ في المائة) والأمريكتان (٥ في المائة) وأوروبا (٤ في المائة).



الشكل ٢ - حاصلات السياحة الدولية وعدد السائحين الدوليين القادمين بالدولارات الأمريكية، ١٩٩٨-٢٠٠٧

التنظيم الاقتصادي

استمر تطور تحرير تنظيم النقل الجوي الدولي على شتى المستويات. وتشير التقديرات إلى أن هذا شمل حوالي ٣٠ في المائة من أزواج البلدان التي بينها خدمات جوية لنقل الركاب بدون توقف وكاد يبلغ نصف الرحلات المتواترة المتاحة، إما من خلال اتفاقات خدمات جوية "للأجواء المفتوحة" وإما من خلال اتفاقات وترتيبات متحررة اقليمية.

على الصعيد الثنائي، أبرمت ١٢ دولة ٩ اتفاقات جديدة "للأجواء المفتوحة"، بحيث أصبح مجموع الاتفاقات ١٣٦ اتفاقا يشمل ٩١ دولة. وتتص هذه الاتفاقات على حق دخول الأسواق بلا قيد ولا شرط يفرض على التسميات وحقوق الطرق الجوية والسعة وتواتر الرحلات الجوية وتقاسم الرموز والتعريفات.

وعلى الصعيد الإقليمي، نفذت الدول على الأقل ١٢ اتفاقا أو ترتيبا للتحرير مع الإشارة إلى التطورات البارزة التالية:

— في شهر يناير، تم توسيع نطاق سوق الطيران الواحدة للاتحاد الأوروبي من ٢٥ إلى ٢٧ دولة بإضافة بلغاريا ورومانيا.

— في شهر فبراير، حققت رابطة أمم جنوب شرق آسيا مزيدا من تحرير مذكرة التفاهم بشأن خدمات نقل البضائع جوا التي جرى التوقيع عليها أصلا في عام ٢٠٠٢.

— وفي شهر فبراير أيضا، دخل الاتفاق بشأن تحرير النقل الجوي بين الدول العربية حيز النفاذ، وذلك بصفة أولية بالنسبة لخمس دول في الجامعة العربية.

— في أكتوبر، دخل اتفاق الخدمات الجوية لجزر المحيط الهادئ حيز النفاذ، وذلك بصفة أولية بالنسبة لست دول أعضاء في منتدى جزر المحيط الهادئ.

ازداد أيضا التأثير المتبادل بين الأقاليم في سبيل المزيد من التحرير. وكان الاتحاد الأوروبي هو الأكثر نشاطا، حيث نفذت المفوضية الأوروبية تفويضات محددة بالتفاوض بالنيابة عن جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. وفي شهر أبريل، وقع الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة رسميا على اتفاق النقل الجوي كمرحلة أولى من إنشاء منطقة طيران مفتوحة. ويطبق الاتفاق بصفة مؤقتة من مارس ٢٠٠٨، وسيحل محل جميع الاتفاقات الثنائية الراهنة بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة. وفي أكتوبر، تم إعطاء المفوضية الأوروبية تفويضا جديدا ببدء مفاوضات مع كندا بشأن اتفاق طيران شامل.

على المستوى متعدد الأطراف، واصلت منظمة التجارة العالمية الاستعراض الثاني للملحق بشأن خدمات النقل الجوي التابع للاتفاق العام للتجارة في الخدمات. وتم التركيز في المناقشات على التطورات الاقتصادية والتنظيمية المهمة في قطاع النقل الجوي، مثل خدمات الناقلين منخفضة التكلفة وخدمات نقل الركاب والشحن الجوي المنتظمة. وشملت المحادثات أيضا اقتراحا لتوسيع نطاق الملحق بحيث يشمل الخدمات الأرضية وخدمات تشغيل المطارات، بالإضافة إلى النشاطات الثلاثة الحالية التي يشملها، أي إصلاح الطائرات وصيانتها وبيع النقل الجوي وتسويقه وخدمات نظام الحجز الآلي.

استمر كذلك تطور تحرير النقل الجوي على المستوى الوطني. وفي نوفمبر، مثلاً، حررت حكومة اليابان دخول شركات الطيران الأجنبية إلى ٢٣ مطارا إقليميا بغية تعزيز موقف البلاد كمدخل للحركة الدولية. وفي الشهر ذاته، اعتمدت باكستان سياسة طيران وطنية جديدة للمزيد من تحرير قطاع النقل الجوي، بما في ذلك سياسة "أجواء مفتوحة" لعمليات الشحن الجوي.

استمرت زيادة عمليات الدمج والتوسع المطرد في التحالفات، وشمل ذلك بصفة خاصة التجمعات العالمية الثلاثة (تجمع Star Alliance وتجمع Oneworld وتجمع SkyTeam)، استمرت في جذب اهتمام السلطات التنظيمية. ففي شهر فبراير، وافقت وزارة النقل في الولايات المتحدة على تطبيق الحصانة من قانون مكافحة الاحتكار على اتفاق تحالف بين تسع شركات طيران تابعة لتحالف Star Alliance. وفي شهر أكتوبر نشرت المفوضية الأوروبية الالتزامات المقدمة من ثماني شركات طيران تابعة لتحالف SkyTeam، وهو شرط للحصول على الموافقة على اتفاق تحالفها.

إلى جانب التحرير التدريجي لتنظيم النقل الجوي، اكتسبت حماية وتحسين حقوق ركاب شركات الطيران مزيدا من الأهمية. وفي أبريل، عززت المفوضية الأوروبية إجراءات انفاذ تنظيمها لعدم السماح بالصعود على متن الطائرة أو الإلغاء أو التأخير الطويل للرحلات الجوية. وفي نوفمبر، أعلنت وزارة النقل في الولايات المتحدة عن اقتراحات جديدة لوضع قواعد لحماية ركاب شركات الطيران، بما في ذلك اقتضاء اعتماد شركات الطيران لخطط طوارئ للتأخير لفترات طويلة وادماجها في عقودها للنقل.

أنشأت بعض الدول خطوطا جوية وطنية جديدة حلت محل الشركات التي كانت تملكها الدول والتي كانت غارقة تحت ثقل الديون. وغالبا ما تم ذلك بمشاركة مستثمرين أجانب. فمثلا على ذلك أنشئت الخطوط الجوية الموريتانية عقب تصفية شركة موريتانيا للطيران، وذلك كشراكة بين حكومة موريتانيا وشركات خاصة داخلية وشركة الطيران التونسية.

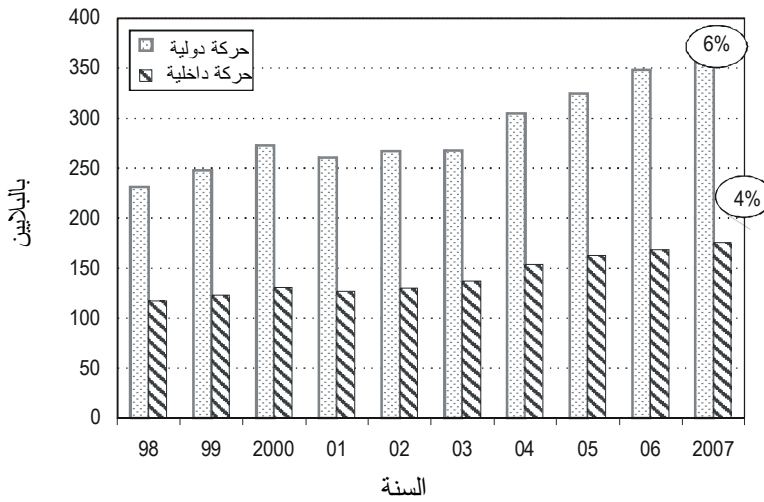
شركات الطيران

العمليات المنتظمة

الحركة الإجمالية

بلغت الحركة المنتظمة الإجمالية التي نقلتها شركات طيران ١٩٠ دولة متعاقدة لدى الإيكاو ٢٢٦٠ مليون راكب تقريبا ونحو ٤١ مليون طن من البضائع. وزادت الأطنان الكيلومترية الإجمالية من الركاب/البضائع/البريد بحوالي ٥,٥٪ بالنسبة إلى عام ٢٠٠٦، إذ بلغت الأطنان الكيلومترية الدولية نحو ٦,١٪ (انظر الجدولين ١ و ٢ من المرفق ١).^{*} ويبين الشكل ٣ الحركة الجوية من سنة ١٩٩٨ إلى سنة ٢٠٠٧.

^{*} مرفقات هذا التقرير متاحة فقط على الموقع التالي: www.icao.int/annualreports.



الشكل ٣ - حركة النقل المنتظم
الأطنان الكيلومترية المنقولة، ١٩٩٨-٢٠٠٧

كانت الزيادة في حركة الركاب تفوق بصفة عامة السعة من المقاعد المتاحة. ونتيجة لذلك، فإن متوسط عامل الحمولة من الركاب للخدمات المنتظمة الإجمالية (الدولية والداخلية) ارتفع إلى حوالي ٧٧٪، بالمقارنة مع ٧٦٪ في عام ٢٠٠٦. غير أن عامل الحمولة الوزنية ظل دون تغيير بنسبة ٦٣٪ بسبب الاختلافات في خلطة الحمولة مدفوعة الأجر التي توفرها شركات الطيران، وإلى حد ما، الاستخدام الأقل لسعة الشحن الجوي المتاحة (انظر الجدول ٣ من المرفق ١).

من حيث حجم الحركة الإجمالية (الركاب/البضائع/البريد) المقسمة حسب الأقاليم، نقلت شركات طيران أمريكا الشمالية ٣١٪ ونقلت شركات طيران آسيا/المحيط الهادئ ٣٠٪ ونقلت شركات الطيران الأوروبية ٢٧٪ ونقلت شركات طيران الشرق الأوسط ٦٪ ونقلت شركات طيران أمريكا اللاتينية والكاريبي ٤٪ ونقلت شركات الطيران الأفريقية ٢٪ (انظر الجدول ٤ من المرفق ١).

تشير بيانات البلدان فرادى إلى أن حوالي ٤١٪ من الحجم الإجمالي لحركة نقل الركاب والبضائع والبريد المنتظمة قامت بها شركات طيران الولايات المتحدة والصين (باستثناء الحركة من الإقليمين الإداريين الخاصين لهونج كونج وماكاو) وألمانيا، بمجاميع بنسبة ٢٩٪ و ٧٪ و ٥٪ تقريباً على التوالي. ومن الخدمات الدولية، فإن نحو ٢٩٪ من جميع الحركة نقلتها شركات طيران الولايات المتحدة وألمانيا والمملكة المتحدة، وذلك بنسبة ١٥٪ و ٨٪ و ٦٪ تقريباً على التوالي.

حركة نقل الركاب الدولية

استمرت في عام ٢٠٠٧ معدلات نمو قوية لحركة نقل الركاب الدولية بجميع الأقاليم، بمعدل نمو لم يتغير عن مستويات سنة ٢٠٠٦ وقدره ٧,٦٪. وفيما يلي التفاصيل في صيغة نسبة مئوية من الحركة المنقولة الإجمالية ومعدلات النمو للنقلين: أوروبا ٤٠ و ٧,٥؛ وآسيا/المحيط الهادئ ٢٧ و ٥,٧؛ وأمريكا الشمالية ١٧ و ٥,٧؛ والشرق الأوسط ٨ وما يقارب ١٨؛ وأمريكا اللاتينية وأفريقيا ٧ و ٨,٨ (أمريكا اللاتينية) و ٧,٤ (أفريقيا).

حركة نقل الركاب الداخلية

على الصعيد الداخلي، أحرز ناقلو أمريكا الشمالية، الذين يمثلون ٥٩٪ من الحركة الداخلية العالمية، نمواً بنسبة ٣,٣٪. وهذا نمو مهم على أساس عريض نظراً لأنهم حققوا نمواً بنسبة ٠,٦ فقط في ٢٠٠٦. ويمثل ناقلو آسيا/المحيط الهادئ ٢٦٪ من الحركة الداخلية وقد نمواً بنسبة قوية جداً هي ١٢٪ بالمقارنة بنسبة ١٢,٤٪ في ٢٠٠٦. أما الناقلون الأوروبيون، الذين يمثلون ٨٪ من الحركة الداخلية العالمية، فقد كان نموهم راكداً على مستويات ٢٠٠٦، بينما أن ناقلي أمريكا اللاتينية، الذين يمثلون ٤٪ تقريباً من الحركة العالمية، كان نموهم بنسبة ٩٪.

حركة نقل البضائع الإجمالية

شهدت حركة نقل البضائع المنتظمة الإجمالية نمواً بنسبة ٤,٧٪ بالمقارنة مع عام ٢٠٠٦. وزادت أطنان البضائع المنقولة على نطاق العالم بالخدمات المنتظمة بمقدار ٤١ مليون طن تقريباً بالمقارنة مع ٤٠ مليون طن في ٢٠٠٦، بينما أبطأت وتيرة النمو من ٥,٨٪ إلى ٤,٤٪ تقريباً.

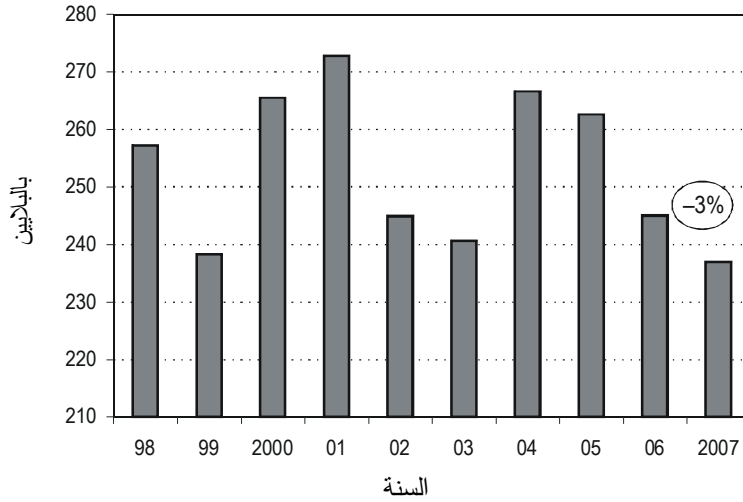
وقد يكون الانخفاض في نمو حركة نقل البضائع نتيجة لتباطؤ الاقتصاد في الولايات المتحدة، حيث كان يُخشى حدوث كساد. وعلى الرغم من مثل هذه البيئة الاقتصادية، استمرت معدلات النمو العالية في حركة نقل الركاب بجميع الأقاليم وخاصة في الولايات المتحدة.

آفاق النقل الجوي لعام ٢٠٠٨

وتطلعاً للمستقبل، ستؤثر الطريقة التي تدير بها شركات الطيران أسعار الوقود الآخذة في الزيادة على احتمال استمرار النمو المرتفع في سنة ٢٠٠٨ على المستوى الجزئي. وسوف تزيد الرسوم الإضافية التي تفرضها شركات الطيران بسبب الوقود من تكلفة السفر وقد يؤثر على الطلب. ومن الممكن لمناخ الركود الاقتصادي في الولايات المتحدة والتأثير السلبي الذي خلفته أزمة الإقراض على السيولة النقدية أن ينتشر في أقاليم أخرى، لا سيما الاقتصادات الناشئة في آسيا، مما يؤثر سلباً على النمو.

العمليات التجارية غير المنتظمة

تشير التقديرات إلى أنه، في سنة ٢٠٠٧، انخفض مجموع الركاب الكيلومترين المنقولين على الرحلات الجوية الدولية غير المنتظمة بنسبة ٣٪ تقريباً بالمقارنة بسنة ٢٠٠٦، مع انخفاض الحصة غير المنتظمة من حركة نقل الركاب الجويين الدولية الإجمالية بنحو نقطة مئوية واحدة إلى ٩٪ تقريباً (انظر الشكل ٤ والمرفق ١، الجدول ٥). وتمثل حركة نقل الركاب الداخلية غير المنتظمة حوالي ٨٪ من حركة نقل الركاب غير المنتظمة الإجمالية ونحو ١٪ من حركة نقل الركاب الداخلية الإجمالية على النطاق العالمي.



الشكل ٤ - حركة النقل الدولي غير المنتظم
عدد الركاب الكيلومترين المنقولين، ١٩٩٨-٢٠٠٧

حوادث الطائرات

لا تشمل حوادث الطائرات المذكورة أدناه تلك التي أسفرت عنها أفعال التدخل غير المشروع.

العمليات المنتظمة

تبين المعلومات الأولية أنه وقعت ١١ من حوادث الطائرات التي أسفرت عن وفيات بين الركاب على الخطوط الجوية المنتظمة في جميع أنحاء العالم، وتعلقت بطائرات زادت كتلتها الإقلاع المخصصة على ٢٢٥٠ كيلوجراما. وكان عدد وفيات الركاب ٥٨٧ راكبا. وتقارن هذه البيانات مع ١٢ حادثا مميتا و ٧٥١ وفاة بين الركاب في سنة ٢٠٠٦ (انظر الجدول ٦ من المرفق ١). إن الزيادة في الحركة في سنة ٢٠٠٧ بالمقارنة بسنة ٢٠٠٦ وانخفاض عدد وفيات الركاب أديا إلى انخفاض عدد وفيات الركاب لكل مائة مليون راكب كيلومتر من ٠,٠١٩ إلى ٠,٠١٤. وقل عدد الحوادث الجوية المميتة لكل مائة مليون كيلومتر طيران عن مستويات سنة ٢٠٠٦ البالغة ٠,٠٣٨ إلى ٠,٠٣٣، كما زاد عدد الحوادث الجوية المميتة لكل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط زيادة طفيفة من ٠,٠٤٢ إلى ٠,٠٤٧ في سنة ٢٠٠٦. (الشكل ٥).

كانت مستويات السلامة الجوية متفاوتة تماما لمختلف طرز الطائرات المشغلة على خطوط الركاب المنتظمة. ففي عمليات الطائرات التوربينية النفاثة مثلا، التي استأثرت بأكثر من ٩٨٪ من إجمالي حجم الحركة المنتظمة، مقيسة بالركاب الكيلومترين المنقولين، كانت هناك ٩ حوادث توفي فيها ٥٦٧ راكبا، أما في عمليات الطائرات التوربينية المروحية ذات المحركات المكبسية التي استأثرت بنسبة تقل عن ٢٪ من حجم الحركة المنتظمة للركاب فقد وقع لها حادثان توفي فيهما ٢٠ راكبا. ولذلك فإن معدل الوفيات لعمليات الطائرات التوربينية النفاثة كان أقل بكثير من حوادث الطائرات المروحية.

العمليات التجارية غير المنتظمة

تشمل العمليات التجارية غير المنتظمة الرحلات غير المنتظمة التي تشغلها شركات الطيران المنتظم، وجميع رحلات النقل الجوي التي يشغلها المشغلون التجاريون للخطوط غير المنتظمة. وتدل البيانات المتاحة للايكاف عن سلامة عمليات نقل الركاب غير المنتظمة على أن ١٤ حادثاً وقع لطائرات مشغلة في خطوط غير منتظمة وانطوت هذه الحوادث على وفيات بين الركاب، وكانت الكتلة الإقلاعية القصوى المرخصة لهذه الطائرات أكثر من ٢٢٥٠ كيلوجراماً مقابل ١٧ في سنة ٢٠٠٦ للحوادث المميتة. وأدت هذه الحوادث إلى وفاة ٨٦ راكباً مقابل وفاة ٩١ راكباً في سنة ٢٠٠٦.

أما العمليات غير المنتظمة المشغلة بطائرات تربو كتلتها الإقلاعية القصوى المرخصة على ٩٠٠٠ كيلوجرام، سواء كانت تشغلها شركات طيران منتظم أو شركات طيران غير منتظم، فقد وقع لها ٨ حوادث توفى فيها ٧٧ راكباً.

أفعال التدخل غير المشروع

دخل ٢٢ فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع خلال آخر العام. وتألّفت هذه الأفعال من ٤ أفعال استيلاء غير مشروع، ومحاولتي استيلاء، وهجومين على المرافق، و٣ محاولات هجوم على المرافق، و١١ فعلاً آخر من أفعال التدخل غير المشروع (انظر المرفق ١، الجدول رقم ٧). وترد هذه الأفعال في الإحصاءات السنوية لتساعد على تحليل الاتجاهات والتطورات (انظر الشكل رقم ٦).

المطارات

كان نمو حركة نقل الركاب في سنة ٢٠٠٧ أعلى بقليل (بين ٥٪ و ٦٪) من نموها في سنة ٢٠٠٦، ويعزى ذلك أساساً لزيادة النشاط الدولي. وكان نمو حركة نقل البضائع أعلى من ذلك. ونتيجة لهذا، تحسن الأداء المالي للمطارات بصفة عامة. وطبقاً لما أفاد به المجلس الدولي للمطارات، فمن المتوقع أن تشهد سنة ٢٠٠٧ مزيداً من ارتفاع الأرباح الصافية لأكثر مائة شركة مطارات، التي كان متوسطها ١١,٤٪ في ٢٠٠٦ و ١٠,٤٪ في ٢٠٠٥. وأفاد المجلس الدولي للمطارات أيضاً ببلوغ مستوى قياسي في المصروفات الرأسمالية هو ٤٢,٨ بليون دولار للسعة الجديدة أو لزيادة السعة، بغية التغلب على مشكلة التضاعف المتوقع للطلب على حركة نقل الركاب على مدى السنوات العشرين القادمة.

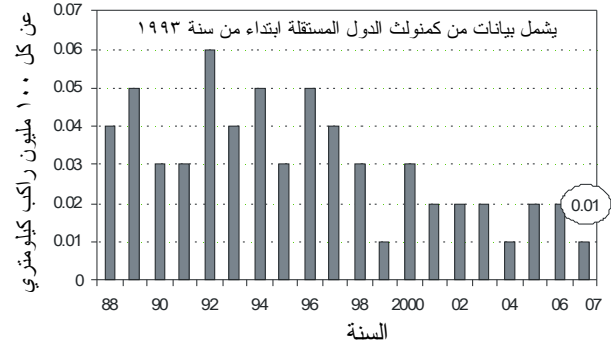
تباطأت خصخصة المطارات في سنة ٢٠٠٧، إذ جرى الإبلاغ عن قليل من عمليات الخصخصة فقط. وركز معظم مشغلي المطارات أنشطتهم على الأصول والأنشطة القائمة بدلاً من المزيد من التوسع في مقتنيات جديدة. والتوقعات المستقبلية للمزيد من العمليات في السنوات القادمة مشرقة، مثلاً، في أوروبا حيث لم تشمل الخصخصة حتى الآن سوى نسبة مئوية صغيرة من المطارات.

خدمات الملاحة الجوية

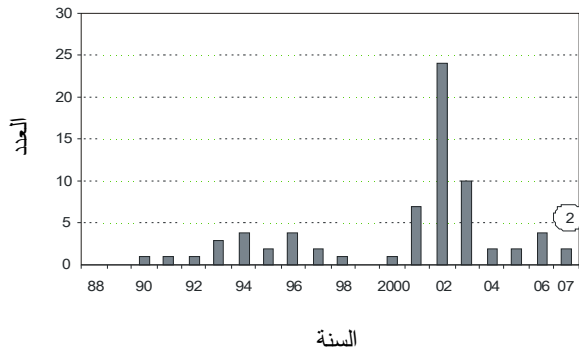
طبقاً لاستقصاء أجرته الايكاف بشأن الوضع المالي لمقدمي خدمات الملاحة الجوية، استمر التحسن، بدافع من نمو الحركة المستتيم. وحققت أغلبية مقدمي خدمات الملاحة الجوية ربحاً. وفي جميع أنحاء العالم، ركز أصحاب المصلحة على أداء خدمات الملاحة الجوية، وساعدتهم على ذلك المناقشات في الندوة العالمية عن أداء نظام الملاحة الجوية التي نظمتها الايكاف في مارس.



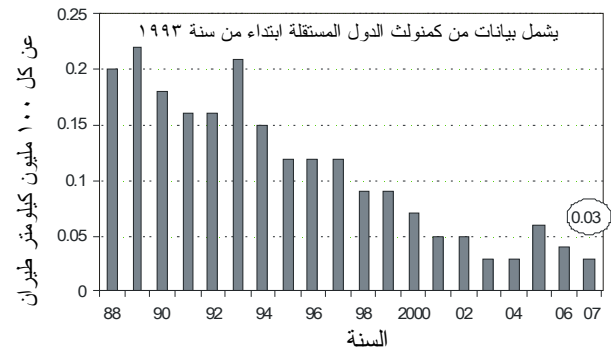
أفعال الاستيلاء غير المشروع



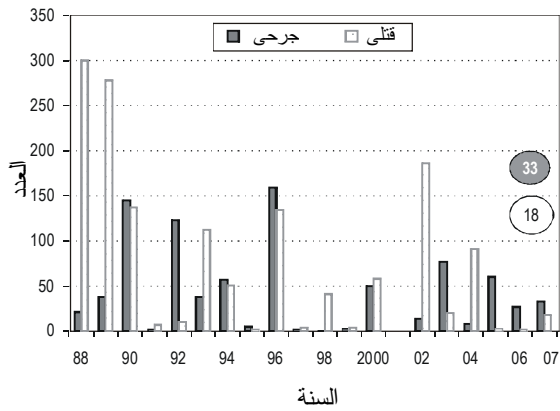
عدد وفيات الركاب عن كل ١٠٠ مليون راكب كيلومترات على الخطوط المنتظمة



حوادث الاعتداء على التسهيلات



عدد الحوادث المميتة عن كل ١٠٠ مليون كيلومترات طيران على الخطوط المنتظمة

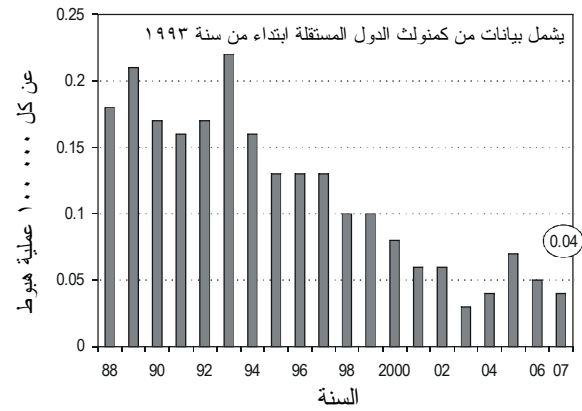


عدد القتلى أو المصابين

*في سنة ٢٠٠١: المصابون ٣٢٧١ والقتلى ٣٥٢٥

الشكل ٩ - إحصاءات أمن الطيران

٢٠٠٧-١٩٨٨



عدد الحوادث المميتة عن كل ١٠٠,٠٠٠ عملية هبوط لطائرات على الخطوط المنتظمة

الشكل ٨ - إحصاءات حوادث الطائرات

٢٠٠٧-١٩٨٨

في أوروبا، تم إحراز تقدم في مبادرات الأجواء الأوروبية الموحدة (SES) وبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الموحد (SESAR) وكتل المجال الجوي التشغيلية (FABs). وفي مارس، أصدرت المفوضية الأوروبية تقريراً عن الحالة في منتصف الفترة بشأن إنشاء كتل المجال الجوي التشغيلية، أكدت فيه أنها ينبغي أن تستند إلى المتطلبات التشغيلية - وخاصة، تدفقات الحركة - بدلاً من استنادها إلى الحدود الوطنية القائمة. وفي يوليو، أصدر الفريق رفيع المستوى التابع للمفوضية الأوروبية والمعني بالإطار التنظيمي المستقبلي للطيران تقريراً احتوى على خريطة طريق مع تدابير محددة بشأن كيفية تعزيز أداء نظام إدارة الحركة الجوية. وأوصى التقرير بتنظيم قوي للأداء، حيث تفشل قوى السوق، وبتغيير هياكل الحكم، بغية سد الفجوة بين اتخاذ القرارات والتمويل.

وفي الولايات المتحدة، استمرت إعادة تشكيل مؤسسة الحركة الجوية، وهي جزء من إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي. وتضطلع إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي بتحويل إدارة الحركة الجوية من نظام أرضي لأجهزة الرادار إلى نظام قائم على الأقمار الصناعية من خلال الخطة الوطنية المتكاملة لنظام النقل الجوي من الجيل المقبل. وتتولى تخطيط وتنفيذ نظام النقل الجوي من الجيل المقبل شراكة بين القطاعين العام والخاص تتكون من ممثلين من مختلف وزارات الولايات المتحدة وخبراء طيران من القطاع الخاص.

خطة أعمال الايكاو



خطة أعمال الايكاو

الصيرورة منظمة قائمة على الأداء وموجهة نحو تحقيق النتائج

أحرز طوال سنة ٢٠٠٧ تقدم كبير في تحويل الايكاو إلى منظمة قائمة على الأداء وموجهة نحو تحقيق النتائج، وذلك تمشيا مع خطة أعمال المنظمة. ويتم ابراز أهم التحسينات في هذا التقرير السنوي الذي، في شكله الأسهل تناولا وتضمنه وصلات بموقع الايكاو على الانترنت، هو مثال بياني لهذه الطريقة الجديدة للقيام بالأعمال.

استجابة لنتائج الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو ولتيسير الانتقال إلى التخطيط القائم على تحقيق النتائج والميزنة القائمة على تحقيق النتائج، استعرض المجلس، في نوفمبر، خطة الأعمال للفترة الثلاثية القادمة (٢٠٠٨-٢٠١٠) لدعم تنفيذ الأهداف الاستراتيجية. وانطوت هذه المهمة على تحديد وتنفيذ سبل ووسائل إضافية للمضي في زيادة كفاءة الايكاو كعملية جارية في المنظمة بأكملها.

نشوء خطة الأعمال

في سنة ٢٠٠٤، وافق المجلس على بيان موحد لرؤية المنظمة ومهمتها: تعمل الايكاو على تحقيق رؤيتها في تطور يتسم بالسلامة والأمن والاستدامة للطيران المدني من خلال التعاون بين دولها المتعاقدة. وليتسنى تنفيذ الرؤية، تم وضع ستة أهداف استراتيجية للفترة ٢٠٠٥-٢٠١٠:

- السلامة — تعزيز سلامة الطيران المدني
- الأمن — تعزيز أمن الطيران المدني
- حماية البيئة — تقليل التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة الى أدنى حد
- الكفاءة — تعزيز كفاءة عمليات الطيران
- الاستمرارية — الحفاظ على استمرارية عمليات الطيران
- سيادة القانون — تعزيز القانون الذي يحكم الطيران المدني الدولي

تبين هذه الأهداف حالة الايكاو ودورها ومسؤولياتها بوصفها ما يلي:

- الرائد في وضع القواعد والتوصيات الدولية والتشجيع عليها وتطبيق امتثالها،
- المؤسسة التي تيسر للدول المتعاقدة وتساعد في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحة الجوية وسياسات الايكاو
- المروج لسياسات النقل الجوي العالمية لإيجاد نظام طيران مدني دولي يتسم بالكفاءة.
- المحط النهائي لإدارة الأزمات في الطيران المدني الدولي
- الهيئة التي تتعامل مع وضع ونشر قانون الجو الدولي وتسوية الخلافات المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

— المؤسسة المركزية لحسن الإدارة العالمية في الطيران المدني..

وهي تمثل أيضا الأساس للوضع الاستراتيجي للمنظمة بوصفها:

- الدافعة العالمية لنظم إدارة السلامة الموضوعة لتحقيق نتائج قابلة للقياس في سلامة الطيران.
- المشجع والمنسق على اتخاذ تدابير الأمن القائمة على الأداء بين الدول.
- المنظمة الدولية الرائدة التي تتبع تدابير موحدة ومنسقة لخفض أثر الطيران المدني على البيئة.
- الدافع الرئيسي في تنفيذ نظم إدارة عالمية منسقة للحركة الجوية وتحسينات في الكفاءة تستند على الأداء.



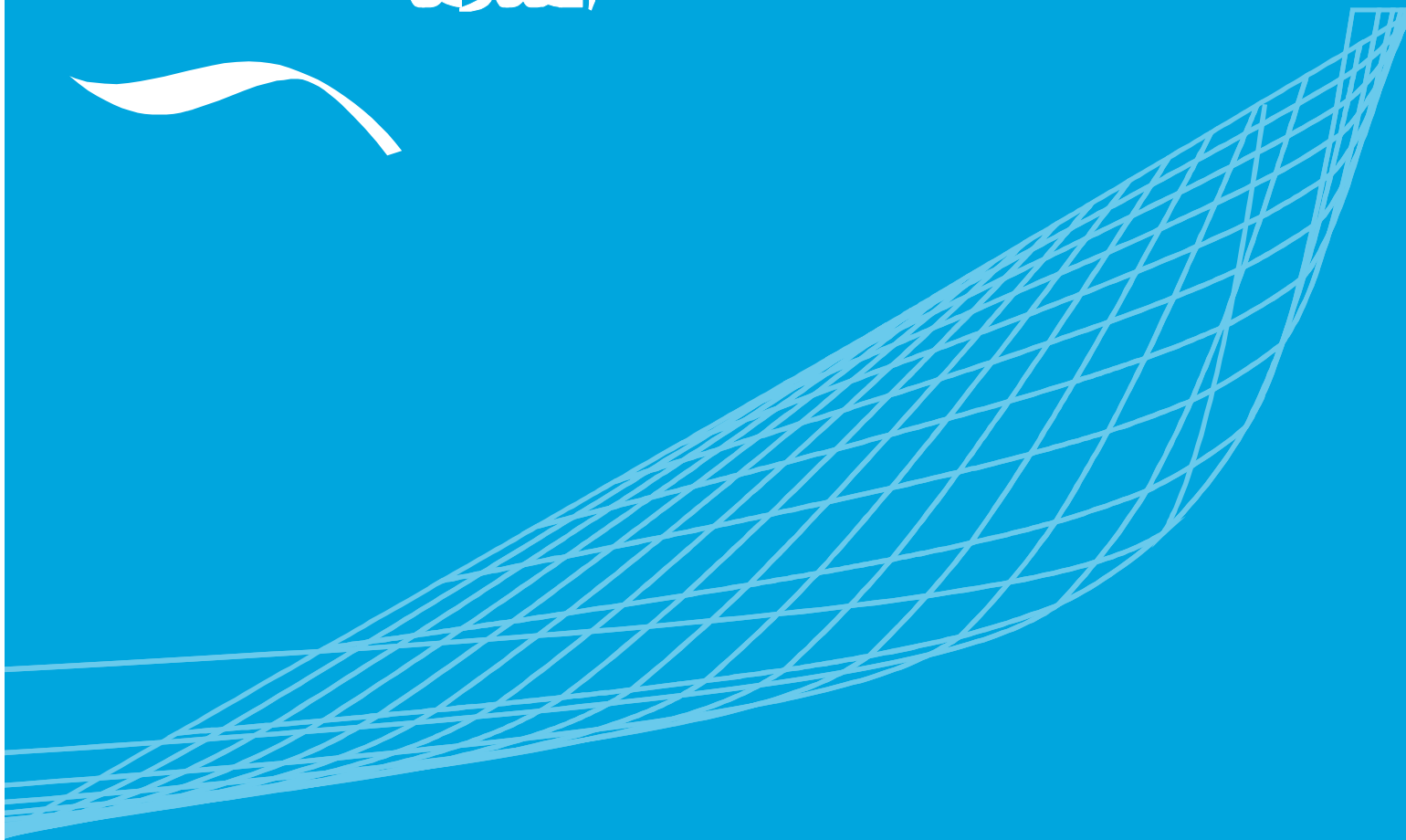
من المفهوم إلى العمل

تحول خطة الأعمال الأهداف الاستراتيجية إلى خطط عمل وتنشئ ارتباطا بين الأنشطة المخططة والتكلفة للمنظمة وتقييم الأداء. ويتمثل أحد الأبعاد الحيوية لهذا النهج في التكامل بين برامج وأنشطة الإدارات والمكاتب الإقليمية من أجل التخصيص الأمثل للموارد على أساس أولويات متفق عليها

تشكل خطة الأعمال والميزانية ذات الصلة معا الأساس لآطار الإبلاغ الذي يوحد الاستراتيجيات والأنشطة والأموال والموارد البشرية والأطر الزمنية في شكل وسائل متماسكة وفعالة لمتابعة النتائج وتقييمها. وعن طريق إشراك الموظفين على جميع المستويات في عملية تحسين الأداء وإبراز المسؤوليات، وعن طريق إخضاع المديرين للمساءلة عن أدائهم والقيام بانتظام بقياس النتائج ومتابعتها وتقييمها، ستعزز المنظمة المساءلة وتبين عمليا قيمتها مقابل ما ينفق عليها من مال وتحسن الأداء الاجمالي على المستويين التشغيلي والاستراتيجي.

إن الانتقال من المفهوم إلى العمل والنتائج يشمل أيضا مجموعة من استراتيجيات دعم التنفيذ وبرامج التعاون الفني الناجح الذي لديه منذ وقت طويل تقليد لدعم الدول المتعاقدة في تنفيذ أنظمة الايكاو واجراءاتها وسياساتها.

السلامة



الهدف الاستراتيجي A: السلامة

تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي من خلال التدابير التالية:

تحديد ورصد الأشكال الحالية من مخاطر السلامة بالنسبة للطيران المدني ووضع وتنفيذ رد عالمي وفعال على المخاطر الناشئة.

ضمان تنفيذ أحكام الايكاو في الوقت المناسب من خلال الرصد المتواصل لمدى تقدم الدول نحو امتثالها.

إجراء عمليات تدقيق لمراقبة السلامة الجوية لتحديد الثغرات وتشجيع الدول على سدها.

وضع الخطط التصحيحية العالمية التي تستهدف الأسباب الأساسية للثغرات.

مساعدة الدول على سد الثغرات من خلال الخطط التصحيحية الإقليمية وإنشاء منظمات لمراقبة السلامة على المستوى الإقليمي أو شبه الإقليمي.

التشجيع على تبادل المعلومات بين الدول لبناء الثقة المتبادلة في مستوى السلامة الجوية بين الدول وتعجيل إجراءات تحسين مراقبة السلامة.

التشجيع على معالجة العناصر الأساسية للسلامة في الوقت المناسب حسبما حددتها مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية.

دعم تنفيذ نظم ادارة السلامة في جميع القطاعات المرتبطة بالسلامة في كل الدول.

مساعدة الدول على تحسين السلامة من خلال برامج التعاون الفني وإفادة المانحين ومؤسسات التمويل بالاحتياجات الحرجة.

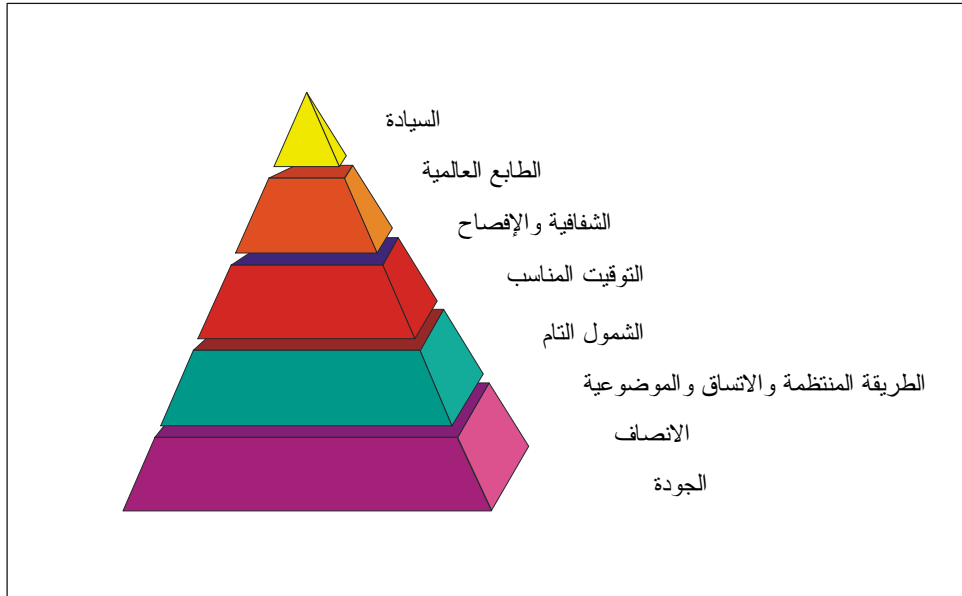
السلامة

من المعترف به على نطاق واسع الآن أن النهج التقليدي القائم على رد الفعل لتحسين السلامة لم يعد ملائماً ولا كافياً وأن ثمة حاجة للانتقال إلى نظام سلامة استباقي وتنبؤي وقائم على المخاطر. وبينما يظل امتثال القواعد والتوصيات الدولية حجر الزاوية لسلامة الطيران المدني الدولي، يجب أن يكون الانفاذ الصارم للأنظمة والاجراءات المقررة بتنفيذ نظم ادارة السلامة على نطاق واسع. وكان هذان المجالان موضع نشاط جم في سنة ٢٠٠٧.

البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

يتمثل هدف البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في تقييم قدرة الدولة على القيام بمراقبة فعالة لنظامها للطيران المدني. وتستخدم عمليات التدقيق أنفسها لإبراز الثغرات في القدرات على المراقبة، في حين أن خطط العمل التصحيحية القائمة على النتائج تؤدي للمزيد من امتثال القواعد والتوصيات الدولية – وتؤدي في نهاية الأمر لتعزيز السلامة.

يستند البرنامج الالزامي إلى مبادئ صارمة، أي: السيادة والطابع العالمي والشفافية والإفصاح والتوقيت المناسب والشمول التام والطريقة المنتظمة والاتساق والموضوعية والانصاف والجودة (الشكل ٧).



الشكل ٧ - مبادئ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

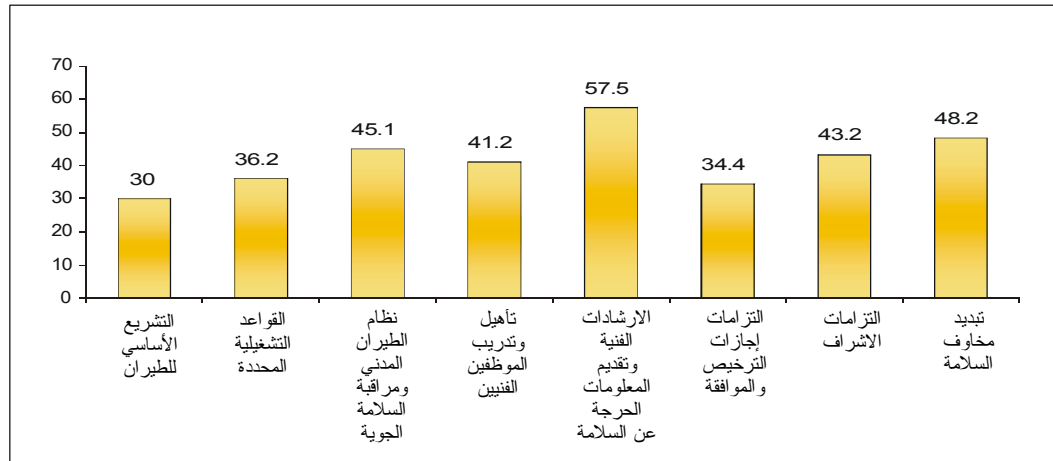
خلال سنة ٢٠٠٧، تم التدقيق في ٤٣ دولة متعاقدة ضمن إطار النهج التجميعي الشامل الذي دخل حيز النفاذ في سنة ٢٠٠٥. ويشمل التفويض الموسع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الأحكام ذات الصلة بالسلامة الواردة في جميع الملاحق المتعلقة بالسلامة لاتفاقية الطيران المدني الدولي. وتشكل إجازة العاملين وتشغيل الطائرات وصلاحياتها للطيران وخدمات الحركة الجوية والمطارات وتحقيق حوادث ووقائع الطائرات العناصر الأساسية للتدقيق التي، مع تشريع وتنظيم الطيران الوطنيين، توفر صورة كاملة لنظام الطيران المدني في الدولة.

في نهاية سنة ٢٠٠٧، كانت الايكاف قد أكملت ٧٨ عملية تدقيق بالنهج التجميعي الشامل كجزء من دورتها السادسة الحالية للتدقيق التي تنتهي في سنة ٢٠١٠. ومن بين عمليات التدقيق الأولية كانت هناك منظمة دولية واحدة هي وكالة السلامة الجوية الأوروبية.

يتضمن التحضير للتدقيق بالنهج التجميعي الشامل عملية تقتضي إجراء الدول لاستعراض نقدي لنظمها لمراقبة السلامة الجوية وذلك في حد ذاته يعزز السلامة الجوية. وبالدعم اللوجستي النشط من الايكاف، تتاح للدول فرصة فريدة لاستعراض ومراجعة هياكلها وتشريعاتها وعملياتها التنظيمية واجراءاتها للطيران المدني واناذاها الفعال للقواعد ذات الصلة بالسلامة الجوية. وقد استفادت جميع الدول التي جرى فيها التدقيق حتى الآن من هذه الفرصة وتلقت دعماً ملحوظاً من حكوماتها. وبينما تسمح المرحلة الميدانية من التدقيق للدول بالحصول على تقييم واسع النطاق وموثق وملمس لحالة تنفيذ قواعد الطيران التي تؤثر على السلامة الجوية، فإن مرحلة ما بعد التدقيق وإعداد خطة عمل تصحيحية لسد الثغرات التي كشفت عنها نتائج التدقيق يرسيان الأساس لعمليات تتسم بالسلامة والكفاءة في المستقبل.

أدى التنفيذ والتطور الناجحين للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لأن توجه الجمعية العمومية في سبتمبر ٢٠٠٧ الايكاف بأن تدرس، من بين مختلف الخيارات التي يمكن النظر فيها، جدوى نهج جديد قائم على مفهوم المراقبة المستمرة، لينفذ في نهاية دورة التدقيق الحالية في سنة ٢٠١٠. وسيقدم إلى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية للايكاف في سنة ٢٠١٠ تقرير عن البدء في مثل هذا النهج في سنة ٢٠١١، بالاستناد إلى تحليلات نتائج التدقيق باستخدام أدوات تجمع المعلومات الحالية ذات الصلة بالسلامة الجوية وتحفظ بها.

خلال سنة ٢٠٠٧، أصدرت الايكاف تحليلها السنوي الأول لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، الشامل لفترة عامين انتهت في مايو ٢٠٠٧ وهو يقدم معلومات وفيرة تم الحصول عليها من ٥٣ عملية تدقيق بالنهج التجميعي الشامل. ويعرض التحليل الأولي فكرة إجمالية عن شواغل السلامة الجوية على المستويات الوطني والإقليمي والعالمي، وقد تم توزيعه على مئات المندوبين في الجمعية العمومية، وستوزع التقارير في المستقبل على نطاق أوسع. يبرز الشكل ٨ من تقرير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لسنة ٢٠٠٧ الافتقار على النطاق العالمي للتنفيذ الفعال للعناصر الحرجة الثمانية من نظام مراقبة السلامة الجوية.



الشكل ٨: غياب التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة في جهاز مراقبة السلامة الجوية (%)

وبالقيام في ٢٠٠٦ باعتماد استراتيجية عالمية للسلامة تقوم على الشفافية التامة وتداول المعلومات عن السلامة، أصبح الإفصاح عن بيانات السلامة أسلوبا للعمل. وبحلول نهاية سنة ٢٠٠٧، كانت ١٢٧ دولة متعاقدة قد وافقت على السماح للايكو إما بالإفصاح عن التقرير عن تدقيق مراقبة السلامة الجوية في الدولة بأكمله وإما بالإفصاح عن ملخص تنفيذي له بموقع المنظمة المتاح للجمهور على الانترنت، وذلك على أن يكون ٢٣/٣/٢٠٠٨ هو آخر موعد لكي تقوم جميع الدول بذلك. ويمكن أن يشجع مثل هذا الانفتاح الدول على سد الثغرات المتبقية بصورة أسرع وقد يساعد الجهات المانحة المحتملة على تحديد الدول التي تحتاج إلى موارد مالية أو بشرية في سد الثغرات لديها.

وضعت آلية مماثلة لمعالجة شواغل السلامة المهمة التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وقد أنشأت الايكو في نهاية سنة ٢٠٠٦ المجلس رفيع المستوى التابع للأمانة العامة والمعني باستعراض نتائج التدقيق (مجلس استعراض نتائج التدقيق) كجزء من استراتيجية منسقة شاملة للعمل مع الدول التي يتبين أن لديها ثغرات امتثال مهمة فيما يتعلق بالقواعد والتوصيات الدولية أو التي لا تشارك مشاركة تامة في عمليات الايكو لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والأمن.

خلال سنة ٢٠٠٧، استمرت الايكو في تعزيز الوعي بالنهج التجميعي الشامل لعمليات التدقيق عن طريق الندوات وحلقات العمل الإقليمية، ضمن وسائل أخرى، التي خدمت غرض التشجيع على تبادل المعلومات المنبثقة عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. واستمرت المنظمة أيضا في تدريب المدققين، وذلك بعقد دورة في يونيو. وفي أثناء السنة، ثم تكليف ٦٥ مدققا بانجاز مهام في إطار البرنامج العالمي المذكور، وبالإضافة إلى موظفي الايكو من مقر المنظمة والمكاتب الإقليمية السبعة، ساعدت عدة دول المنظمة بانتداب خرائها للبرنامج.

نظم ادارة السلامة

يتمثل أحد التحديات الرئيسية التي تتصدى لها الايكاو مباشرة في هذا المجال في افتقار أساسي للمعرفة والخبرة بين العديد من الدول وكذلك أصحاب المصلحة. وخلال سنة ٢٠٠٧، نفذت المنظمة ٤٦ دورة بالمقر و ١٤ دورة اقليمية داخل الأقاليم الإدارية السبعة بشأن نظم إدارة السلامة، بالإضافة إلى ثلاث دورات لبرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران. ونتيجة لذلك، حصل ٢٠٦٥ مشاركاً من الدول التالية أسماؤها على التدريب: الأرجنتين وأروبا وبوليفيا والبرازيل والرأس الأخضر وشيلي والصين (هونج كونج) وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والدنمارك والجمهورية الدومينيكية والكوادور والسلفادور وفرنسا واليونان وأيسلندا والهند وإيطاليا والأردن والمكسيك ونيبال وجزر الأنتيل الهولندية (كوراكاو) وهولندا (بالنيابة عن دول ABIS) وبنما وباراغواي وبيرو وبولندا والبرتغال وجمهورية كوريا والمملكة العربية السعودية وصربيا واسبانيا وسري لانكا وسورينام وتونس وأوكرانيا والامارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة.

تم أيضا تنظيم أربع حلقات عمل مدة كل منها يوم واحد لكبار الاداريين بشأن نظم ادارة السلامة في ايطاليا والمكسيك وماليزيا واسبانيا وعقد بالمكتب الاقليمي في ليما أول تنفيذ اقليمي لحلقة عمل بشأن نظم ادارة السلامة، وحضره ٤٠ مشاركا مثلوا الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وباراغواي وبيرو وأوروغواي.

دعمت جميع المكاتب الاقليمية للايكاو تنفيذ نظم ادارة السلامة بتوفير عدد من دورات الايكاو لتدريب المدربين بشأن نظم ادارة السلامة.

بينما كانت الدورات تعقد في شتى أنحاء العالم، جرى العمل المكثف بالمقر في سبيل تنسيق الأحكام المتعلقة بنظم ادارة السلامة في ملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي، وهي عملية بدئت فعلا في سنة ٢٠٠٥. وتم تقديم اقتراح لوضع أحكام منسقة في الملاحق الأول والسادس والثامن والحادي عشر والثالث عشر والرابع عشر. ويتمحور الاقتراح حول اضافة اطارين، أحدهما لتنفيذ ومتابعة برنامج السلامة الخاص بالدولة والآخر لتنفيذ ومتابعة نظم ادارة السلامة الخاصة بمقدمي الخدمات. وستعرض هذه التغييرات على المجلس لاعتمادها.

برنامج السلامة الجوية العالمية

يتمثل عنصر مكون أساسي آخر لتعزيز السلامة على النطاق العالمي في خطة الايكاو العالمية المنشطة للسلامة الجوية. وقد صيغت الخطة العالمية للسلامة الجوية أولا في ١٩٩٧ لتوفير رؤية شاملة للسلامة الجوية. وفي ٢٠٠٧، جرى توسيع نطاق الخطة لتشمل خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية التي أعدتها الصناعة، بالتعاون مع الايكاو. والهدف الرئيسي هو الحد من مخاطر الحوادث من خلال تقديم إطار مرجعي مشترك لجميع الجهات المعنية. ويسهل هذا اتباع نهج استباقي أكثر فيما يتعلق بالسلامة الجوية ويساعد على تنسيق وتوجيه السياسات والمبادرات عبر العالم على نحو أفضل. والخطة الجديدة ذات أهمية الآن بالنسبة للايكاو وكذلك بالنسبة لجميع الجهات المعنية التنظيمية وفي الصناعة.

أقرت الدورة السادسة والثلاثون للجمعية العمومية في سبتمبر بالأهمية الاستراتيجية للخطة العالمية للسلامة الجوية. ويؤكد قرار الجمعية العمومية ٣٦-٧ — تخطيط الايكافو العالمي للسلامة والكفاءة، على الحاجة إلى تنفيذ وتحديث الخطة العالمية للسلامة الجوية بالتعاون والتنسيق مع جميع الجهات المعنية. وكذلك اعتبر القرار الخطة اطارا عالميا يتم فيه إعداد وتطبيق خطط التنفيذ الإقليمية وشبه الإقليمية والوطنية. وعلى مستوى الايكافو، فإن الخطة العالمية للسلامة الجوية توفر المنهجية ومحور التركيز المطلوب للعمل في سبيل تحقيق هدف المنظمة الاستراتيجية الخاص بالسلامة وتستخدم لتحديد أولويات ولتخطيط مبادرات السلامة، فضلا عن قياس تأثيرها.

كان هناك عدد من المبادرات الأخرى التي من المتوقع أن تؤدي، مجتمعة، إلى تحسينات في مستوى السلامة العام.

التحقيق في الحوادث والوقائع

إن توافر بيانات السلامة مهم في دعم أنشطة الايكافو للسلامة. ويمثل التحقيق الفعال في الوقائع والحوادث مصدرا أساسيا لمثل هذه المعلومات، وفي ٢٠٠٧، تمت الموافقة على عقد اجتماع لشعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها في مونتريال في الفترة من ١٣ إلى ١٨/١٠/٢٠٠٨، وعلى أن يكون موضوعه "تطوير التحقيقات لتعزيز السلامة على المستوى العالمي".

الابلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع

على نفس المنوال، يعتبر الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع والمركز الأوروبي لتنسيق نظم الإبلاغ عن وقائع الطيران آليتين أساسيتين لجمع بيانات السلامة. ولمساعدة الدول على إنشاء قاعدة لبيانات السلامة من أجل التحليل الأكثر فعالية للمعلومات وتداول بيانات السلامة فيما بينها ومع الايكافو على نحو أفضل، عقدت المنظمة ثلاث دورات تدريبية للمركز الأوروبي لتنسيق نظم الإبلاغ عن وقائع الطيران بشأن الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع في كوستاريكا والمكسيك وجامايكا، حضرها ٨٩ مشاركا. ونسقت الايكافو دورة رابعة للمركز الأوروبي المذكور بشأن الإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع في داكار حضرها ٢٥ مشاركا.

إخطارات الأعاصير المدارية والرماد البركاني

تقديم المعلومات من أجل تفادي ظاهرة خطيرة له أهمية حاسمة لسلامة عمليات الطائرات. وقد تم في ٢٠٠٧ إدخال تحسينات في تنفيذ إخطارات الأعاصير المدارية والرماد البركاني عن طريق التعديل رقم (٧٤) للملحق الثالث.

نظم الطائرات بدون طيارين

يزداد اهتمام مجتمع الطيران الدولي بموضوع نظم الطائرات بدون طيارين، وفي ٢٠٠٧، جرت الموافقة على إنشاء فريق دراسة نظم الطائرات بدون طيارين. وسيساعد الفريق الأمانة العامة في تنسيق إعداد قواعد وتوصيات دولية وإجراءات ومواد ارشادية تصدرها الايكافو لنظم الطائرات

بدون طيارين من أجل دعم إدماج نظم الطائرات بدون طيارين بصورة تتسم بالسلامة والأمن والكفاءة في مجال جوي ومطارات غير منفصلة.

المبادرات الإقليمية

تم التوصل إلى اتفاق لتنفيذ مخطط ممثل مقتضيات الايكاف لتوجيه مستوى الطيران في منطقة غرب المحيط الهادئ/بحر الصين الجنوبي خلال عام ٢٠٠٨.

ستستمر الدول/الوكالات الحالية التي تقدم خدمات مراقبة سلامة المجال الجوي لاقليم آسيا/المحيط الهادئ في استيعاب تكلفة تقديم هذه الخدمات، وبذلك تتفادى الحاجة إلى ترتيبات تمويل إقليمية.

طورت ونفذت قاعدة بيانات إقليمية للإبلاغ عن ثغرات الملاحة الجوية في أقاليم أوروبا وآسيا/المحيط الهادئ والشرق الأوسط.

استمر دعم ترخيص المطارات، ونتيجة لذلك تم ترخيص ١٣ مطارا دوليا ويجري حاليا ترخيص ٢٢ مطارا دوليا اضافيا في مختلف الأقاليم.

استمرت أعمال المتابعة المتعلقة بسد ثغرات الملاحة الجوية في الأقاليم، ولا سيما فيما يتعلق بخطر الطيور والتخطيط للطوارئ.

نفذت قاعدة بيانات إقليمية للإبلاغ الإلكتروني عن الحوادث والوقائع كوسيلة لتصنيف المعلومات عن الحوادث والوقائع في تصانيف الايكاف لبيانات الحوادث والوقائع.

جرى التشجيع على إنشاء منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية داخل الدول الخمس الشريكات في جماعة شرق أفريقيا.

تم دعم أنشطة مبادرة استراتيجية السلامة الأوروبية لتحديد وتخفيف أكثر التهديدات للسلامة الجوية استعجالا في أوروبا.

أسهمت الايكاف في أنشطة سلطات الطيران المشتركة لوضع القواعد لبلوغ أعلى درجة عملية لامتنثال القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاف والقابلة للتطبيق.

تتوافر الآن كموايد ارشادية في الجزء الشرقي من اقليم الايكاف الأوروبي المقتضيات التنظيمية للسلامة للمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، المترجمة إلى اللغة الروسية.

تم تطوير عدد من الأدوات للمساعدة على القيام في الوقت المناسب بتنفيذ مقتضيات الايكاف لإتقان اللغة.

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

كان هناك ٥١ مشروعا وطنيا و ١٠ مشروعات اقليمية للتعاون الفني تساهم في زيادة تحسين السلامة الجوية في شتى أنحاء العالم.

وأتي الدعم أيضا من تعيين ٧٦ خبيرا دوليا قدموا المساعدة إلى إدارات الطيران المدني الوطنية في طائفة واسعة من التخصصات، مثل التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها وترخيص صلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران وإجازة العاملين ونظم إدارة السلامة وترخيص المطارات والإنقاذ وإطفاء الحريق وتنمية الموارد البشرية.

لا يقل تطوير الخبرة المحلية عن ذلك أهمية. وقد وفر برنامج الايكاو للمنح التدريبية التدريب لـ ١٧٠ من الوطنيين، وذلك أساسا في مجالات التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها وصيانة الطائرات وصلاحياتها للطيران وعمليات الطيران وتدريب المفتشين (إجازة العاملين وعمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران) ونظم إدارة السلامة والبضائع الخطرة وطب الطيران والتدريب على محاكي الطيران. وعلاوة على ذلك، تلقى أكثر من ١٣٠٠ فرد التدريب داخل البلاد على يد خبراء الايكاو في واحد أو أكثر من المجالات المذكورة أعلاه عن طريق ندوات وحلقات عمل نفذت تحت رعاية مشاريع التعاون الفني الاقليمية.

يمثل التدريب الذي يكفل الاستخدام السليم للمعدات الجديدة بعدا آخر لتعزيز الموارد البشرية. واشتركت الايكاو في عمليات شراء رئيسية لمعدات إنارة المطارات والمعدات الثانوية، مثل مولدات الكهرباء، وكذلك سيارات الإنقاذ وإطفاء الحريق والمختبر اللغوي ومعدات تدريب أخرى. وشملت عملية شراء هذه الأشياء تدريب ٩٢ من الوطنيين في مختلف البلدان.

تضطلع إدارة التعاون الفني حاليا بتنفيذ ١٠ مشروعات لبرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران بمشاركة ٨٢ دولة في أقاليم آسيا والمحيط الهادئ وأوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا والأمريكتين. وهدف برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران هو تعزيز قدرات الدول المشاركة على مراقبة السلامة الجوية وتيسير اتباع نهج منسق للخبرة الفنية المتقاسمة وتوفير التدريب للمفتشين الوطنيين، وذلك كله من خلال إنشاء بنية دون اقليمية لمراقبة السلامة الجوية تهدف إلى تخفيض التكاليف التي تتحملها الدول فرادى.

الأمن



الهدف الاستراتيجي B: الأمن

تعزيز أمن الطيران المدني العالمي من خلال التدابير التالية:

تحديد ورصد الأشكال الحالية من الأخطار التي تهدد أمن الطيران المدني، ووضع وتنفيذ رد عالمي فعال على التحديات الناشئة.

ضمان تنفيذ أحكام الايكاف في الوقت المناسب من خلال الرصد المتواصل لمدى تقدم الدول نحو امتثالها.

إجراء عمليات تدقيق أمن الطيران لتحديد الثغرات وتشجيع الدول على سدها.

وضع التدابير الجديدة أو المعدلة واعتمادها والترويج لها من أجل تحسين أمن المسافرين عن طريق الجو في جميع أنحاء العالم مع النهوض بإجراءات تتميز بالكفاءة لعبور الحدود.

إعداد برامج للتدريب على أمن الطيران والتعلم الإلكتروني وتحديثها.

التشجيع على تبادل المعلومات بين الدول لبناء الثقة المتبادلة في مستوى أمن الطيران بين الدول.

مساعدة الدول على تدريب جميع فئات العاملين المشتركين في تنفيذ إجراءات واستراتيجيات أمن الطيران، فضلاً عن ترخيصهم حسب الاقتضاء.

مساعدة الدول على سد ثغرات الأمن من خلال آلية أمن الطيران وبرامج التعاون الفني.

الأمن

نظام النقل الجوي العالمي مأمون ولكنه يظل معرضا للهجوم. وتترك الايكار تماما التحديات التي تواجه الحكومات التي يجب عليها أن تتخذ تدابير فعالة مضادة للارهاب، مع الحفاظ في الوقت ذاته على كفاءة الطيران المدني وثقة الجمهور في السفر جوا. وتعمل المنظمة مع الدول والصناعة على موازنة الأساليب والتكنولوجيات المتصلة بالأمن للتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة، مع الهدف الموازي المتمثل في تسهيل انسياب الركاب بسرعة وكفاءة عبر المطارات.

السوائل والأيروسول والهلاميات بوصفها متفجرات

واصلت المنظمة طوال السنة إعداد ارشادات لمعالجة التهديد الأمني المحتمل الذي يتضمن السوائل المستخدمة كمتفجرات، حسب ما طرحه مخطط ارهابي مدعى به في المملكة المتحدة في أغسطس ٢٠٠٦ ضد طائرة مدنية تطير فوق شمال المحيط الأطلسي. وبعد تلك الواقعة بقليل، وافق المجلس على ارشادات مراقبة أمنية للكشف الأمني على السوائل والأيروسول والهلاميات وأوصى بأن تنفذها الدول في موعد أقصاه ٢٠٠٧/٣/١ كتدابير مؤقتة بينما يجري المزيد من البحث.

في مارس، وافق المجلس على أن تنفذ فوراً مجموعة من توصيات فريق الدراسة التابع للأمانة العامة والمعني بنقل السوائل والأيروسول والهلاميات والكشف الأمني عليها، بما في ذلك مواصفات للأكياس التي يسهل كشف العبث بها. ونظر الفريق أيضا في الجوانب التشغيلية للضوابط الأمنية للسوائل والأيروسول والهلاميات، وخاصة الاعفاءات التي تنفذ على النطاق العالمي للسوائل التي تشتري إما من تجار التجزئة بالمطار وإما على متن الطائرة والتي يحملها الركاب المحولون.

أدى هذا بالمجلس لأن يوافق على ارشادات لاعتماد امتثال السوائل والأيروسول والهلاميات التي يحملها الركاب خلال التحويل، كجزء من جهد شامل لوضع اجراءات أمنية عملية ومستدامة ومتسقة. وأرسلت الارشادات إلى الدول في يوليو ٢٠٠٧ لتنفيذها في أقرب وقت ممكن.

لمساعدة الدول على تنفيذ ارشادات المراقبة الأمنية الجديدة، اقترح اجتماع مع صانعي الأكياس الأمنية التي يسهل كشف العبث بها تفسيراً مشتركاً للمواصفات الفنية للأكياس المذكورة، وكذلك انشاء هيئة تمثل الصانعين من شأنها أن تسهل العمل والتعاون مع المنظمات الدولية والاقليمية. ورئي أن هذا سيدعم إعداد التدريب الملازم والمواد الارشادية لجميع المستخدمين المحتملين للأكياس الأمنية التي يسهل كشف العبث بها.

تفقيح دليل الأمن

انتهى العمل على إعداد طبعة جديدة في خمسة مجلدات من دليل الأمن. وهذه المادة الإرشادية هي لمساعدة الدول على امتثال القواعد والتوصيات الدولية التي يتضمنها الملحق السابع عشر - الأمن. وتقدم مشورة محددة بشأن منع أفعال التدخل غير المشروع والتصدي لها عن طريق تطبيق نظام لأمن الطيران يشتمل على أربعة عناصر رئيسية، أي: الإطار القانوني والمراقبة الأمنية، وتصميم المطارات وبنيتها الأساسية ومعدات، وتعيين الموارد البشرية واختيارها وتدريبها وترخيصها، وإجراءات وتنفيذ التدابير الأمنية.

المجلد الأول، التنظيم والإدارة الوطنيان - إرشادات بشأن الجوانب القانونية والتعاون الدولي والتدابير الأمنية الإضافية مثل حراس الأمن على متن الطائرات والأفراد المسلحين وتنفيذ برنامج وطني لأمن الطيران ومراقبة الجودة وإجراءات التعامل مع المعلومات الحساسة.

المجلد الثاني، التعيين والاختيار والتدريب - مواد إرشادية بشأن سياسة التدريب الوطنية والبرنامج الوطني للتدريب على أمن الطيران المدني بما في ذلك تعيين واختيار وتدريب وترخيص أفراد الأمن وكذلك لاختيار وتدريب الأفراد غير العاملين في مجال الأمن وتطوير التدريب.

المجلد الثالث، متطلبات أمن وتنظيم وبرنامج وتصميم المطارات - مواد إرشادية بشأن تنظيم المطارات وبرامج أمن المطارات ومتطلبات تصميم المطارات.

المجلد الرابع، التدابير الأمنية الوقائية - مواد إرشادية بشأن الإجراءات الوقائية فيما يتعلق بمراقبة الدخول وأمن مشغلي الطائرات والطيران العام والأشغال الجوية والركاب والأمتعة اليدوية والأمتعة المسجلة والفئات الخاصة من الركاب والبضائع والبريد وإجراءات الأمن للكيانات الأخرى.

المجلد الخامس، إدارة الأزمات والتصدي لأفعال التدخل غير المشروع - مواد إرشادية بشأن تقييم التهديد والخطر وخطط الطوارئ وجمع ونقل المعلومات خلال أحد أفعال التدخل غير المشروع والقيام في وقت لاحق باستعراض أي من أفعال التدخل غير المشروع وتحليله والإبلاغ عنه.

عمليات تدقيق أمن الطيران

بدأ في يونيو ٢٠٠٢ برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران، وهو ينص على إجراء عمليات تدقيق شاملة وإلزامية ومنظمة لنظم أمن الطيران في جميع الدول المتعاقدة لدى الإيكاو. وتحديد عمليات التدقيق الثغرات في نظام أمن الطيران في كل دولة وتقديم توصيات لسدها.

في ٢٠٠٧، أكملت فرق الايكاف لتدقيق أمن الطيران عمليات التدقيق في ٣٠ دولة ومطاراتها الدولية الرئيسية. وكذلك جرى القيام بـ ٤٥ زيارة متابعة للتحقق من تنفيذ خطط العمل التصحيحية للدول. وأنهى الآن البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران دورته الأولى لعمليات التدقيق وقد استفادت ١٨١ دولة من تدقيق أولي، وسيتم التدقيق في الدول التسع المتبقية عندما تسمح الأحوال الأمنية بذلك.

أُقرت الدورة السادسة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاف (المرفق هـ) بقرار الجمعية العمومية (٢٠-٣٦) بالمساهمة القيمة من البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في تعزيز أمن الطيران على نطاق العالم وفي إنشاء نظام عالمي لأمن الطيران، وطلبت استمرار البرنامج بعد دورة التدقيق الأولى. وطلبت الجمعية العمومية أيضاً أن تركز عمليات التدقيق، حيثما أمكن ذلك، على قدرة الدول على توفير المراقبة الوطنية الملزمة لأنشطة أمن الطيران لديها من خلال التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة لنظام مراقبة الأمن. وحثت كذلك على توسيع نطاق عمليات التدقيق في المستقبل بحيث تشمل الأحكام المتعلقة بالأمن في الملحق التاسع - التسهيلات. ولانجاز هذا التطور للبرنامج، قام فرع تدقيق السلامة والأمن بتطوير دورات حية للتزويد بالمعلومات بالاتصال المباشر ودورة تدريبية للتعليم الإلكتروني قائمة على الانترنت وبدأ في توفير تدريب إعادة الترخيص لخبراء أمن الطيران المرشحين.



برنامج وثائق السفر المقروءة آلياً

تمثل وثائق السفر المقروءة آلياً، وعلى الأخص جوازات السفر الالكترونية ذات التعزيزات بالقياس البيولوجي، واحدة من أكثر الطرائق فعالية للتحقق من هوية والكشف الأمني على الركاب الذين يمرون عبر نظام النقل الجوي. وقد أدخل عدد من التحسينات على برنامج وثائق السفر المقروءة آلياً في سنة ٢٠٠٧.

كان أحد هذه التحسينات هو نشر ملحق للوثيقة Doc 9303، وهو مجموعة معقدة من المواصفات الدقيقة التي لا بد من أن تكون سليمة فنيا ومفهومة على حد سواء للقراء على كل المستويات، لاستخدامها لاصدار جميع أنواع وثائق السفر المقروءة آليا. وسيكون الملحق همزة وصل بين اللغة الرسمية للقواعد القياسية والتقارير الفنية وبين احتياجات مجتمع وثائق السفر لتوجيه رسمي في الوقت المناسب. وسيكون أيضا بمثابة منتدى لمعالجة المسائل قبل تنقيحات التقارير الفنية أو الوثيقة Doc 9303.

في فبراير، أيد المجلس تأييدا تاما انشاء دليل المفاتيح العامة، تحت رعاية الايكاو، وهو عنصر ضروري "لمخطط الايكاو" لاصدار جوازات سفر الكترونية. ويتيح دليل المفاتيح العامة التحقق من جوازات السفر الالكترونية واعتماد صحتها على النطاق العالمي وسيسهم في تحسين فعالية الاجراءات عند نقاط المراقبة على الحدود ونقاط الكشف الأمني على جوازات السفر تحسينا كبيرا.

كان نشر وتداول المعلومات عن جميع جوانب وثائق السفر المقروءة آليا أيضا أولوية طوال السنة.

— وعّت الندوة الثالثة والمعرض الثالث عن وثائق السفر المقروءة آليا والقياسات البيولوجية والقواعد الأمنية للايكاو المنعقدان في أكتوبر ممثلي هيئات مراقبة الحدود والمطارات وشركات الطيران بالمسائل والتكنولوجيات الحالية.

— استعرض نشاطان، استضيفا بالاشتراك مع منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، تنفيذ الالتزامات ذات الصلة التي تعهدت بها الدول المشاركة، بما في ذلك تنفيذ قواعد ومواصفات الايكاو لوثائق السفر المقروءة آليا، ونظرا في التطورات الجديدة المهمة، وكذلك الممارسات المشتركة والوطنية.

— شاركت الايكاو في لجنة مجلس الأمن للأمم المتحدة بشأن مكافحة الارهاب في نيروبي لبحث الكيفية التي يمكن أن تؤمن بها الدول حدودها على نحو أفضل من الارهابيين، وتمنع حركة الارهابيين عبر الحدود الوطنية، وتدعم قدرة البلدان على اكتشاف شحنات الأسلحة غير المشروعة ومنع اساءة استخدام نظم اللجوء. وجرى الاعتراف بأن برنامج وثائق السفر المقروءة آليا هو احدى أهم الوسائل المتاحة لتعزيز أمن الطيران المدني العالمي والتشجيع على امكانية التشغيل المتبادل على النطاق العالمي ومنع تحرك الارهابيين عبر الحدود.

— اشتركت المنظمة أيضا في منتدى الحكومات السادس للنقاش بشأن وثائق الهوية الالكترونية الذي نظمته رابطة آسيا والمحيط الهادئ للبطاقات الذكية وحكومة أستراليا (مكتب جوازات السفر ومرفق الجمارك)، لتمكين المسؤولين الحكوميين من جميع البلدان من مناقشة المسائل الفنية ومسائل الأعمال المتعلقة بإدخال ونشر وتطوير بطاقات هوية وطنية ذكية وجوازات سفر الكترونية ومراقبة حدود تلقائية وتسهيلات الركاب القائمة على المخاطر وادارة الهوية الوطنية.

— وفر اصداران من التقرير عن وثائق السفر المقروءة آليا، متاحان في نسخة ورقية وفي نسخة الكترونية، معلومات فنية وسياسية اضافية.

فضلا عن المعلومات والارشاد، قدمت الايكاو مساعدة تشغيلية إلى الدول في تنفيذ المشاريع المتصلة بوثائق السفر المقروءة آليا. وعلى سبيل المثال، قامت بعثة إلى كوادور بالنظر في برامج جوازات السفر من حيث الأمن وسلامة النظام وامتثال قواعد ومواصفات الايكاو، بغية تقديم توصيات محتملة للتعزيز. واتضح أن هذه العملية مفيدة في تقييم الوضع فيما يتعلق بوثائق السفر وبطاقات الهوية في كوادور وانشاء آلية لتنفيذ التوصيات ووضع استراتيجية ونموذج للقيام ببعثات المساعدة والتقييم في مجال وثائق السفر المقروءة آليا في بلدان أخرى. وفي إطار برنامج المنظمة للمساعدة، تم أيضا تقديم المساعدة إلى البرتغال والهند وصربيا وقيرغيزستان وكرواتيا والبوسنة والهرسك وفيجي وفانواتو.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

ساعد مشروع اقليمي واحد و ١٤ مشروعا وطنيا للتعاون الفني في شتى أنحاء العالم ادارات الطيران المدني والمطارات الدولية على تحسين نظمها الأمنية.

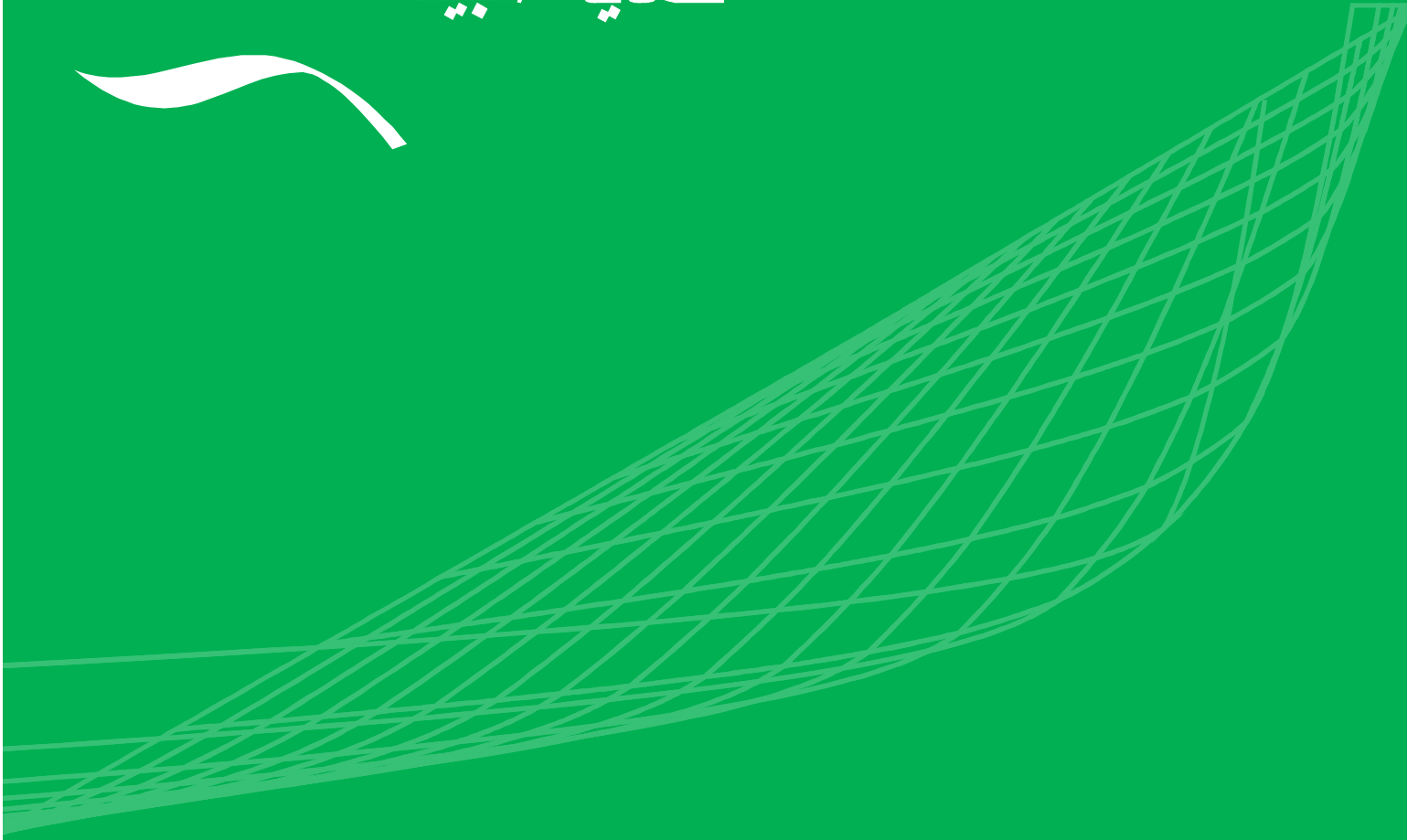
عينت الايكاو ٢٠ خبيرا دوليا في أمن الطيران للمساعدة في استعراض البرامج الوطنية لأمن الطيران وبرامج أمن المطارات ولوائح أمن الطيران، وتقديم التدريب في أثناء العمل للمفتشين والمدربين المحليين في مجال أمن الطيران، والمساعدة في تنفيذ نظم ووثائق السفر المقروءة آليا.

قدم التدريب بمنح تدريبية لخمسة مفتشين لأمن الطيران، وعقدت ندوات وحلقات عمل بشأن مواضيع متعلقة بأمن الطيران لأكثر من ١٠٠ مشارك من بلدان في اقليم آسيا والمحيط الهادئ.

وفي الاقليم ذاته، استمر تنفيذ مشروع البرنامج التعاوني لأمن الطيران بمشاركة ٢٠ دولة. ويتمثل الهدف النهائي للبرنامج التعاوني لأمن الطيران في انشاء هيكل اقليمي يعزز التعاون والتنسيق في مسائل أمن الطيران ويشجع على تبادل المعلومات بين سلطات أمن الطيران، فضلا عن تحقيق المزيد من اتساق تدابير أمن الطيران وتدريب العاملين. ونجم عن المشروع، الذي يمثل حلا فعالا للكلفة لثغرات أمن الطيران المشتركة على أساس اقليمي، تحسين امتثال الدول المشاركة ومطاراتها الدولية للمقتضيات الأمنية الدولية والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

تضمن أهم المشتريات الأمنية معدات للكشف على الأمتعة بالأشعة السينية من أجل المطارات.

حماية البيئة



الهدف الاستراتيجي C: حماية البيئة

التقليل إلى أدنى حد من الآثار البيئية السلبية لأنشطة الطيران المدني في العالم، ولا سيما ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات، من خلال التدابير التالية:

وضع وإقرار وتشجيع تدابير جديدة أو معدلة من أجل ما يلي:

— الحد من عدد الأشخاص المعرضين لتأثير الضوضاء الشديدة للطائرات أو خفض ذلك العدد.

— الحد من تأثير انبعاثات محركات الطائرات على نوعية الهواء المحلي أو خفض ذلك التأثير.

— الحد من تأثير انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي أو خفض ذلك التأثير.

التعاون مع الهيئات الدولية الأخرى، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، على معالجة مسألة اسهام الطيران في تغير المناخ العالمي.

حماية البيئة

تشكل حماية البيئة في مجال الطيران تحديا متشعبا ينطوي على العديد من العوامل الفنية والتنشغيلية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية المترابطة. وفي سنة ٢٠٠٧، كانت المنظمة نشطة بصورة خاصة في مجال انبعاثات محركات الطائرات وتأثيرها على البيئة، وهو انعكاس للقلق المتزايد لدى المجتمع الدولي إزاء تغير المناخ.

الاجتماع السابع للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران

في فبراير، عقدت لجنة الايكاو المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (لجنة حماية البيئة) اجتماعها السابع. وتعد الاجتماعات الكاملة للجنة حماية البيئة في أوائل كل سنة جمعية عمومية لتقديم تقرير عن أنشطة اللجنة للفترة الثلاثية قيد الاستعراض وتقديم توصيات، بما فيها اقتراح قواعد وتوصيات دولية جديدة، لكي ينظر فيها مجلس الايكاو. واقترحت سبع وثائق ارشادية جديدة للمنظمة من أجل معالجة ضوضاء وانبعاثات الطائرات، وكذلك تعديلات لمطبوعات الايكاو الحالية، ووافق عليها المجلس بعد ذلك في ١٥ مارس.

كان أحد الانجازات الرئيسية للاجتماع السابع للجنة حماية البيئة هو تحديد أهداف التكنولوجيا متوسطة الأجل وطويلة الأجل (١٠ سنوات و ٢٠ سنة) لانبعاثات أكاسيد النيتروجين من المحركات النفاثة. وسيوفر هذا لاصانعي المحركات أفقا فعالا للتخطيط. ووافقت اللجنة على تحديد أهداف متوسطة الأجل وطويلة الأجل مماثلة للتكنولوجيا من أجل الضوضاء وحرق المحركات للوقود.

أعدت لجنة حماية البيئة مواد ارشادية، ستنتشر في كتاب دوري للمنظمة، توفر معلومات عامة عن تقييم منافع الضوضاء والانبعاثات (أكاسيد النيتروجين و ثاني أكسيد الكربون) العائدة من تنفيذ الاجراءات المثلى لتخفيف حدة الضوضاء. واقترحت أيضا مواد ارشادية جديدة بشأن الأساليب الموصى بها لحساب منحنيات تماثل الضوضاء حول المطارات.

علاوة على ذلك، أعدت لجنة حماية البيئة ارشادات بشأن نوعية الهواء المحلي لتقييم الانبعاثات التي مصدرها المطارات ولقياسها كميًا وارشادات بشأن جبايات الانبعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي تمشيا مع سياسة الايكاو.

تم اكمال تقييم أولي للنماذج وقواعد البيانات المستخدمة حاليا لتقدير انبعاثات الطائرات محليا وعالميا. وجرى الاقرار بأنه لا يزال يتعين بذل كثير من الجهد لتحسين هذه النماذج وكذلك الأدوات الأخرى للنمذجة. ومن الملاحظ أن البيانات المطلوبة للنماذج تظل مشكلة في بعض أنحاء العالم.

نوقشت أيضا التدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك الاتجار بالانبعاثات، ووضعت مبادئ توجيهية لادماج انبعاثات الطيران في المخططات الوطنية للاتجار بالانبعاثات تمشيا مع عملية اتفاقية

الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. وتركز مسودة الارشادات على مسائل تعني الطيران خصيصا وتحدد خيارات وتقدم حلولاً محتملة. ووافق مجلس الايكاو، عند استعراضه لتوصيات الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة، على أن الارشادات توفر معلومات فنية قيمة للدول المهتمة بإدراج الطيران المدني الدولي في مخطط الاتجار بالانبعاثات، ولكن ينبغي نشرها أولاً كمسودة.

جمعت لجنة حماية البيئة أيضاً معلومات عن الاجراءات الطوعية للدول والجهات المعنية بالطيران لتخفيض انبعاثات الطائرات. وسيتم تحديث هذه المعلومات سنوياً وعرضاً بموقع المنظمة على الانترنت. وسيساعد تداول المعلومات الهيئات على بدء تدابير لحماية البيئة أو تحسين أنشطتها الحالية.

الندوة بشأن انبعاثات الطيران

في مايو، استضافت الايكاو ندوة بشأن انبعاثات الطيران قدمت فيها طائفة واسعة من الخبراء من جميع أنحاء العالم تقييمات حديثة لآخر التطورات التكنولوجية في تخصصاتهم المختلفة وأبرزوا الحلول الممكنة لمعالجة آثار انبعاثات الطيران. وحققت الندوة هدفها المتمثل في توعية المشاركين المحتملين في الجمعية العمومية للايكاو، وكذلك مجتمع الطيران بصفة عامة، بأحدث المعلومات المتوافرة عن الموضوع. وتمخض هذا النشاط الذي حظي بحضور جيد عن ردود فعل إيجابية وأتاح تزويد موقع المنظمة على الانترنت بمساهمات وافرة من اختصاصيين يحظون بالاحترام البالغ.

حلقة عمل عن الآثار

شهدت الايكاو من ٢٩ الى ٣١ أكتوبر انعقاد حلقة عمل عن "تقييم المعرفة العلمية الراهنة وأوجه الشك والشغرات وتحديد آثار الطيران على تغير المناخ والضوضاء ونوعية الهواء من حيث الكم". وكان هدف هذه الحلقة هو جمع الخبراء الدوليين لتحديد ثغرات المعرفة بآثار الطيران على المناخ ونوعية الهواء والضوضاء. وقسمت حلقة العمل الى ثلاثة أفرقة للمناقشة بشأن هذه المواضيع الثلاثة. وترأس كل فريق رئيسان مشاركان وحضره عشرون خبيراً علمياً وخبراء في المسائل المرتبطة بالمبادلات وأوجه الترابط بين هذه الآثار.

تقرير الايكاو البيئي

تمثلت مبادرة رئيسية أخرى في نشر تقرير الايكاو البيئي الأول في سبتمبر. ويعتبر التقرير مورداً قيماً للفهم التام للجوانب الفنية والسياسية لتأثير الطيران على البيئة ويستجيب للحاجة الحرجة إلى أكثر المعلومات الفنية والعلمية الموثوق بها والشفافة وذات المصداقية التي يمكن أن تستند إليها المناقشات والقرارات. ويقدم التقرير أيضاً معلومات تفصيلية عن انجازات الايكاو في كل من مجالي الضوضاء وانبعاثات محركات الطائرات. وأصبحت هذه الوثيقة المرجعية ذاتة الصيت بالفعل ويمكن الاطلاع عليها مجاناً بموقع الايكاو على الانترنت.

الجمعية العمومية للايكاو

احتلت المسائل البيئية مكانا بارزا على جدول أعمال الجمعية العمومية. واستعرضت الدول المتعاقدة لدى الايكاو وأيدت بالاجماع العمل الذي اضطلعت به المنظمة بشأن التدابير الفنية والتشغيلية لمعالجة ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركاتها.

أقرت الجمعية العمومية بأن طائرات اليوم الحديثة أكثر كفاءة من حيث الوقود بنسبة ٧٠٪ تقريبا في انتاج ثاني أكسيد الكربون من الطائرات العنيفة النفاثة من الجيل الأول، وخفضت انبعاثات أكاسيد النيتروجين بنسبة ٤٠٪ تقريبا، وأزيل السناج والهيدروكربونات فعليا. غير أن الزيادة المتوقعة في الحركة سينتج عنها ارتفاع مماثل في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون يمكن أن يسبب، بدوره، ازدياد حصة الطيران من ثاني أكسيد الكربون ذي المصدر البشري إلى أكثر من مساهمته الحالية، التي تقدر بنسبة ٢٪ من المجموع العالمي.



تركزت المناقشات على التدابير القائمة على آليات السوق للحد من أو تقليل تأثير انبعاثات محركات الطائرات على البيئة. وتشمل مثل هذه التدابير تدابير طوعية ورسوم متعلقة بالانبعاثات والاتجار بالانبعاثات. ومن بين هذه المواضيع تركزت أغلبية المداولات على الاتجار بالانبعاثات.

كان ثمة اتفاق عام بشأن قيمة الاتجار بالانبعاثات، إلى جانب تخفيض الانبعاثات في مصدرها والتدابير التشغيلية للسيطرة على تأثير انبعاثات الطيران على البيئة. بيد أنه كان من الصعب على الجمعية العمومية التوفيق بين مفهوم المسؤوليات المشتركة ولكنها متميزة الذي تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ ومفهوم عدم التمييز الذي تتضمنه اتفاقية الطيران المدني الدولي.

رأت أغلبية الدول أن المشاركة في مخطط الاتجار بالانبعاثات ينبغي أن تكون أساس الموافقة المتبادلة فقط. وبالتالي تم إعداد قرار للجمعية العمومية (٣٦-٢٢) تضمن هذا العنصر المتمثل في الموافقة المتبادلة. وتحفظت اثنتان وأربعون دولة أوروبية (تشكل ٢٠٪ تقريبا من عضوية الايكاو) على موقفها بصدد هذا الجانب من القرار.

وحددت الجمعية العمومية برنامج عمل المنظمة للفترة الثلاثية المقبلة الذي تضمن، من بين أشياء أخرى، العناصر التالية:

- أ) التقييم المنتظم لتأثير الطيران على البيئة والتطوير المستمر لأدوات لهذا الغرض.
- ب) الاعداد والتحديث المستمران، من خلال لجنة حماية البيئة، للقواعد والارشادات للدول المتعاقدة بشأن تطبيق التدابير التي تهدف إلى تخفيض أو الحد من تأثير انبعاثات المحركات على البيئة.
- ج) الاعداد بنشاط لخيارات سياسية للحد من أو تخفيض تأثير انبعاثات محركات الطائرات على البيئة وتقديم المشورة في أقرب وقت ممكن إلى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ بصدد الحلول الفنية والتدابير القائمة على آليات السوق، مع مراعاة المتضمنات المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للدول النامية وكذلك الدول المتقدمة.
- د) تشكيل فريق جديد معني بالطيران الدولي وتغير المناخ يتألف من كبار المسؤولين الحكوميين الذين يمثلون جميع أقاليم الايكوا، مع المشاركة العادلة من الدول النامية والمتقدمة، لغرض إعداد وتوصية المنظمة ببرنامج عمل قوي بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، وذلك استنادا إلى توافق الآراء.

بالإضافة إلى ذلك، أقرت الجمعية العمومية وشجعت العمل الإضافي على وضع مجموعة من مؤشرات بيئة الطيران لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية القواعد والسياسات والتدابير لتخفيف تأثير الطيران على البيئة ولتشجيع الفهم الأفضل للاستخدام المحتمل، وآثار الانبعاثات ذات الصلة، لوقود بديل للطيران.

وعلى الصعيد الاقليمي، ستستمر الأنشطة المتواصلة والشاملة من خلال مختلف المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ في سبيل انشاء ومراجعة طرق خدمات الحركة الجوية لتحقيق فوائد بيئية كبيرة.

التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى

تمثل حماية البيئة وتخفيف تغير المناخ أحد مجالات العمل الرئيسية للأمم المتحدة. وفي هذا الإطار، فإن الايكوا بصفتها وكالة الأمم المتحدة المسؤولة عن الطيران المدني الدولي، تولت القيادة بشأن المسائل البيئية المتصلة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة، ودرست الخيارات السياسية للحد من أو تخفيض تأثير انبعاثات محركات الطائرات وواصلت التعاون مع المنظمات التي تقوم بوضع السياسة في هذا المجال، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ وهيئتها الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية.

يحظى بالاهتمام عمل الايكاف في وضع منهجية لحساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي يمكن اسنادها إلى السفر جوا. والقصد هو استخدام حاسبة كأداة رئيسية لحساب انبعاثات الطيران لاستخدامها في مبادرة الأمم المتحدة المحايدة للمناخ. وستكون أيضا مصدرا للبيانات للاستخدام في برامج تعويض الكربون. ويتم الاضطلاع بهذا العمل بالارتباط مع فريق الأمم المتحدة للإدارة البيئية.

في ٢٠٠٧، قدمت الايكاف تعليقات على تقرير التقييم الرابع المعنون "تغير المناخ ٢٠٠٧" للفريق الدولي المعني بتغير المناخ وفي ديسمبر ٢٠٠٧ شاركت في مؤتمر اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ في بالي. كما شاركت الايكاف في اجتماع لجنة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة في مايو وأرسلت بيانات إلى مجلس الرؤساء التنفيذيين للأمم المتحدة. وتعاونت المنظمة أيضا مع منظمة الصحة العالمية في دراسة مستمرة لآثار الضوضاء على صحة البشر. وتبعت التطورات في لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية. وقدمت أيضا مساهمة في العديد من مطبوعات ومواد الأمم المتحدة مثل استبيان مجلس الرؤساء التنفيذيين ومدخل الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ،

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

نفذ مشروعان للتعاون الفني في حماية البيئة.

تم تعيين ثلاثة خبراء دوليين لدعم إحدى إدارات الطيران المدني وأحد المطارات الدولية في تقييم وتحسين تخطيطهما للبيئة وإعداد دراسات التأثير البيئي وتنفيذ قواعد وطرق جوية لتخفيف حدة الضوضاء.

جرى توفير التدريب داخل البلاد للموظفين الوطنيين لإحدى الدول بشأن تخفيف حدة الضوضاء

الكفاءة



الهدف الاستراتيجي D: الكفاءة

تعزيز كفاءة عمليات الطيران عن طريق معالجة المسائل التي تحد من تنمية الطيران المدني العالمي بكفاءة من خلال التدابير التالية:

وضع وتنسيق وتنفيذ خطط للملاحة الجوية تقلل من تكاليف الوحدات التشغيلية، وتسهل زيادة الحركة (بما في ذلك الأشخاص والبضائع)، وتحقيق الاستخدام الأمثل للتكنولوجيات الحالية والناشئة.

دراسة الاتجاهات وتنسيق عمليات التخطيط وإعداد الارشادات للدول بما يسمح بتحقيق التنمية المستمرة للطيران المدني الدولي.

إعداد الارشادات لعملية تحرير التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي مع توفير الضمانات المناسبة، وتسهيل هذه العملية ومساعدة الدول على تنفيذها.

مساعدة الدول على تحسين كفاءة عمليات الطيران من خلال برامج التعاون الفني.

الكفاءة

أنجز تعزيز كفاءة عمليات الطيران من خلال عدد من الأنشطة المهمة في ٢٠٠٧. وركزت المبادرات الفنية والتشغيلية على وضع وتنسيق وتنفيذ خطط الملاحة الجوية التي تقلل من تكاليف الوحدات التشغيلية وتسهل زيادة الحركة وتحقق الاستخدام الأمثل للتكنولوجيات الحالية والناشئة. وشمل ذلك أيضا تطورات تنظيمية وسياسية، وكذلك عددا من المبادرات الداعمة في شتى أنحاء العالم أدت، إذا أخذت ككل، لزيادة اضافية في كفاءة نظام النقل الجوي العالمي.

الملاحة القائمة على الأداء

تشكل الملاحة القائمة على الأداء عنصرا أساسيا لخطة الملاحة الجوية العالمية وتتناول أهداف المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. وهي تيسر وضع مسارات طيران متوائمة ومتوقعة، فتزداد كفاءة استخدام قدرات الطائرات وتحسن السلامة، وتزداد سعة المجال الجوي وكفاءة استهلاك الوقود، وتجد مسائل الضوضاء حلا لها. وفي ٢٠٠٧، تم بلوغ معلم حاسم عندما أكملت مادة إرشادية مهمة للإيكاو، أي: دليل الملاحة القائمة على الأداء ودليل تصميم إجراءات التصريح المطلوب للأداء الملاحي المطلوب و، في مرفق بكتاب المنظمة رقم AN 11/45-07/22، إرشادات بشأن إصدار الموافقات التشغيلية على الملاحة القائمة على الأداء، وهي الخطوة الأولى في تمكين الأقاليم والدول من تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء كجزء من نظام لإدارة الحركة الجوية العالمية القائمة على الأداء.

للمضي في مساعدة الدول في تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء، عقدت أربع من الندوات التعريفية العشر المزمعة في مونتريال ونيودلهي والقاهرة ومن المقرر عقد الندوات الست المتبقية في ٢٠٠٨. وللمساعدة على تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في الأقاليم، وافقت المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في الكاريبي وأمريكا الجنوبية والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي والمجموعة الإقليمية للتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط والمجموعة الإقليمية للتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ (المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ) على إنشاء فرق عمل للملاحة القائمة على الأداء.

يتمثل أحد المكونات المهمة لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في معايير تصميم إجراءات الطيران. وتم الآن تنسيق هذه المعايير مع مفهوم الملاحة القائمة على الأداء. ولمساعدة الدول في التدريب على المعايير الجديدة، نظمت الإيكاو، بالتعاون برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران - شمال آسيا ومعهد فرنسا الوطني للطيران المدني، دورة بشأن تصميم الإجراءات عقدت في بيجين، الصين ومن المقرر عقد دورتين أخريين في آسيا سنة ٢٠٠٨.

أداء الاتصالات المطلوب

أدرجت في الملحقين السادس والحادي عشر الأحكام الأولية رفيعة المستوى الضرورية لدعم ادخال أداء الاتصالات المطلوب، وهو عنصر دعم مهم للملاحة القائمة على الأداء. وتتوج العمل لعشر سنوات بإدخال هذه الأحكام لأداء الاتصالات المطلوب، وكذلك المادة الإرشادية المرتبطة بها، دليل أداء

الاتصالات المطلوب (الوثيقة 9869 Doc) (قيد الإعداد)، وهي ستدعم جهود الدول في الانتقال إلى العمليات القائمة على الأداء، وهو جانب حاسم للتطور إلى بيئة لإدارة الحركة الجوية العالمية أكثر سلامة وكفاءة ومتفقة مع المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية.

معلومات الطيران

إن الانتقال إلى بيئة لمعلومات الطيران بدون ورق في الوقت الحقيقي يدعم الملاحة القائمة على الأداء أيضا. وفي ٢٠٠٧، اعتمدت خريطة الايكاو (الالكترونية) لتضاريس وعوائق المطار عن طريق التعديل رقم (٥٤) للملحق الرابع - خرائط الطيران. وتوفر الخريطة الجديدة المعززة سهولة تشغيلها الكترونيا خريطة الكترونية واحدة وشاملة للتضاريس والعوائق، وهي تحل المشكلات المحددة للتداخل وعدم اكتمال المعلومات وستحقق منافع للسلامة وتحسن الكفاءة والتنفيذ، وخاصة فيما يتعلق بتوفير المعلومات لتمكين المشغلين من امتثال القيود التشغيلية المنصوص عليها في الملحق السادس - تشغيل الطائرات.

تطبيقات وصلة البيانات

شهدت سنة ٢٠٠٧ إجراء تعديلات شاملة على الملحق ووثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية — إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM, Doc 4444) فيما يتعلق بمجموعة متنوعة من تطبيقات وصلة بيانات خدمات الحركة الجوية وشمل ذلك إذاعة الاستطلاع التابع للتلقائي وعقود الاستطلاع التابع للتلقائي واتصالات البيانات بين التجهيزات الخاصة بخدمات الحركة الجوية والاتصالات باستخدام وصلة البيانات بين المراقب والطيار. وسوف تيسر هذه التعديلات تنفيذ تكنولوجيات وصلة البيانات المتاحة وستشهد السلامة والكفاءة أيضا تحسین من خلال إدراج الأحكام التي تدعم وظيفة إذاعة الاستطلاع التابع للتلقائي بأسلوب مشابه لتكنولوجيا الرادار التقليدية. وتشمل هذه الأمور حد أدنى للفصل يبلغ ٩,٣ كيلومتر (٥ ميل بحري) استنادا على إذاعة الاستطلاع التابع للتلقائي والوثائق الداعمة الصادرة في شكل الكتاب الدوري ٣١١، تقييم إذاعة الاستطلاع التابع للتلقائي لدعم خدمات الحركة الجوية وإرشادات التنفيذ (قيد الإعداد).

ودعما لإذاعة الاستطلاع التابع للتلقائي وإذاعة خدمات معلومات الحركة الجوية شهد الملحق العاشر إدراج رسائل جهاز الإرسال والاستقبال العالمي ومجموعة جديدة من الرسائل الممتدة من نوع ١٠٩٠ ميجاهرتز ووفر ذلك مؤشرا أفضل لدقة وسلامة معلومات موقع الطائرة الواردة في تقارير الإذاعة. وسوف يوفر تقديم نظم الاستطلاع القائمة على وصلة البيانات هذه بديلا للرادارات وسوف يبسر أيضا تقديم استطلاع الحركة الجوية على مناطق أوسع نطاقا.

التكنولوجيا والبنية الأساسية

يشمل عمل الايكاو على تطوير التكنولوجيا والبنية الأساسية دعما لنظام ملاحة جوية قائم على الأداء مجموعة كبيرة ومتنوعة من المواضيع التي تتضمن تكنولوجيات مختلفة. وكان أحد مجالات التقدم

المهمة هو إعداد أحكام تسمح باستخدام الانترنت المتاحة للجمهور لتبادل معلومات الأرصاد الجوية وخدمة معلومات الطيران غير الحرجة زمنيا. وقد أصبحت الانترنت وسيلة متوافرة على نطاق واسع وبطريقة اقتصادية للاتصال وتمثل نهجا يتسم بالكفاءة وفعالية الكلفة لتبادل معلومات الطيران والأرصاد الجوية.

القواعد والتوصيات الدولية لشبكة اتصالات الطيران/بروتوكول الانترنت

سيؤدي إدماج بروتوكول الانترنت كأحد عناصر البنية الأساسية لاتصالات الطيران الى زيادة مرونة تطبيقات الطيران المرتبطة بالاتصالات وسيخفض أيضا تكاليف تنفيذها. وعلى هذا الصعيد، بدأت الايكاو إعداد وبحث القواعد والتوصيات الدولية لشبكة اتصالات الطيران/بروتوكول الانترنت.

طيف الترددات اللاسلكية

طيف الترددات اللاسلكية هو مورد محدود يواجه باستمرار تعديا من مرافق غير الطيران. وفي المؤتمر الراديوي العالمي الذي عقده الاتحاد الدولي للاتصالات في سنة ٢٠٠٧، أحرزت نتائج ايجابية استجابت تماما لموقف الايكاو فيما يتعلق بحماية خدمات السلامة الجوية. وكان العنصران الأساسيان اللذان أسهما في هذه النتيجة الناجحة هما القيام في الوقت المناسب بإعداد موقف المنظمة وتنسيقه مع جميع الدول المتعاقدة لديها تحضيرا للمؤتمر الراديوي العالمي لسنة ٢٠٠٧ وتنسيق وترويج موقف الايكاو مع الأفراد من ادارات الطيران في أثناء المؤتمر.

تم إدخال أحكام تنظيمية لتسهيل استخدام نظام الحاملة الحائدة (الذروة) في القنوات الصوتية على التردد ٨,٣٣ كيلوهرتز في حزمة الترددات العالية جدا (١١٧,٩٧٥ - ١٣٧ ميگاهرتز) مما يمثل تقنية تتسم بكفاءة الترددات لاستعمال الترددات العالية جدا فوق مناطق جغرافية كبيرة.

الملحق العاشر

الملحق العاشر - اتصالات الطيران هو وثيقة متعددة المجلدات ذات أحكام فنية للغاية. ولجعل الملحق أسهل استعمالا فإن الدول المتعاقدة لدى الايكاو، من خلال قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٣: البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارستها التي تخص الملاحة الجوية، كلفت المنظمة بأن تقوم بالقدر الممكن بوضع المواصفات الفنية الداعمة في وثائق منفصلة. ولهذه الغاية، تم في ٢٠٠٧ تحويل ما يربو على ٤٠٠ صفحة من الأحكام التفصيلية من الملحق العاشر الى أدلة. وتتمثل ميزة اضافية لهذه العملية في التركيز بصورة أفضل على مقتضيات الأداء في الملحق.

تشغيل الطائرات الضخمة الجديدة في المطارات القائمة حالياً

تمت في ٢٥/١٠/٢٠٠٧ أول رحلة جوية تجارية لطائرة إيرباص ٣٨٠. واتخذت الدول اجراءات لتعديل تجهيزات مطاراتها، حسب الضرورة، بغية استقبال طائرة إيرباص ٣٨٠، بالاستناد الى مواصفات الحرف الرمزي F الواردة في المجلد الأول من الملحق الرابع عشر. وقدمت ارشادات اضافية عن طريق الكتاب الدوري رقم ٣٠٥، تشغيل الطائرات الضخمة الجديدة في المطارات القائمة حالياً، بشأن اجراء الدراسات المتعلقة بعمليات الطيران ووضع الاجراءات التشغيلية المناسبة والتدابير البديلة والقيود التشغيلية في المطارات القائمة حالياً التي قد لا تفي في الوقت الراهن بمواصفات الحرف الرمزي F ذات الصلة.

التحرير والسياسات

للتسهيل على الدول ومساعدتها في تحرير تنظيم النقل الجوي الدولي، اضطلعت الأمانة العامة بالعديد من الأنشطة خلال السنة، بما في ذلك ما يلي:

— مراجعة وتحديث سياسة ومواد ارشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587).

— تحديث قاعدة بيانات اتفاقات الخدمات الجوية العالمية.

— تحديث قواعد بيانات الايكاو بشأن سياسات الدول وممارساتها بشأن ملكية والسيطرة على الناقلين الجويين وبشأن دراسات الحالات لخبرات الدول في التحرير وبشأن مصلحة المستهلكين.

— مشاركة في اجتماعات منظمة التجارة العالمية المتعلقة باستعراض ملحق النقل الجوي لاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، وتقديم الدعم والمساهمة الى أمانة منظمة التجارة العالمية في التحضير للاستعراض.

شمل اسهام الايكاو في تحسين كفاءة توفير وإدارة المطارات وخدمات الملاحة الجوية ما يلي:

— إعداد مواد ارشادية بشأن الجوانب الاقتصادية والادارية المتعلقة بأداء نظام الملاحة الجوية، قدمت في الندوة العالمية بشأن أداء نظام الملاحة الجوية التي نظمتها الايكاو في مارس.

— إعداد وتنفيذ دورات تدريبية، بالتعاون مع المجلس الدولي للمطارات، بشأن وضع رسوم استعمال المطارات.

— إكمال دراسة عن الوضع الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية بالاستناد الى نتائج سنة ٢٠٠٥.

كانت إحدى المهام الرئيسية التي بدئت خلال ٢٠٠٧ هي التخطيط والتحضير لعقد مؤتمر عالمي بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية من المقرر عقده في سبتمبر ٢٠٠٨. ومن المتوقع أن تؤدي النتائج الرئيسية لهذا المؤتمر الى المزيد من تحسين الكفاءة وفعالية الكلفة في توفير وتشغيل هيئات المطارات وخدمات الملاحة الجوية بالاستناد الى استعراض وتحديث لسياسات الايكاو بشأن الرسوم والمواد الارشادية الاقتصادية المرتبطة بذلك مع مراعاة إضفاء الطابع التجاري على هذه الهيئات وخصخصتها.

المبادرات الاقليمية

نفذ الحد الأدنى المخفض المترى للفصل الرأسي في جميع أنحاء المجال الجوي للصين في ٢٠٠٧/١١/٢١.

نفذت اجراءات ادارة انسياب الحركة الجوية الدولية طويلة المدى عبر خليج البنغال وجنوب آسيا للسيطرة على فترة ذروة الحركة الليلية من خلال اقليم كابول لمعلومات الطيران (أفغانستان).

سهلت المباحثات بين الصين ومنغوليا والاتحاد الروسي والأياتا ونجمت عن ذلك زيادة مرونة للوصول الى نقاط الدخول الى الصين والخروج منها بالنسبة الى شبكات الطرق الجوية فوق القطب الشمالي وادراج الرحلات الجوية غير المنتظمة.

بدأت تجربة تشغيلية لاتصالات الاستطلاع التابع للتقائي/للاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات في منطقة بحر الصين الجنوبي.

اعتمدت قاعدة بيانات الايكاو لرموز الأسماء خماسية الأحرف وتسميات الطرق الجوية من أجل التطبيق الاقليمي.

شجعت الدول في اقليم آسيا والمحيط الهادئ على تنفيذ متطلبات اذاعة الاستطلاع التابع للتقائي من أجهزة الكترونيات الطيران من أجل الطائرات التي تعمل في مجالاتها الجوية وتقديم خدمات اذاعة الاستطلاع التابع للتقائي والموعود المستهدف هو ٢٠١٠.

وضعت استراتيجية لاقليم الشرق الأوسط لتنفيذ مشروعات على أساس مبادرات الخطة العالمية.

عقد من أجل جميع الأقاليم عدد من الندوات/حلقات العمل بشأن التعريف بالملاحة القائمة على الأداء.

شجعت الدول على الالتزام بتنفيذ شبكة الشرق الأوسط للمحطات ذات الفتحات الصغيرة جدا للاتصالات أرض/أرض. وتم إعداد مذكرة تفاهم لشبكة الشرق الأوسط للمحطات ذات الفتحات الصغيرة جدا.

وضعت استراتيجية لتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في اقليم الشرق الأوسط مع التركيز على الملاحة القائمة على الأداء.

نفّذ طريقان جويان (UM214 و UM215) على مستوى معاملة كبار الزوار للملاحة اللاسلكية والأداء الملاحي المطلوب (RNAV/RNP10) من جنوب أفريقيا الى شمال أفريقيا، وبريطان بباليرمو ونابولي في أوروبا.

قدمت المساعدة والإرشاد الى دول مختارة لتحسين التبادل المنتظم لمعلومات الأرصاد الجوية التشغيلية عن طريق خطة تبادل نشرات الأرصاد الجوية لاقليم أفريقيا والمحيط الهندي ونظام توزيع معلومات الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية بغية تحسين توافر معلومات الأرصاد الجوية التشغيلية.

قدمت خدمات وأنشطة منسقة بشأن إنشاء قاعدة بيانات مركزية لخدمة معلومات الطيران لاقليم أفريقيا والمحيط الهندي.

قدّمت الى دول/أقاليم شرق الكاريبي المساعدة في مرحلة التنفيذ الأولية لادارة انسياب الحركة الجوية.

قدّم دعم وإرشاد الايكاو لتنفيذ الأداء الملاحي المطلوب (RNP 10) وإعادة تصميم طرق خدمات الحركة الجوية في المجال الجوي لشبكة الطرق الجوية لغرب المحيط الأطلسي ومن المقرر أن يكون موعد التنفيذ هو ٢٠٠٨/٦/٥.

أجريت استعراضات لأداء شبكة ميفا ٢ للمحطات ذات الفتحات الصغيرة جدا بالاشتراك مع جميع الدول الأعضاء في شبكة ميفا ٢، ونتيجة لذلك تحسن الاتصال المطلوب أرض-أرض في اقليم الكاريبي.

تمت مساعدة الدول في منطقة جنوب المحيط الأطلسي في تنفيذ المرحلة الأولى من المنطقة الأطلسية لتحويل الحركة الجزافي.

نفّذت في اقليم أوروبا أداة محسنة قائمة على الانترنت لتتسيق الترددات اللاسلكية المخصصة للطيران بهدف تعزيز استعمال طيف الترددات اللاسلكية المخصصة للطيران بكفاءة.

اشتركت المجموعة الأوروبية لتخطيط الملاحة الجوية والمجموعة التوجيهية المعنية بوصلات البيانات المدارة والتابعة لمجموعة تخطيط النظم لشمال المحيط الأطلسي في وضع استراتيجية لتحقيق الاتساق بين وصلات البيانات. وتهدف الاستراتيجية الى وقف الاختلاف بين الأقاليم في تنفيذ وصلات البيانات وتمهيد السبيل الى التقارب.

أنشئ مركز لادارة معالجة رسائل خدمة الحركة الجوية في أوروبا يتولى مسؤوليات دعم التخطيط والتنفيذ والادارة التشغيلية اليومية للشبكة الاقليمية المشتركة لخدمة اتصالات الطيران الثابتة التي تشمل شبكة اتصالات الطيران الثابتة وشبكة الايكاو المشتركة جزئيا لتبادل البيانات والشبكات المنشأة حديثا لنظام معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية.

قدّمت المساعدة والدعم لتنفيذ المبادعة المخفضة بين قنوات الاتصال على التردد العالي جدا ٨,٣ كيلوهرتز فوق مستوى الطيران FL195. ويجري إعداد خطة التنفيذ وحالة الأعمال للانجاز تحت مستوى الطيران FL195 (تعتبر المبادعة المخفضة بين القنوات الحل الوحيد القادر على التقليل من اكتظاظ حزمة اتصالات الطيران على التردد العالي جدا حتى نحو سنة ٢٠٢٠ في اقليم أوروبا).

في التحضير للمؤتمر الراديوي العالمي لعام ٢٠٠٧ الذي عقده الاتحاد الدولي للاتصالات، جرى الترويج لموقف الايكاو من خلال المشاركة الملائمة في جميع اجتماعات فرق الاتصالات الاقليمية.

قدّمت المساعدة والدعم لتنفيذ المرحلة الرابعة من الاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات لتخفيف عبء العمل وتقليل الطلب على الاتصالات على التردد العالي في اقليم شمال المحيط الأطلسي.

قدّمت المساعدة والدعم لتنفيذ الاستطلاع المعزز على المنوال S مع حمل المعدات الالزامي بأقاليم معلومات طيران محددة في اقليم أوروبا المركزي.

وضعت جميع الأقاليم خطة للتحويل الى مخطط أمثل وفعال التكلفة لتبادل بيانات الأرصاد الجوية التشغيلية.

تم توفير المدخلات من أجل الجزء الخاص بالأرصاد الجوية من المفهوم التشغيلي للبحوث لادارة الحركة الجوية في المجال الجوي الأوروبي الواحد لضمان ادماج خدمات الأرصاد الجوية وفقا لمفهوم الايكاو التشغيلي لادارة الحركة الجوية العالمية.

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

كان يوجد ٥٧ مشروعا وطنيا و٦ مشاريع اقليمية للتعاون الفني تتناول كفاءة عمليات النقل الجوي.

شملت المجالات التي قدم فيها المشورة الخبراء الدوليون المعينون البالغ عددهم ١٥٧ خبيرا نظم الأقمار الصناعية الملاحية العالمية وأجهزة الرادار والمساعدات الملاحية والاتصالات والأرصاد الجوية للطيران وتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها والبحث والانتفاذ وخصخصة المطارات ونظم الملاحة الجوية.

تم تنفيذ تدريب ٦٨ مواطنا عن طريق منح تدريبية في مجالات خدمات معلومات الطيران وخدمات الأرصاد الجوية للطيران ومراقبة الحركة الجوية والبحث والانتفاذ واتصالات وعمليات الطيران وصيانة المساعدات الملاحية وهندسة صيانة المطارات. وقدّم التدريب الجماعي داخل البلاد من خلال ندوات في بعض هذه المجالات.

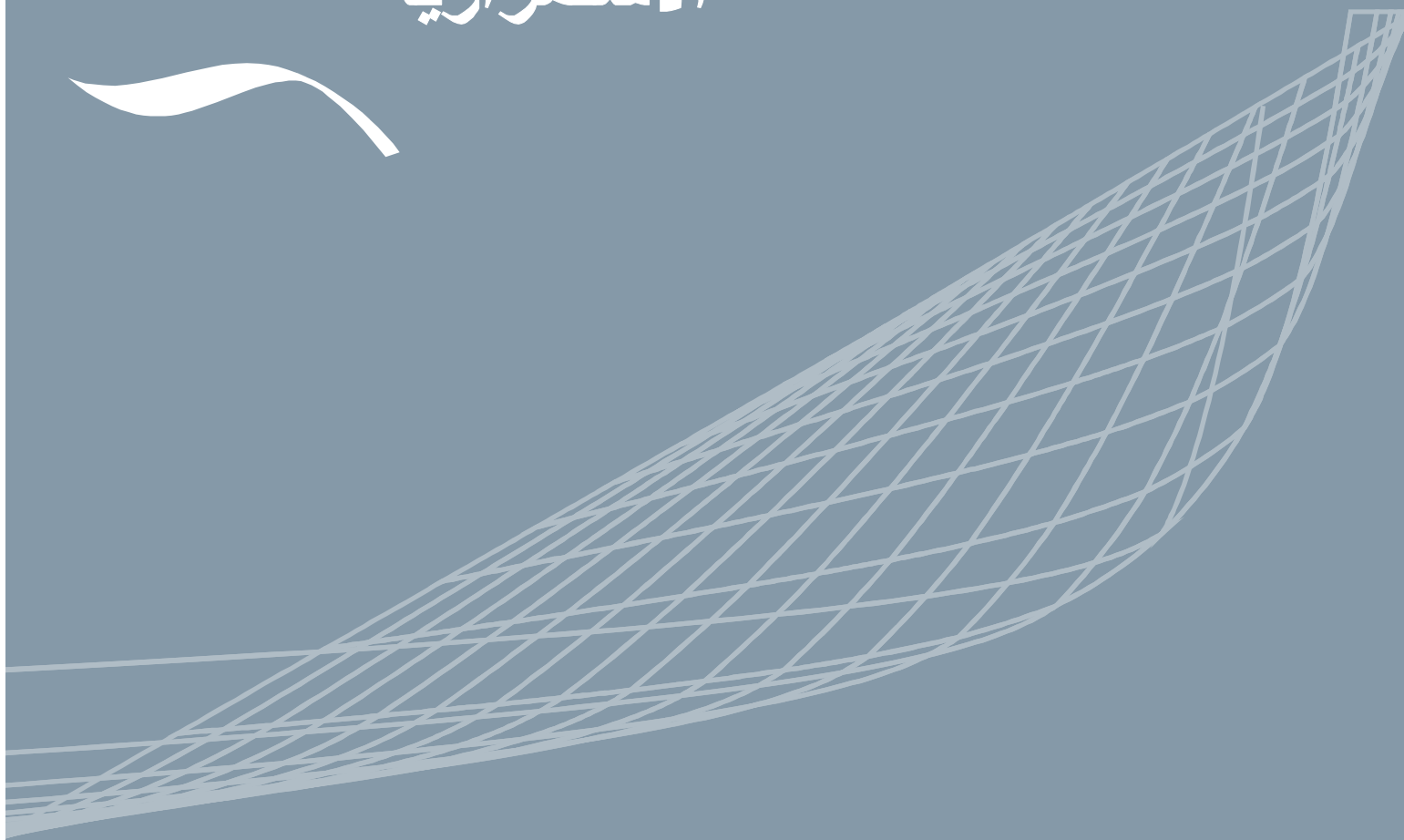
نفّذ ضمن عنصر المشاريع الخاص بالمشتريات التدريب الفني المتعلق بتخطيط أو تطوير أو تحديث المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية. وكانت المعدات والخدمات التي تم شراؤها هي المعدات الأرضية لدعم المطارات مثل نظم مناولة الأمتعة وجسور صعود الركاب الى الطائرات وشاحنات التزويد بالوقود ومعدات البحث والانتفاذ ونظم معلومات الطيران والمساعدات الملاحية ونظم الاتصالات وهوائيات الرادار ونظم وبرامجيات تكنولوجيا المعلومات. وقدّم الى ٢٠٩ مواطنين التدريب ذو الصلة، وكذلك التدريب على الصيانة والتدريب في المصانع وفي أثناء العمل.

نفّذت في اقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية مشاريع اقليمية ترمي الى تحديث نظم الملاحة الجوية والاتصالات، بما في ذلك التحول الى نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وادارة نظم اتصالات الطيران. وكانت هذه المشاريع فعالة في تشجيع التعاون بين الأقاليم وضمان امتثال الخطة العالمية وخطط الملاحة الجوية الاقليمية والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو والقابلة للتطبيق. وشمل هذا شراء معدات وتوفير الخبرة والتدريب التخصصي للعاملين الفنيين والتشغيليين في مجالي الملاحة الجوية وادارة الحركة الجوية.

قدم مشروع اقليمي الدعم والتدريب الفنيين على أساس تقييم شامل لنظم البحث والانقاذ، هو يرمي الى تحسين نوعية خدمات البحث والانقاذ في ٥٤ دولة مشاركة في اقليم أفريقيا والمحيط الهندي.

عند وقوع حوادث، فإن وجود برنامج فعال للبحث والانقاذ له أهمية حاسمة لتحديد مواقع الناجين ومساعدتهم. وقد أعدّ نموذج اتفاق متعدد الجنسيات للبحث والانقاذ من أجل اقليم الكاريبي وتم إعداد وعقد خمسة اتفاقات للبحث والانقاذ في اقليم أفريقيا.

الاستمرارية



الهدف الاستراتيجي E: الاستمرارية

تحديد وإدارة الأخطار التي تهدد استمرارية الملاحة الجوية من خلال التدابير التالية:

مساعدة الدول على حل اختلافات الرأي التي تعيق الملاحة الجوية.

التصدي السريع والايجابي للتخفيف من آثار الأحداث الطبيعية أو البشرية التي تسبب انقطاع الملاحة الجوية.

التعاون مع المنظمات الدولية الأخرى على منع انتشار الأمراض عن طريق المسافرين جوا.

الاستمرارية

الوقاية أساسية لجهود الايكاو لتدبير أمر الأوضاع أو الأحداث التي يمكن أن تسبب انقطاع عمليات النقل الجوي الدولي. ويتضمن أحد المجالات الرئيسية للنشاط التخفيف من خطر انتشار الأمراض المعدية عن طريق المسافرين جواً. وخلال ٢٠٠٧، وسّعت المنظمة نطاق دورها لمساعدة الدول في هذا المجال. وعملت ادارة الملاحة الجوية وادارة التعاون الفني في تعاون وثيق مع المكتب الاقليمي في بانكوك لإنشاء فريق اقليمي لطب الطيران ولجنة توجيهية في اقليم آسيا والمحيط الهادئ لمشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي. وتتعاون الايكاو مع منظمة الصحة العالمية والمجلس الدولي للمطارات والاتحاد الدولي للنقل الجوي لضمان اتباع نهج شامل.

وبهدف تنفيذ المفهوم في أنحاء أخرى من العالم، أدخلت الايكاو نموذج الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي في أفريقيا، ومن المزمع عقد حلقتي عمل لتوعية المسؤولين المحليين في ٢٠٠٨. وكانت منحة كبيرة من صندوق الأمم المتحدة المركزي للعمل في مجال الأنفلونزا، الذي يديره برنامج الأمم المتحدة الانمائي، دعماً مهماً لتطوير الترتيبات التعاونية المذكورة.

أضفي طابع رسمي على الحاجة للعمل الوقائي بالتعديل رقم (٢٠) للملحق التاسع - التسهيلات، الذي أصبح قابلاً للتطبيق في ٢٠٠٧/٧/١٥. وهو يقتضي أن تضع كل دولة متعاقدة خطة وطنية للطيران استعداداً لانتشار مرض معدٍ يشكل خطراً على الصحة العامة أو حالة طارئة للصحة العامة ذات أهمية دولية. ويتاح الاطلاع على ارشادات لوضع خطة وطنية للطيران بموقع الايكاو على الانترنت في صفحة طب الطيران (<http://www.icao.int/icao/en/med>).

المبادرات الاقليمية

تم وضع خطة الطوارئ الوطنية لادارة الحركة الجوية لاندونيسيا، التي ستصدر بوصفها النموذج لاقليم آسيا والمحيط الهادئ، في صيغتها النهائية.

قدمت الايكاو، من خلال جميع مكاتبها الاقليمية، المساعدة إلى عدد من الدول في وضع خطط طوارئ لخدمات الحركة الجوية.

جرى إعداد كتالوج اقليمي للكاربيبي وأمريكا الشمالية بخطط طوارئ خدمات الحركة الجوية للتخفيف من آثار الأحداث الطبيعية أو البشرية التي قد تسبب انقطاع نظم الملاحة الجوية.

تم إعداد نموذج اتفاق متعدد الجنسيات للبحث والإنقاذ من أجل منطقة الكاريبي. وأعدت وعقدت خمسة اتفاقات للبحث والإنقاذ في اقليم أفريقيا والمحيط الهندي.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

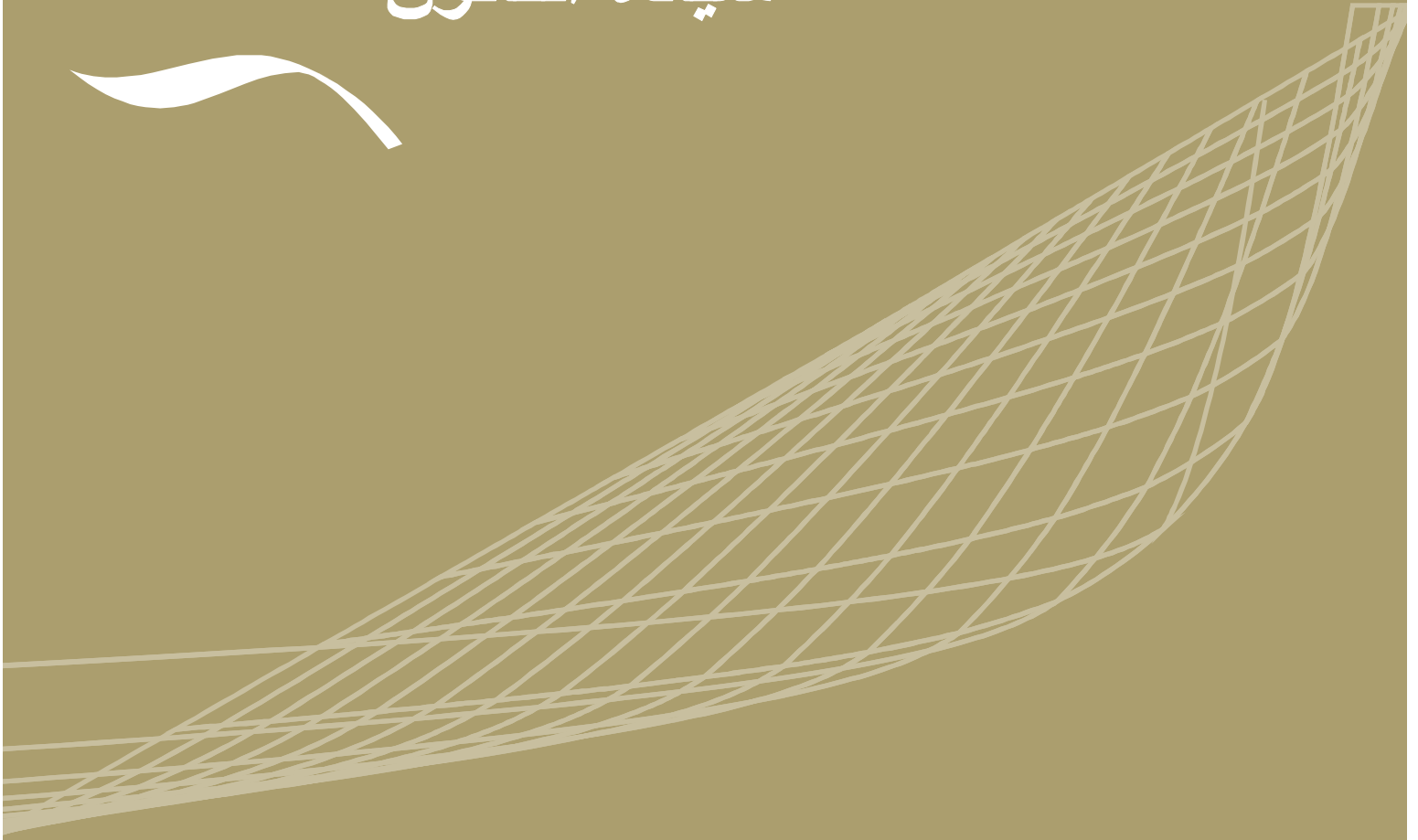
تم دعم استمرار العمليات الجوية عن طريق تنفيذ مشروع اقليمي و ٢٧ مشروعا وطنيا.

قدم الخبراء الدوليون المعينون البالغ عددهم ٦١ خبيرا المساعدة لادارات الطيران المدني في منع انتشار الأمراض المعدية والتدريب اللغوي واحتياجات التدريب والتكنولوجيا، بما في ذلك إعداد أو تنفيذ مشاريع تدريب.

ركز تدريب ٩٧ موظفا وطنيا بالمنح التدريبية على ادارة الطيران المدني العام.

يجري حاليا اقليم آسيا والمحيط الهادئ على أساس اقليمي وبمشاركة سبعة بلدان تنفيذ الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي، التي تهدف إلى تقليل خطر نشر انفلونزا الطيور والأمراض المعدية المماثلة في المطارات الدولية الكبرى.

سيادة القانون



الهدف الاستراتيجي F: سيادة القانون

تجديد قانون الجو الدولي وتطويره وتحديثه في ضوء الاحتياجات المتطورة لمجتمع الطيران المدني الدولي، من خلال التدابير التالية:

إعداد موانئ قانون الجو الدولي التي تساعد على بلوغ أهداف الايكاء الاستراتيجية، وتوفير محفل تتفاوض فيه الدول على هذه الموانئ.

تشجيع الدول على التصديق على موانئ قانون الجو الدولي.

توفير الخدمات اللازمة لتسجيل اتفاقات الطيران والاضطلاع بمهام جهة الايداع لموانئ قانون الجو الدولي.

توفير الآليات اللازمة لتسوية نزاعات الطيران المدني.

توفير التشريعات النموذجية للدول.

سيادة القانون

قانون الجو الدولي

في ٢٠٠٧، كانت المنظمة نشيطة بصورة خاصة في تطوير القانون الدولي تحت البنود الستة التالية من برنامج العمل العام للجنة القانونية:

(١) التعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة والتي تنشأ عن أفعال تدخل غير مشروع أو عن المخاطر العامة. أكمل الفريق الخاص التابع للمجلس والمعني بهذا الموضوع أعماله بشأن مشروع الاتفاقية عن تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة في حالة التدخل غير المشروع، ومشروع الاتفاقية عن تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة، أي "اتفاقية المخاطر العامة". وقرر المجلس في وقت لاحق أن يعقد في مونتريال، خلال الفترة من ٢١/٤ إلى ٢/٥/٢٠٠٨ الدورة الثالثة والثلاثين للجنة القانونية للمضي في تطوير نصي مشروع الاتفاقيتين.

(٢) الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولم تشملها وثائق قانون الجو الراهنة. أنشئت لجنة فرعية خاصة تابعة للجنة القانونية لكي تعد مشروع صك أو أكثر تتناول التهديدات الجديدة والناشئة للطيران المدني. وقامت اللجنة الفرعية، في اجتماعها الأول في يوليو، بإعداد مشروعات أولية لصكوك جديدة. وقرر المجلس في نوفمبر عقد الاجتماع الثاني للجنة الفرعية في فبراير ٢٠٠٨ للنظر في مسألة نقل الفارين، وخاصة البضائع الخطرة، جوا بصورة غير قانونية.

(٣) النظر في وضع إطار قانوني فيما يتعلق بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، بما في ذلك النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) والهيئات الإقليمية متعددة الجنسيات. وقد أضافت الجمعية العمومية في دورتها السادسة والثلاثين عبارة "الهيئات الإقليمية متعددة الجنسيات" إلى هذا البند. ومن المتوقع أن يعد أعضاء اللجنة الأوروبية للطيران المدني نموذج إطار قانوني إقليمي، يمكن من ثم توزيعه من خلال الايكافو على دولها الأعضاء.

(٤) الضمانات الدولية للمعدات المتحركة (معدات الطائرات). نيابة عن المجلس، بصفته السلطة الاشرافية للسجل الدولي، واصلت الأمانة العامة متابعة تشغيل السجل لضمان عمله بكفاءة وفقا للمادة ١٧ من اتفاقية كيب تاون لعام ٢٠٠١. واستعرضت لجنة الخبراء التابعة للسلطة الاشرافية للسجل الدولي، في اجتماعها الثاني، عددا من التغييرات التي اقترحتها المسجل لأنظمة واجراءات السجل الدولي وأوصت بأن يوافق عليها المجلس.

- (٥) استعراض مسألة التصديق على موائيق قانون الجو الدولي. استمرت الأمانة العامة في اتخاذ الاجراءات الادارية اللازمة لتشجيع عمليات التصديق، مثل إعداد وتوزيع مجموعات وثائق التصديق، والتشجيع على التصديق في مختلف المحافل، والاستمرار في التشديد على مسائل التصديق بواسطة رئيس المجلس والأمين العام في أثناء زيارتهما إلى الدول.
- (٦) اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار - آثارها إن وجدت على تطبيق اتفاقية شيكاغو وملاحقها وغير ذلك من موائيق قانون الجو الدولي. واصلت الأمانة العامة أنشطتها للمتابعة في هذا المجال.

التصديق على موائيق قانون الجو الدولي

يمكن العثور على سجل مرتب زمنيا للدول التي صدقت على موائيق قانون الجو متعددة الأطراف أو انضمت إليها خلال سنة ٢٠٠٧ وذلك بموقع الايكاو على الانترنت كجزء من مجموعة المعاهدات الخاصة بالادارة القانونية، حيث يتم باستمرار تحديث قوائم حالة موائيق قانون الجو الدولي.

في ١٢ فبراير، أودع الجبل الأسود لدى حكومة الولايات المتحدة اخطاره بانضمامه إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي. وأصبح الانضمام ساريا في ١٤ مارس وجعل عدد الدول الأعضاء في الايكاو ١٩٠ دولة.

انضمت جورجيا إلى اتفاقية امتيازات الوكالات المتخصصة وحصاناتها (١٩٤٧) وتعهدت بتطبيقها على الايكاو في ١٨ يوليو. وبذلك أصبح العدد الاجمالي للدول التي تعهدت بتطبيق اتفاقية ١٩٤٧ على المنظمة ١٠٤ دول.

عقدت الإدارة القانونية، كجزء من أنشطتها للاتصال، ندوة في ليما للدول المعتمد لديها مكتب أمريكا الجنوبية ومكتب أمريكا الشمالية والوسطى والكاريبي. وكان القصد أساسا هو اعلام المسؤولين الحكوميين وتزويدهم بأحدث المعلومات عن مجموعة متنوعة من مواضيع قانون الجو التي تشهد تطورا سريعا، وخاصة تلك المتعلقة بأمن الطيران و"التعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة". وشملت الندوة أيضا التصديق على موائيق قانون الجو الدولي وتطبيقها، وكذلك مواضيع مهمة أخرى مثل اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والضمانات الدولية على المعدات المنقولة. وتم توفير مجموعات إدارية بموقع ICAO-NET المأمون على الانترنت لتقديم المزيد من المساعدة للدول في التصديق على معاهدات الطيران المدني.

قاعدة بيانات الاتفاقات

تتاح قاعدة بيانات اتفاقات وترتيبات الطيران (DAGMAR) بموقع الايكاو على الانترنت، وهي تحتوي على المعلومات الأساسية عن الاتفاقات المسجلة.

تسوية النزاعات

في عدد من الحالات، ساعدت الإدارة القانونية رئيس المجلس والأمين العام في جهودهما الرامية إلى تشجيع أو تسهيل المفاوضات بين الدول في حالات النزاعات الناشئة.

التشريعات النموذجية

شاركت الإدارة القانونية في الندوة الإقليمية المشتركة بين الايكاو ورابطة اتحادات طياري الطيران في المكسيك - حماية مصادر معلومات السلامة بوصفها عنصراً مكوناً أساسياً لنظم ادارة السلامة - في مدينة مكسيكو. وكان الغرض من ذلك هو عرض الإضافة (هـ) (ارشادات قانونية لحماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة) للملحق الثالث عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي - تحقيق حوادث ووقائع الطائرات. وأشرفت الإدارة القانونية على إعداد المادة الارشادية.

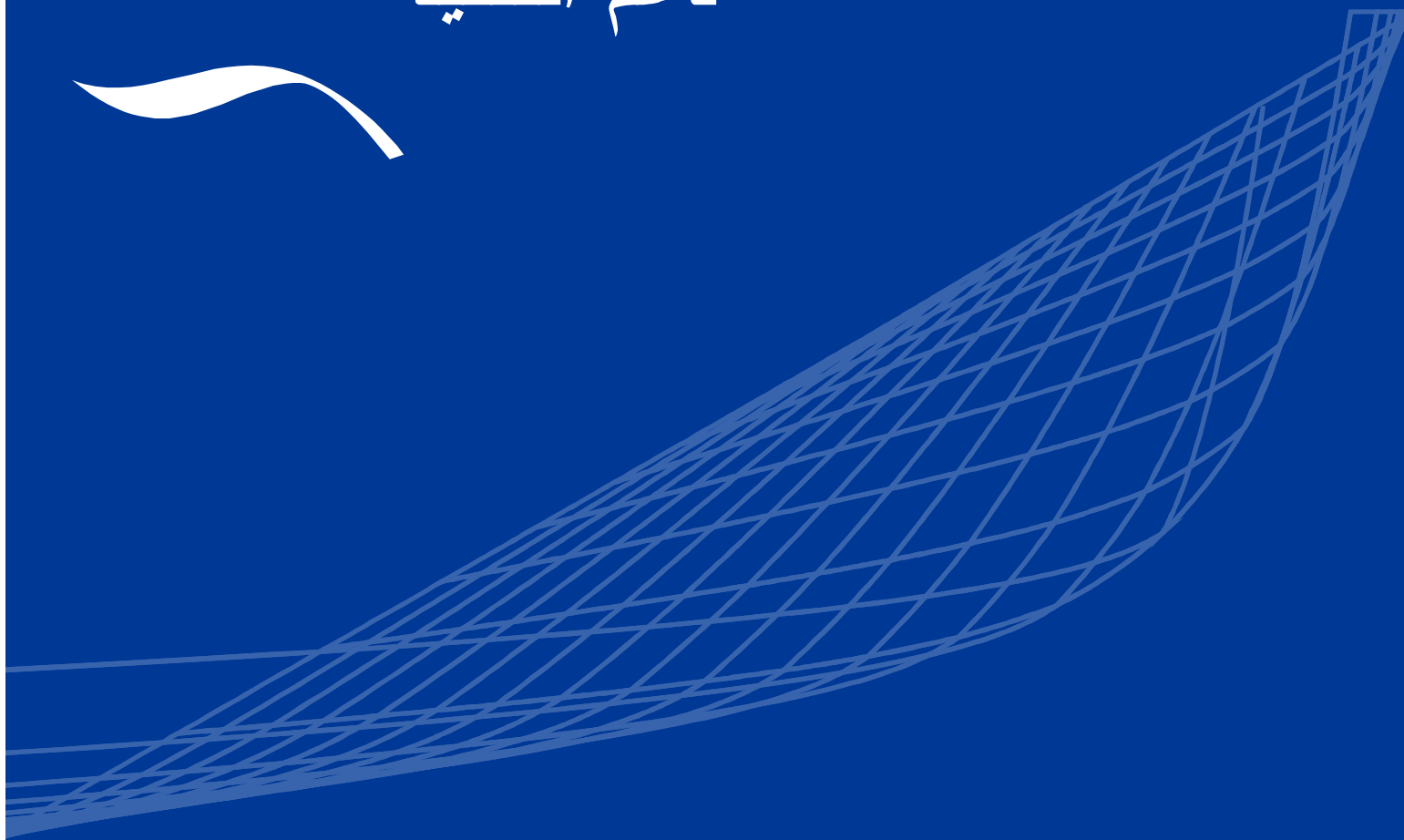
مشاريع ومبادرات التعاون الفني

نفّذت ستة مشاريع للتعاون الفني لدعم أنشطة مرتبطة بقانون الجو الدولي.

عينت الايكاو تسعة خبراء دوليين لإسداء المشورة لادارات الطيران المدني في إعداد أو تحديث تشريعات الطيران المدني، بما في ذلك قانون الطيران المدني الأساسي واللوائح التي تتناول القواعد الدولية الصادرة عن الايكاو والمعاهدات الأخرى المتعلقة بالطيران المدني الدولي لإدماجها في القانون الوطني.

تلقى أحد المواطنين تدريباً تخصصياً في مجال قانون الجو والفضاء.

استراتيجيات دعم التنفيذ



استراتيجيات دعم التنفيذ

سيثبت أن خطة أعمال الايكاف فعالة بقدر ما تمتثل المطلب الذي يثبته مرور الوقت بوجود الأشخاص المناسبين بالمهارات الصحيحة لفعل الشيء الصحيح في المكان الصحيح والوقت الصحيح. ويجب أيضا إعطاء الموظفين الأدوات لأداء مهامهم ضمن هيكل تنظيمي تدعمه هو ذاته نظم واجراءات تستفيد تماما من تكنولوجيا المعلومات. ويكمل الاتصال الفعال مع المعنيين بالطيران استراتيجيات الدعم الرئيسية لتنفيذ منتظم لبرامج المنظمة وأنشطتها.

الخدمات اللغوية والمنشورات

دائما ما يزداد الطلب في السنوات التي تتعقد فيها الجمعية العمومية على خدمات الترجمة والخدمات اللغوية ذات الصلة، ولم تشذ سنة ٢٠٠٧ عن هذه القاعدة. فقد حصلت زيادة حادة في الطلب تعزى إلى حجم الوثائق التحضيرية للجمعية العمومية ولمختلف الاجتماعات. وكان منتج الترجمة أعلى بنسبة ٢١,٧ في المائة من منتج سنة ٢٠٠٦؛ وارتفع الإنتاج الداخلي بنسبة ٢٤,٨ في المائة على الرغم من انخفاض الموارد البشرية، في حين ارتفع الإنتاج الخارجي من الترجمة بنسبة ١١ في المائة. وقدمت خدمات الترجمة الفورية في ٣٢٩ جلسة من جلسات الاجتماعات.

وإذا كان إنتاج المنشورات القابلة للبيع قد انخفض بنسبة ١٤,٧ في المائة، فإن عدد المنشورات المعدلة غير القابلة للبيع ارتفع بنسبة ٣٠ في المائة، واقترن ذلك بزيادة مطردة في المنشورات الإلكترونية والوثائق المتاحة على الإنترنت.

وارتفع منتج قسم الطباعة بنسبة ٩ في المائة بالمقارنة مع سنة ٢٠٠٦ بسبب عدد الملاحق المطبوعة والورقات اللازمة للجمعية العمومية. ومكّن شراء طباعة بأربعة ألوان من طباعة نشرة الايكاف وغيرها من المجالات الراقية للايكاف داخل المنظمة.

الموارد البشرية

ركز فرع الموارد البشرية جهوده طوال السنة على إرساء الأساس لبرامج وعمليات ترمي إلى التطوير المستمر لقدرات الموظفين، في سياق الموارد المالية المخفضة المتوقعة وضمن إطار إدارة الموارد البشرية.

بدئ في يناير نظام جديد لإدارة الأداء يسمى نظام تعزيز الأداء والكفاءة. وتتضمن هذه الأداة الإدارية التحديد لكل موظف مهام رئيسية ومخرجات أو نتائج متوقعة مرتبطة بالأهداف الاستراتيجية واستراتيجيات دعم التنفيذ، مما يتيح للموظفين والمشرفين على السواء التركيز على إحراز الحصائل القائمة على النتائج والمبينة في خطة الأعمال. وهناك سمة أخرى لنظام تعزيز الأداء والكفاءة هي أنه يثير احتياجات التعلم والتطور لدى الموظفين، التي يتم من ثم تحويلها إلى خطة للتدريب على نطاق المنظمة. وعند وضع خطة التدريب، سينصب التركيز بصفة خاصة على التدريب الإداري. والقصد هو أن يكتسب الموظفون المهارات الضرورية لأداء مهامهم بمزيد من الفعالية. وهذا الجانب من نظام تعزيز الأداء والكفاءة يمكن أن يكون حافزا للغاية وأن يسهم في رفع الروح المعنوية للموظف وإنتاجيته.

كان تجديد آخر يلقي الترحيب هو إضافة نص إلى لائحة الموظفين بخصوص عطلة الأمومة. وهذا يجعل سياسات الإيكاو الصديقة للأسرة متوافقة على نحو أوثق مع سياسات الأمم المتحدة.

فيما يتعلق بشغل الوظائف، جرى تقصير فترات انتظار التعيين بالفئة التخصصية تقصيرا كبيرا. وكان لهذا أثر إيجابي على الانتاجية الاجمالية لمختلف الوحدات داخل المنظمة وقدرة كل منها على تحقيق أهدافها بموجب برنامج العمل. وكان التعاون بين فرع الموارد البشرية وبين الإدارات أو المكاتب المعنية هو العامل الرئيسي في إحراز هذه النتيجة.

تعزز تحقيق أهداف التنوع من حيث المساواة بين الجنسين بتنفيذ إطار رسمي لسياسة الإيكاو المتعلقة بالمساواة بين الجنسين وتعميم هذه السياسة في المنظمة. وفي نهاية السنة، كان المستوى الاجمالي لتمثيل الإناث في الوظائف التخصصية في الأمانة العامة هو ٣٠,٨٨٪، مع زيادة تاريخية في تمثيل النساء في الإدارة العليا بالتعيينات في مناصب مدير إدارة الملاحة الجوية ومدير إدارة النقل الجوي ومدير إدارة الشؤون الإدارية والخدمات. وبينما لم يكن يوجد في سنة ٢٠٠٦ مديرون من النساء في مجموعة الإدارة العليا، يوجد الآن ثلاثة من خمسة، وهو وضع أكثر توافقا مع هدف الأمم المتحدة للمساواة بين الجنسين. وفيما يتعلق بالتمثيل الجغرافي العادل، ظل الوضع دون تغيير عمليا، حيث توجد ٧٥ دولة ممثلة في الأمانة العامة.

في نهاية السنة، كانت توجد ٦٩٨ وظيفة ثابتة في المنظمة ممولة من البرنامج العادي وصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، ٢٩٤ منها في الفئة التخصصية والفئات العليا و ٤٠٤ منها في فئة الخدمة العامة.

تكنولوجيا المعلومات

يتمثل أحد العوامل الأساسية لنجاح خطة الأعمال في الاستخدام واسع النطاق لتكنولوجيا المعلومات في المنظمة بأكملها. والاستراتيجية الالكترونية الجديدة تعزز تماما استخدام التكنولوجيات الرقمية والتحوارية لتقديم خدمات المعلومات والتوثيق بمزيد من الفعالية واجراء الاتصالات الداخلية والخارجية بمزيد من الكفاءة. وهي جزء لا يتجزأ من مفهوم هيكل المعلومات لخطة الإيكاو الرئيسية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

إن الهدف الذي تقوم عليه الاستراتيجية الالكترونية هو جعل معظم خدمات الايكاو للمعلومات والتوثيق متوافرة الكترونيا بحلول عام ٢٠١٠، وذلك من خلال خمسة أنشطة أساسية، أي:

— تحرك تدريجي نحو مستوى جديد من الكفاءة والفعالية في تعميم المعلومات، في شكل ايكاو- نت (ICAO-NET)، التي تصبح مستودعا شاملا وذا خطوة واحدة على الانترنت لجميع مطبوعات المنظمة، يلغي في نهاية المطاف الحاجة إلى التوزيع الورقي.

— تحسن في الاتصالات مع الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية عن طريق الاستخدام الحصري للبريد الالكتروني وتكنولوجيات الانترنت، في ظل نظام يضمن الموثوقية والأمن بصورة تامة.

— زيادة في توليد الدخل من خلال الأنشطة الجارية وادخال خدمات جديدة قابلة للبيع.

— عرض الوثائق للبيع على الانترنت (التجارة الالكترونية)، وتحديث أنشطة الدعم. وستكون المبادئ الرائدة للأنشطة المدرة للدخل هي الربحية والاستدامة والكفاءة.

— تحديث عمليات وأساليب العمل عن طريق تحسين استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحديثة، ولا سيما في مجالات ترشيد تدفق العمل والتوافر الالكتروني لوثائق الاجتماعات والعمل المكتبي عن بعد وعقد المؤتمرات عن بعد والترجمة عن بعد.

طوال سنة ٢٠٠٧، تم تحقيق تقدم كبير في كل من هذه الفئات، ونجم عن ذلك تعزيز الاتصالات مع الدول المتعاقدة وداخل المنظمة، وأساليب العمل الأكثر كفاءة، والمزيد من تكامل الأنشطة بين المقر الرئيسي والمكاتب الاقليمية وكذلك داخل المقر الرئيسي، وتخفيض التكاليف. ومن الجدير بالاهتمام بصفة خاصة تعزز الممارسات البيئية بسبب التخفيض الكبير في عدد الوثائق المطبوعة نتيجة للاعتماد بقدر أكبر على التوزيع الالكتروني.

أجريت أو نقحت في سنة ٢٠٠٧ تحسينات فنية وإدارية كبرى بالاستناد إلى زيادة استخدام تكنولوجيا المعلومات، بما في ذلك المبادرات على نطاق المنظومة التي ستسرع بالتكامل الإداري والتشغيلي التام بين المكاتب الاقليمية والمقر الرئيسي. وهذه تشمل ما يلي:

— النظام المتكامل للمعلومات عن الموارد - وهو نظام جديد مصمم لأتمتة تقديم التقارير المحاسبية والمالية وتوفير مزيد من المعلومات المالية الموقوتة والشاملة للإدارة. وسيوسع نطاق هذا النظام ليشمل إدارة الموارد البشرية ومبيعات المطبوعات والسفر.



- شبكة الايكاو للمعارف المتشاركة - وهي نظام للادارة المتكاملة لتوفير الوعي الظرفي المشترك بجميع المشاريع ولدعم تنفيذ خطة الأعمال على نطاق المنظمة.
- المعايير المحاسبية الدولية لقطاع الخدمة العامة - لتقديم صورة شاملة أفضل للوضع المالي للمنظمة مما يؤدي إلى اتخاذ القرارات بصورة أفضل. والايكاو من بين المنظمات التي قامت في وقت مبكر باعتماد المعايير المحاسبية الدولية لقطاع الخدمة العامة داخل منظومة الأمم المتحدة.
- الشبكة الالكترونية للوثائق والاستفسارات - التشغيل الآلي لعملية انتاج الوثائق، مع متابعة الوثائق على شبكة الكمبيوتر لتسهيل أعمال أقسام اللغات.

الاتصالات

في أواخر ٢٠٠٦، وافقت الايكاو على استراتيجية لإعلام الجمهور تتماشى مع خطة الأعمال. وستصبح الانترنت والمنشورات الالكترونية الوسيلة المفضلة للاتصالات بالعالم الخارجي، تدعمها اتصالات مكتوبة مرشدة تركز على نحو متزايد على عمل الايكاو وأجزائها المكونة، بما في ذلك المكاتب الإقليمية. وتظل نشرة جديدة للايكاو بُدئت في الصيف المطبوعة الرئيسية للمنظمة، مع اسهام التقرير عن وثائق السفر المقروءة آلياً، والتقرير الاقليمي (ضمن الخطة لعام ٢٠٠٨) في فهم أفضل للدور الرائد الحيوي الذي تؤديه الايكاو في جميع مجالات الطيران المدني الدولي. وتدعم استراتيجية إعلام الجمهور الجديدة هدف المنظمة المزدوج المتمثل في خفض المصروفات وزيادة الإيرادات.

برنامج التعاون الفني



برنامج التعاون الفني

إن دعم تنفيذ أنظمة الايكاو اجراءاتها وسياساتها أساسي لفعالية المنظمة بوصفها مؤسسة مركزية للادارة العالمية في مجال الطيران المدني. وأحد العناصر الرئيسية في هذا المسعى هو ادارة التعاون الفني.

تقدم ادارة التعاون الفني طائفة واسعة من الخدمات، تشمل المساعدة في استعراض هيكل وتنظيم مؤسسات الطيران المدني الوطنية، وتحديث البنية الأساسية للمطارات وخدماتها، وتسهيل نقل التكنولوجيا وبناء القدرات، وترويج القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو ودعم الاجراءات العلاجية الناتجة عن عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

في ٢٠٠٧، بلغت قيمة برنامج ادارة التعاون الفني ١٧٤,١٢ مليون دولار*. وفي إطار مختلف ترتيبات الصناديق الاستثنائية، نفذت ادارة التعاون الفني ٣٢٧ مشروعا في ٧٣ بلدا، كانت ٥٢ بلدا منها قد أكملت تشغيلها خلال تلك السنة (انظر المرفق ٢).

مولت حوالي ٩٧,٢٪ من البرنامج الاجمالي بلدان نامية مولت مشاريعها الخاصة للتعاون الفني. وبلغت المساهمات من خارج الميزانية لصناديق مشاريع محددة من جهات مانحة أخرى مثل البنوك الانمائية والمنظمات الاقليمية ومؤسسات التمويل وصناعة الطيران ١٪، بما في ذلك مساهمات طوعية عينية. وبلغت مساهمة صندوق الأمم المتحدة الانمائي الأساسية في البرنامج ١,٨٪.

خلال الفترة من ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٧، زاد البرنامج بنسبة ٥٧٪، وذلك أساسا بسبب الطلب المتزايد من الدول المتعاقدة لدى الايكاو للمساعدة في امتثال المتطلبات الحكومية في مختلف مجالات الطيران المدني. وواصلت المنظمة جهودها لتقليل التفاوت في المساعدة بين الأقاليم الجغرافية المختلفة لتحقيق برنامج أكثر توازنا.

تمشيا مع مفهوم خطة الأعمال، يتم التوفيق بصورة وثيقة بين الدعم والأهداف الاستراتيجية ويشمل مجموعة كبيرة ومتنوعة من المشاريع: وضع الخطط الرئيسية للطيران المدني، وتنمية الموارد البشرية، والادارة والتشريع، والاتصالات والملاحة، وأمن الطيران، وصلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران، ونظم ادارة السلامة، وتخطيط المطارات وتشبيدها وادارتها، وخدمات الحركة الجوية، والبحث والإنقاذ، وادخال منهجية برنامج الايكاو ترينير.

* مرفقات هذا التقرير متاحة فقط على الموقع التالي: www.icao.int/annualreports.

برنامج التعاون الفني بحسب الأقاليم
(بملايين الدولارات)

الزيادة (+)/ النقصان (-) 2007 مقابل 2005 (%)	2007	2006	2005	
(+5.56)	14.58	9.59	9.02	أفريقيا
(+61.72)	182.52	141.76	120.80	الأمريكتان
(+0.67)	6.12	5.20	5.45	آسيا والمحيط الهادئ
(+15.67)	26.39	13.32	10.72	أوروبا والشرق الأوسط
(+83.62)	229.61	169.87	145.99	مجموع البرنامج

حجم التنفيذ بحسب الأهداف الاستراتيجية

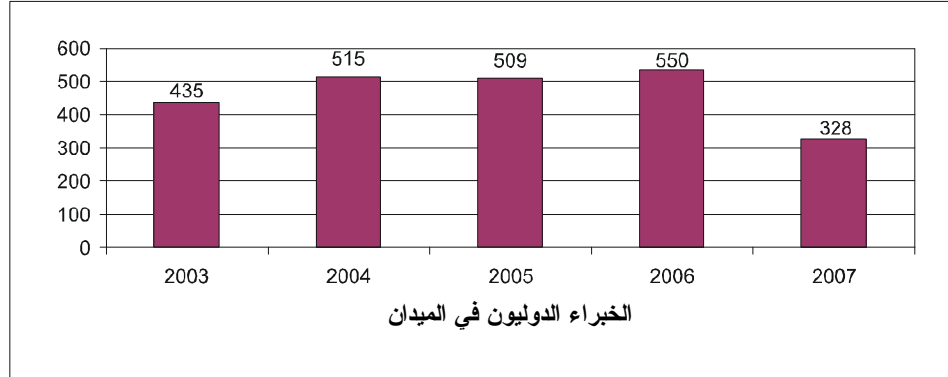
الهدف الاستراتيجي	الأمريكتان	%	أفريقيا	%	آسيا والمحيط الهادئ	%	أوروبا والشرق الأوسط	%	مجموع البرنامج
A (السلامة)	31 890 170	21.0	4 802 973	51.4	1 827 771	65.6	3 666 460	36.2	42 187 374
B (الأمن)	1 518 580	1.0	112 132	1.2	314 845	11.3	324 107	3.2	2 269 664
C (البيئة)	1 518 580	1.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1 518 580
D (الكفاءة)	92 633 350	61.0	3 055 588	32.7	401 218	14.4	3 980 438	39.3	100 070 593
E (الاستمرارية)	22 778 692	15.0	981 152	10.5	117 022	4.2	2 096 567	20.7	25 973 432
F (سيادة القانون)	1 518 580	1.0	392 461	4.2	125 381	4.5	60 770	0.6	2 097 192
المجموع	151 857 952	100.0	9 344 305	100.0	2 786 236	100.0	10 128 342	100.0	174 116 835

تتمثل المكونات الرئيسية الثلاثة للمشاريع التي تنفذها الايكاو في الخبراء المعيّنين لتوفير التعاون الفني على مستوى الميدان، والمنح التدريبية المقدمة لموظفي إدارات الطيران المدني الذين تختارهم الحكومة، والمعدات والخدمات التي تشتري من أجل المشاريع.

تعيين الخبراء

كان عدد الخبراء الميدانيين الدوليين والخبراء الاستشاريين المعيّنين في ٢٠٠٧ هو ٣٢٨ خبيراً. وكان هناك أيضاً ١٦٧٢ من موظفي المشاريع الوطنيين وبلغ المجموع ٢٠٩٦. واستمر تعيين وتدريب واستبقاء الاختصاصيين الوطنيين في الطيران المدني ومفتشي السلامة من خلال مشاريع التعاون الفني في تحسين المراقبة التي تقوم بها سلطات الطيران وقدراتها على التفتيش.

واصل هؤلاء الخبراء نقل المعارف إلى نظرائهم الوطنيين، وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، ووضع هياكل تنظيمية ملائمة للطيران المدني، وسد ثغرات السلامة والأمن.



التدريب على الطيران المدني

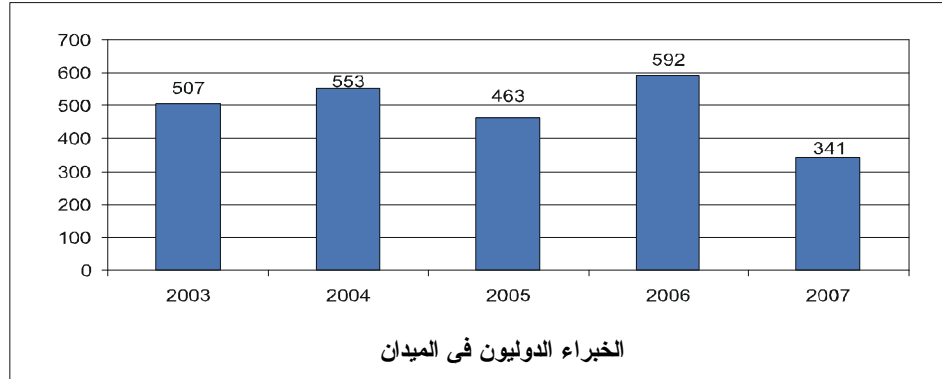
خلال السنة، قدمت ٣٤١ منحة تدريبية لفترة مجموعها ٢٠٠ شهر/عمل. وأصدرت ٤٨ منحة في إطار برنامج الايكاو - سنغافورة التدريبي للبلدان النامية في مجالات ادارة الطيران المدني، ومراقبة الحركة الجوية، والبحث والانتقاد، وادارة الطيران المدني وتشريعاته، وهندسة المطارات وصيانتها. واستفاد من البرنامج ٢٧ بلدا.

وقعت في ٢٠٠٧ مذكرة تفاهم مع الصين والهند وجمهورية كوريا لتوفير التدريب الذي تموله هذه البلدان بالتعاون مع الايكاو. وقدمت الايكاو ٥٣ منحة للتدريب في مركز كوريا للتدريب على الطيران المدني في مجالات النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية ومنارة VOR دوبلر ورادار دوبلر. وأنشئ صندوق أسعد قطييط للمنح الدراسية الجامعية العليا لتعزيز تدريب مواطني أقل البلدان نموا.

بالإضافة إلى تقديم المنح التدريبية في شتى المجالات، فإن برامج التدريب القطري الذي يقدمه مدربون معينون من خلال ادارة التعاون الفني لما يربو على ١٣٠٠ من الموظفين الفنيين والاداريين والتشغيليين لادارات الطيران المدني يثبت وعي الدول المتزايد بأهمية التدريب على الطيران المدني.

تعويضاً عن الانخفاض في تمويل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، الذي كان يدعم التدريب بالمنح التدريبية تقليدياً، واصلت الدول المتلقية ادراج الكثير من التدريب لمواطنيها كجزء من عنصر المشتريات في مشاريع الايكاو للتعاون الفني. وفي سنة ٢٠٠٧، استفاد ٣٠٢ من الموظفين الوطنيين من التدريب على التكنولوجيات الجديدة وكذلك على تشغيل المعدات التي تم شراؤها من خلال مشاريع الايكاو.

نظرا لأهمية العنصر البشري بوصفه عاملا رئيسيا في سلامة عمليات الطيران المدني، فإن التدريب على الطيران المدني للموظفين الإداريين والفنيين والتشغيليين أسهم بصفة خاصة في تحسين قدرات إدارات الطيران المدني على المراقبة في البلدان المنتقبة. ووفقا للمعلومات الواردة من الدول، فإن الموظفين الذين درّبوا من خلال برنامج إدارة التعاون الفني يجري استيعابهم تدريجيا في إدارات الطيران المدني، التي تستفيد بقدر كبير من اقتسام المعارف ومن تدريب واستبقاء قوة عاملة من موظفي الطيران والمفتشين المؤهلين.



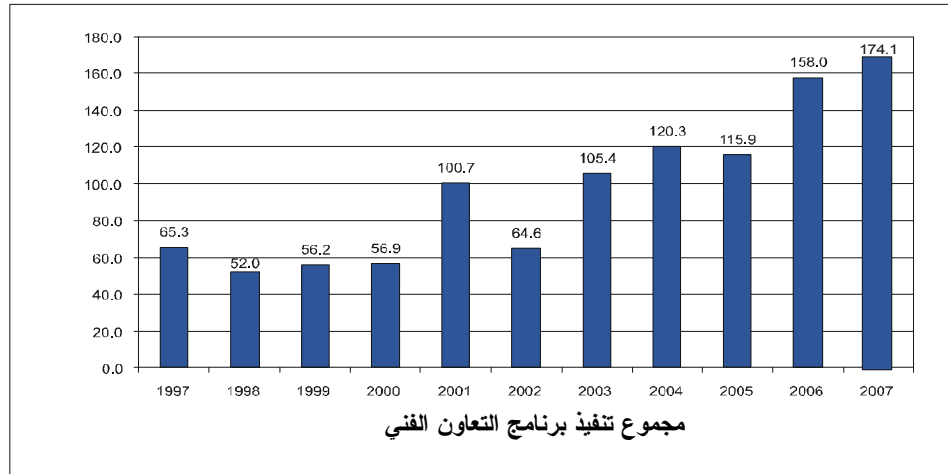
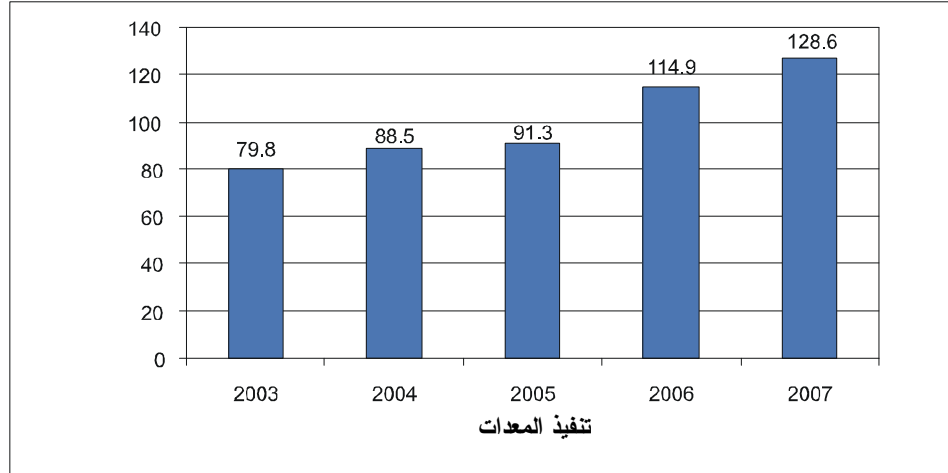
المعدات والعقود من الباطن

في أثناء سنة ٢٠٠٧، تم إصدار ٦٥٧ من أوامر الشراء والعقود من الباطن من أجل برنامج إدارة التعاون الفني. وكان تنفيذ الشراء الميداني الإجمالي بمبلغ ١٢٨ ٦٣٨ ٨١٦ دولار. وكانت المساعدة المقدمة إلى الدول لرفع مستوى بنائها الأساسية للطيران المدني تتراوح من إعداد المواصفات الفنية وتقديم العطاءات وإدارة عقود المنتجات الجاهزة متعددة المراحل والمتشعبة إلى طلب المعدات، وكان لها تأثير مباشر وإيجابي على تحسين سلامة وأمن المطارات والاتصالات والبنية الأساسية للملاحة الجوية، مما أتاح عمليات طيران أكثر كفاءة واقتصادا في البلدان والأقاليم المعنية.

كان للمعدات والخدمات التي اشترتها الإيكاو تأثير مباشر على تحسين البنى الأساسية للطيران المدني في الدول وسلامة وكفاءة العمليات الجوية. وعلى وجه الخصوص، كفلت خبرة الإيكاو امتثال المواصفات الفنية القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والقابلة للتطبيق وخطط الملاحة الجوية الإقليمية.

أصدرت إدارة التعاون الفني ٢٣٨ من أوامر الشراء والعقود من الباطن الأخرى بمبلغ ١١ ٣٠٠ ٣١٦ دولار شملت المشتريات من المعدات والخدمات للبرنامج العادي للإيكاو والاحتياجات الإدارية لإدارة التعاون الفني. وكان أهمها هو شراء النظام المتكامل للمعلومات عن الموارد بمبلغ ٦,١ مليون دولار. وشملت المشتريات الكبرى الأخرى مطبعة للطباعة بأربعة ألوان

(٧٠٠ ٠٠٠ دولار) وتنفيذ نظام انتاج الوثائق (٣٤٠ ٠٠٠ دولار) ونظام تسجيل المؤتمرات
(٢٥٠ ٠٠٠ دولار) ورفع مستوى البنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات (٢٣٨ ٠٠٠ دولار)
ونقطة النشارك وطلب الاتصال الوحيد بالحاسوب (٢٢٠ ٠٠٠ دولار).

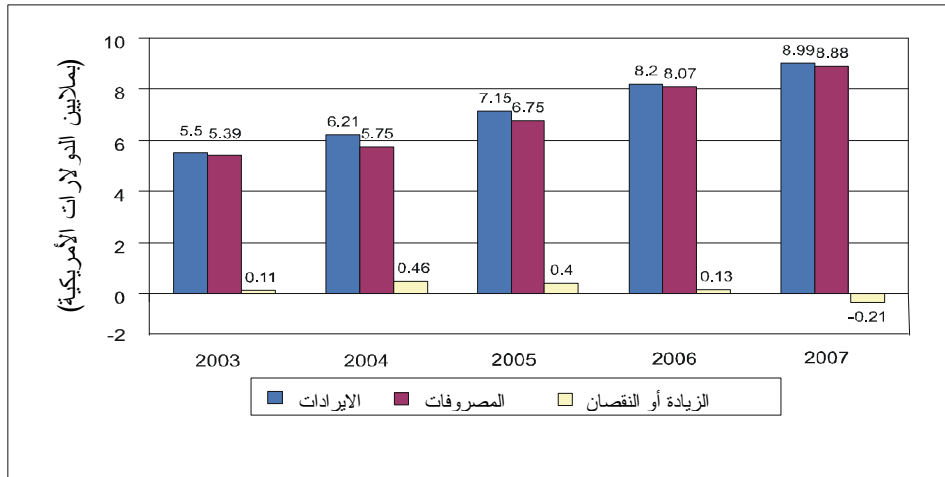


ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

لا تقدم الايكاو تمويلا لبرنامجها للتعاون الفني، فهو يمول من موارد من خارج الميزانية تقدمها الجهات المانحة. وتفرض رسوم إدارية لتنفيذ المشاريع على أساس مبدأ استرداد التكاليف.

ويتولى الأمين العام إدارة الأموال المستلمة لمثل هذه الرسوم بمقتضى أحكام النظام المالي المطبقة ومن خلال صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية.

إن تقديرات ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المعتمدة من الجمعية العمومية هي إرشادية فقط، لأنه لا يمكن تحديد البرنامج بدقة حتى تكون الحكومات والجهات المانحة قد اتخذت قرارات بشأن المبالغ التي تخصص لمشاريع الطيران المدني. ويرصد المجلس التطورات في برنامج التعاون الفني وإيرادات ومصروفات ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية ثم يستعرض أو يأخذ علماً أو يعتمد تقديرات ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية حسبما تنص عليه القواعد المالية للإيكادو.



مبالغ الفائض أو العجز السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية هي نتيجة لزيادة الإيرادات على المصروفات أو نقصها عنها لسنة معينة. ويقدر الفائض المتراكم لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية حتى ٢٠٠٧/١٢/٣١ بمبلغ ٥,٧ مليون دولار. وهذه الأموال هي بمثابة احتياطي لتغطية مبالغ العجز الممكنة في عمليات البرنامج وكذلك للقيام، عند الضرورة، بدفع تعويضات انتهاء الخدمة للموظفين، وقد بلغت هذه التعويضات حوالي ٤,٧ مليون دولار حتى ٢٠٠٧/١٢/٣١.

يمكن الحصول على معلومات تفصيلية عن المشروعات الكبيرة التي تتجاوز ٥٠٠ ٠٠٠ دولار بموقع التقرير السنوي على الإنترنت.

البيان المالي



البيان المالي

يبين الجدول رقم ١ اعتمادات الميزانية للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ وكيفية تمويل هذه الاعتمادات، حسبما اعتمدتها الجمعية العمومية بموجب قرارها رقم ٣٥-٢٢:

الجدول ١: الاعتمادات المالية للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧

2007 بالدولار الأمريكي	2006 بالدولار الأمريكي	2005 بالدولار الأمريكي	
66 511 000	65 820 000	64 669 000	الاعتمادات
			تمول من:
5 723 000	5 413 000	5 162 000	الإيرادات المنفردة
60 788 000	60 407 000	58 507 000	الاشتراكات المقررة
		1 000 000	التحويلات من حساب خطة الحوافز
			لدفع الاشتراكات التي طال تأخرها

يتبين من الجدول ٢ أن الاعتماد الختامي لميزانية سنة ٢٠٠٧ بلغ ٦٩ ٨٢٦ ٠٠٠ دولار بعد التعديل نتيجة لما يلي:

(١) ترحيل نفقات قدرها ٩ ٩٦٥ ٠٠٠ دولار من اعتمادات سنة ٢٠٠٦ إلى ٢٠٠٧ طبقاً للمادة ٦-٥ من النظام المالي.

(٢) نقل ٢ ٥٥١ ٠٠٠ دولار بين برامج رئيسية طبقاً للمادة ١٠-٥ من النظام المالي والجلسة ١٣ من دورة المجلس ١٨٢.

(٣) صافي الزيادة في الاعتماد بمقدار ٥٧٠ ٠٠٠ دولار وفقاً لجلسة المجلس رقم ٨ و ١٤ من دورته رقم ١٧٦ والجلسة ٣ من دورة المجلس ١٨١.

(٤) ترحيل مبلغ ٦ ٠٨٠ ٠٠٠ دولار من اعتمادات سنة ٢٠٠٧ إلى سنة ٢٠٠٨ طبقاً للمادة ٦-٥ من النظام المالي والجلسة ١٣ من دورة المجلس ١٨٢.

بلغت النفقات الفعلية لسنة ٢٠٠٧ من الاعتماد المالي ٦٩ ٦٧٨ ٠٠٠ دولار.

بلغت الاشتراكات المقررة على الدول المتعاقدة ٨٤٤ ٨٥١ ٦٠ دولار في سنة ٢٠٠٧، وهي تشمل اشتراكات قدرها ٨٤٤ ٦٣ دولار مقرر على دولتين متعاقبتين جديدتين. وتسلمت المنظمة بالفعل

من اشتراكات سنة ٢٠٠٧ في نهاية السنة ٧٣٥ ٤٣١ ٥٩ دولار تمثل ٩٧,٦٧٪، مقابل ٨٤,٢٨٪ في نهاية سنة ٢٠٠٦، ومقابل ٩٧,١٥٪ في نهاية سنة ٢٠٠٥. وتسلمت المنظمة أيضا مبلغ ٢٧٤ ٣٩١ ١٠ دولار عن اشتراكات سنوات سابقة. وبالتالي أصبح مجموع الاشتراكات المتأخرة ٣٩ ٠١١ ١٠ دولار في ٢٠٠٧/١٢/٣١، مقابل ٥٦٦ ٩٠٣ ١٠ دولار في ٢٠٠٦/١٢/٣١.

يبين الجدول ٣ الوضع المالي للمنظمة، من حيث الأرصدة النقدية المتاحة في الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، في بداية السنة وفي نهاية كل ربع سنة، ومقارنة بأرقام سنة ٢٠٠٦.

يتعلق ما ورد أعلاه بالعمليات في إطار البرنامج العادي للمنظمة الذي يمول بالاعتمادات التي أقرتها الجمعية العمومية. وتمول النفقات التشغيلية لإدارة التعاون الفني من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، في حين تمول مرتبات بعض موظفي الدعم الآخرين والمصروفات من الصناديق الخاصة الأخرى.

الجدول ٢: الاعتمادات المالية المنقحة لسنة ٢٠٠٧

اعتمادات 2007 قرار الجمعية العمومية رقم ٢٢-٣٥	المبالغ المحولة من السنوات السابقة	المبالغ الإضافية (C-176/8, C-176/14 and C-181/3)	المبالغ المنقولة من برنامج رئيسي إلى آخر	المبالغ المحولة إلى السنوات القادمة	الاعتمادات المنقحة	المصروفات الفعلية
بالدولار الأمريكي	بالدولار الأمريكي	بالدولار الأمريكي	بالدولار الأمريكي	بالدولار الأمريكي	بالدولار الأمريكي	بالدولار الأمريكي
١ 708 000	322 000	-371 000		1 659 000	1 659 000	
١- السياسات العامة والتوجيه						
9 413 000	1 011 000	-626 000		9 798 000	9 798 000	
٢- الملاحة الجوية						
5 485 000	745 000	1 030 000	-1 036 000	-550 000	5 674 000	5 651 000
٣- النقل الجوي						
1 063 000	488 000		-518 000	-150 000	883 000	865 000
٤- الشؤون القانونية						
16 240 000	2 126 000		1 384 000	-2 200 000	17 550 000	17 502 000
٥- البرامج الإقليمية والبرامج الأخرى						
26 029 000	2 088 000		395 000	-1 052 000	27 460 000	27 415 000
٦- الدعم الإداري						
3 974 000	1 814 000	-1 600 000	772 000	-1 330 000	3 630 000	3 624 000
٧- المالية، والعلاقات الخارجية والاعلام، وتقييم البرامج والتدقيق والمراجعة الإدارية						
2 599 000	1 371 000			-798 000	3 172 000	3 164 000
٨- البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية						
66 511 000	9 965 000	-570 000	0	-6 080 000	69 826 000	69 678 000
المجموع						

الجدول ٣ الوضع المالي (الرصيد النقدي) في المنظمة

بتاريخ	2007			2006		
	الصندوق العام بالدولار الأمريكي	رأس المال العامل بالدولار الأمريكي	المجموع بالدولار الأمريكي	الصندوق العام بالدولار الأمريكي	رأس المال العامل بالدولار الأمريكي	المجموع بالدولار الأمريكي
١ يناير	11 999 500	5 996 859	17 996 359	16 616 392	5 992 179	22 608 571
٣١ مارس	20 833 052	5 996 859	26 829 911	14 666 712	5 992 179	20 658 891
٣٠ يونيو	16 217 554	5 996 859	22 214 413	12 039 418	5 996 859	18 036 277
٣٠ سبتمبر	15 648 820	6 001 539	21 650 359	17 291 621	5 996 859	23 288 480
٣١ ديسمبر	25 129 185	6 001 539	31 121 734	11 999 500	5 996 859	17 996 359

الميزانية القائمة على أساس تحقيق النتائج

اتسمت سنة ٢٠٠٧ بأنها شهدت أول مرة تعد فيها ميزانية الايكاو وفقا لنهج الميزانية القائمة على أساس تحقيق النتائج. ومن السمات الرئيسية لشكل الميزانية القائمة على أساس تحقيق النتائج أنه، بالتركيز على النواتج العالية المستوى، يتيح للمجلس والجمعية العمومية رصد الأهداف والنتائج لجميع أنشطة الايكاو. وتتضمن المزايا الأخرى لهذا النهج ما يلي:

- عرض أكثر شفافية للميزانية عن طريق الربط بين الموارد والنتائج المتوقعة.
- فهم أفضل لاستراتيجية المنظمة.
- إجراء حوار استراتيجي بدرجة أكبر بين الأمانة العامة وهيئتها الرئاسية بسبب التأكيد على تحقيق النتائج بدلا من مدخلات الميزانية.

بينما تحتفظ الميزانية القائمة على أساس تحقيق النتائج بالهيكل التنظيمي الحالي، فهي تستحدث جوانب تمييز حاسمة بين مصروفات "البرنامج" و"دعم البرنامج" و"الإدارة العليا والإدارة التنفيذية". كما تأخذ في الحسبان كل موارد المنظمة، فتشمل بذلك مبالغ أنصبة الاشتراكات في الميزانية العادية بالإضافة إلى أرقام تخطيطية إرشادية لبرنامج التعاون الفني، وغير ذلك من الصناديق الخارجة عن نطاق الميزانية.

بصفة عامة، تتجلى في إطار الميزانية المعتمدة استراتيجية المجلس للفترة ٢٠٠٨-٢٠١٠، أي: احتواء الزيادة في الاعتمادات مقابل ميزانية الفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧ وزيادة نسبة الموارد المخصصة لدعم الأهداف الاستراتيجية وتخفيض التأثير السلبي لتقلبات العملة على الميزانية.

المحاسبة بالدولار الكندي

كان أحد التدابير التي اتخذتها المنظمة لتخفيض التأثير السلبي لتقلبات العملة على المالية هو الانتقال إلى ميزانية بالدولار الكندي. وبعد مشاورات مع لجنة الخدمة المدنية الدولية (ICSC) - وهي الهيئة التابعة للأمم المتحدة التي تشرف على المرتبات والمستحقات المشتركة في منظومة الأمم المتحدة - تقرر أن الموظفين التخصيص في مقر المنظمة بمونتريال يمكن دفع مرتباتهم ومستحقاتهم بالدولارات الكندية دون أن يؤثر ذلك على المبلغ الذي يحصلون عليه. وتقرر علاوة على ذلك أن التخطيط الجديد لموارد المؤسسات سيتمكن من احتواء التغيير إلى المحاسبة ودفع المرتبات بالدولار الكندي. ومع دفع مستحقات الموظفين في المقر بالدولارات الكندية سينخفض تأثير سعر الصرف بين الدولار الكندي والدولار الأمريكي.

تخطيط موارد المؤسسات

في أثناء سنة ٢٠٠٧، نفذ مشروع النظام المتكامل للمعلومات عن الموارد، الممول من صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وظيفة دعم عمليات المرحلة الأولى في نظام تخطيط موارد المؤسسات المصمم لتحقيق التشغيل الآلي للعمليات الإدارية. وبدأ التنفيذ في فبراير بعد التوقيع على اتفاق مع المورد، Agresso Business World، من أجل الرخص وخدمات التشكيل.

المرحلة الأولى تشمل: دفتر الأستاذ العام، والحسابات واجبة الدفع، والحسابات واجبة التحصيل، وإدارة المشاريع، والمشتريات. وتم تأجيل وحدتين كان من المزمع تنفيذهما في المرحلة الأولى، وهما الميزنة والأصول الثابتة، إلى المرحلة الثانية، التي تشمل أيضا وظيفة دعم الموارد البشرية وكشف المرتبات والسفر ومبيعات المطبوعات.

وبينما اعتمدت العملة الكندية للميزنة والمحاسبة للميزانية العادية، استبقى الدولار الأمريكي لبرنامج التعاون الفني. وسبب هذا تأخيرات في تنفيذ تخطيط موارد المؤسسات. وكانت الموارد الإضافية من أغريسو (Agresso) والايكاو ضرورية لأن العديد من المهام التي كان من المزمع أصلا أن تكون متتالية تعين أداؤها متزامنة بغية الوفاء بالموعد الأخير ٢٠٠٨/١/٨ لكي يدخل النظام مرحلة الانتاج، وتم تأجيل الوظيفة التي لم تكن ضرورية قطعاً إلى الربع الأول من عام ٢٠٠٨.

بحلول نهاية السنة، تم فعليا الانتهاء من تنفيذ واختبار وظيفة النظام المطلوبة للانتاج وبدأ تدريب المستخدمين.

المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام

وافقت الأمم المتحدة ومجلس الرؤساء التنفيذيين في منظومة الأمم المتحدة المعني بالتنسيق على استخدام المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام بدلا من المعايير المحاسبية لمنظومة الأمم المتحدة، لتطبيقها على الحسابات والبيانات المالية في موعد أقصاه ٢٠١٠/١/١. وأنشأ مجلس الرؤساء التنفيذيين فرقة عمل لضمان تفسير وتطبيق المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام بطريقة متجانسة.

أسهمت الايكاو، بوصفها عضوا في فريق السياسات المحاسبية الذي يستعرض السياسات والارشادات المتعلقة بتطبيق المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، اسهاما فعالا في أعمال فرقة العمل. وأُصدرت في ٢٠٠٧ ورقات الموقف والسياسة الأوليين لكي تنظر فيها وتطبقها الايكاو ابتداء من ٢٠٠٨. ووافق المجلس على التطبيق التدريجي للمعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام خلال الفترة الثلاثية المقبلة (٢٠٠٨-٢٠١٠) بغية تحقيق التوافق بين الايكاو وبين مؤسسات الأمم المتحدة الأخرى. وجرى الموافقة في سنة ٢٠٠٧ على التعديلات المقترحة للنظام المالي للتعبير عن الانتقال من قاعدة التعامل النقدي ومفهوم الارتباط بالالتزامات إلى الأساس التراكمي الكامل للمحاسبة والتسجيل، حسب ما تتطلبه المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام.

المرفق ١ : الجداول المتعلقة بعالم النقل الجوي في سنة ٢٠٠٧

ملاحظة عامة: تعتبر البيانات الإحصائية لعام ٢٠٠٦ والواردة في هذا التقرير بيانات أولية: وقد أظهرت الخبرة أن هامش الخطأ للأرقام العالمية قد يكون أقل من ٢ في المائة، ولكنه قد يزيد على هذه النسبة كثيرا في حالة هوامش الربح. وما لم يذكر خلاف ذلك فإن:

- (أ) جميع البيانات الإحصائية تنطبق على الدول المتعاقدة لدى الايكاو.
- (ب) إحصاءات الحركة تتعلق بالخطوط المنتظمة المدرة للإيرادات.
- (ج) التعبير "طن كيلومتر" يعني الطن المتري المنقول لمسافة كيلومتر واحد.
- (د) الإحصاءات المالية الإجمالية تنسحب على العمليات غير المنتظمة وعلى العمليات المنتظمة لشركات الطيران المنتظمة.

الجدول (١): المجموع العالمي للحركة المدرة للإيرادات — الدولية والداخلية (الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول المتعاقدة لدى الايكاو ١٩٩٨-٢٠٠٧)

السنة	الركاب الزيادة السئوية بالملايين	الركاب الزيادة السئوية بالملايين	الركاب الزيادة السئوية بالملايين	أطنان بضائع الزيادة السئوية بالملايين	بضائع طن كيلومتر الزيادة السئوية بالملايين	طن كيلومتر الزيادة السئوية بالملايين	بريد طن كيلومتر الزيادة السئوية بالملايين	الأطنان الزيادة السئوية بالملايين	مجموع الزيادة السئوية بالملايين
1998	1 471	1.0	2 628 120	2.1	27	101 820	5 760	348 600	1.3
1999	1 562	6.2	2 797 800	6.5	28	108 660	5 720	370 420	6.3
2000	1 672	7.0	3 037 530	8.6	30	118 080	6 050	403 960	9.1
2001	1 640	-1.9	2 949 550	-2.9	29	110 800	5 310	388 150	-3.9
2002	1 639	-0.1	2 964 530	0.5	31	119 840	4 570	397 120	2.3
2003 ¹	1 691	3.2	3 019 100	1.8	34	125 760	4 530	407 670	2.7
2004	1 888	11.6	3 445 300	14.1	37	139 040	4 580	458 910	12.6
2005	2 022	7.1	3 721 690	8.0	38	142 520	4 660	487 860	6.3
2006	2 128	5.2	3 940 600	5.9	40	149 650	4 550	514 750	5.5
2007	2 260	6.4	4 201 140	6.7	41.6	158 390	4 530	545 070	5.5

١- قامت وزارة النقل الأمريكية في ١٠/١/٢٠٠٢ بتنفيذ اللوائح الجديدة الخاصة بالإبلاغ عن بيانات الحركة الجوية والتي تؤثر، من ضمن جملة أمور أخرى، على الإبلاغ بعمليات نقل البضائع الداخلية. وبالمقارنة بعام ٢٠٠٢، يتضح من البيانات المبلغ عنها للولايات المتحدة الأمريكية عن عام ٢٠٠٣ انتقالا كبيرا لحركة نقل البضائع الداخلية من العمليات غير المنتظمة إلى الخدمات المنتظمة مع تأثير على الحركة الجوية العالمية الواردة أعلاه. ويقدر أنه إذا ما كان الإبلاغ قد تم بموجب اللوائح القديمة عن الناقلين الجويين الأمريكيين، لكانت الزيادة ستتخفف بالنسبة لأطنان البضائع المنقولة من ٦,٧ في المائة إلى ٢,٤ في المائة وبالنسبة للبضائع طن كيلومتر من ٤,٩ إلى ٢,٧ في المائة ومجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة من ٢,٧ في المائة إلى ١,٦ في المائة.

المصدر — النموذج A لإبلاغ الايكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الايكاو للبلدان التي لم تقدم تقاريرها.

الجدول (٢): الحركة العالمية المدرة للإيرادات — الحركة الدولية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول المتعاقدة لدى إيكو، ١٩٩٨-٢٠٠٧)

السنة	الركاب الزيادة السنوية بالملايين	الركاب الزيادة السنوية بالملايين	الركاب الزيادة السنوية بالملايين	أطنان بضائع الزيادة السنوية بالملايين	أطنان بضائع الزيادة السنوية بالملايين	طن كيلومتر الزيادة السنوية بالملايين	طن كيلومتر الزيادة السنوية بالملايين	بريد الزيادة السنوية بالملايين	مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة الزيادة السنوية بالملايين
1998	458	4.6	1 512 040	3.0	15.8	0.6	87 050	-0.8	2 480
1999	493	7.6	1 622 250	7.3	17.3	9.5	93 280	7.2	2 480
2000	542	9.9	1 790 370	10.4	18.8	8.7	101 560	8.9	2 670
2001	536	-1.1	1 726 580	-3.6	18.0	-4.3	95 950	-5.5	2 660
2002	547	2.1	1 736 070	0.5	18.8	4.4	101 590	5.9	2 710
2003	561	2.6	1 738 510	0.1	19.6	4.3	103 130	1.5	2 710
2004	647	15.3	2 015 070	15.9	21.8	11.2	115 120	11.6	2 830
2005	705	9.0	2 199 940	9.2	22.6	3.7	118 440	2.9	2 980
2006	762	8.1	2 357 990	7.2	23.6	4.4	124 180	4.8	3 030
2007	828	8.8	2 544 540	7.6	25.3	5.9	132 400	5.3	3 230

المصدر — النموذج A لإبلاغ الإيكو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الإيكو للدول التي لم تقدم تقاريرها.

الجدول (٣): اتجاهات عوامل الحمولة للخطوط المنتظمة — الدولية والداخلية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول المتعاقدة لدى إيكو، ١٩٩٨-٢٠٠٧)

السنة	الركاب الكيلومترية بالملايين	مقاعد الكيلومترية بالملايين	معامل حمولة الركاب بالملايين	بضائع طن كيلومتری بالملايين	بريد طن كيلومتری بالملايين	الأطنان الكيلومترية بالملايين	مجموع الأطنان الكيلومترية بالملايين	معامل حمولة الوزن بالملايين
1998	2 628 120	3 837 730	68	101 820	5 760	348 600	584 570	60
1999	2 797 800	4 050 780	69	108 660	5 720	370 420	614 460	60
2000	3 037 530	4 286 200	71	118 080	6 050	403 960	656 880	61
2001	2 949 550	4 271 860	69	110 800	5 310	388 150	660 000	59
2002	2 964 530	4 167 110	71	119 840	4 570	397 120	654 180	61
2003	3 019 100	4 227 860	71	125 760	4 530	407 670	673 460	61
2004	3 445 300	4 704 730	73	139 040	4 580	458 910	738 750	62
2005	3 721 690	4 975 910	75	142 520	4 660	487 860	780 560	63
2006	3 940 600	5 197 250	76	149 650	4 550	514 750	814 240	63
2007	4 201 140	5 484 860	77	158 390	4 530	545 070	863 100	63

المصدر — النموذج A لإبلاغ الإيكو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الإيكو للدول التي لم تقدم تقاريرها.

الجدول (٤): التوزيع الإقليمي للحركة المنتظمة — ٢٠٠٧

حسب الإقليم الإحصائي لتسجيل شركات الطيران	عدد الكيلومترات المقطوعة للطائرات (بالملايين)	مرات المغادرة للطائرات (بالآلاف)	عدد الركاب المنقولين (بالآلاف)	راكب كيلومتري منقول (بالملايين)	معامل حمولة الركاب (%)	طن كيلومتري منقول بضائع (بالملايين)	الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين)	معامل حمولة الوزن (%)
مجموع الخطوط (الدولية والداخلية) لشركات الدول المتعاقدة لدى إيكاو								
أوروبا	8 760	7 200	624 310	1 158 290	77	40 120	145 960	215 640
النسبة من الحركة العالمية	25.9	27.2	27.7	27.6		25.3	26.8	25.0
أفريقيا	870	640	44 650	99 240	67	2 270	11 690	20 610
النسبة من الحركة العالمية	2.6	2.4	2.0	2.4		1.4	2.1	2.4
الشرق الأوسط	1 300	670	82 680	224 630	76	10 770	32 010	53 120
النسبة من الحركة العالمية	3.8	2.5	3.7	5.3		6.8	5.9	6.2
آسيا والمحيط الهادئ	7 520	5 170	590 370	1 126 380	75	58 430	161 620	254 630
النسبة من الحركة العالمية	22.2	19.5	26.2	26.8		36.9	29.7	29.5
أمريكا الشمالية	13 570	10 990	794 960	1 419 330	80	41 970	172 940	281 950
النسبة من الحركة العالمية	40.1	41.5	35.2	33.8		26.5	31.7	32.7
أمريكا اللاتينية والكاريبي	1 810	1 830	120 110	173 260	68	4 830	20 850	37 140
النسبة من الحركة العالمية	5.4	6.9	5.3	4.1		3.0	3.8	4.3
المجموع	33 830	26 500	2 257 080	4 201 130	77	158 390	545 070	863 090
الخطوط الدولية للدول المتعاقدة لدى الإيكاو								
أوروبا	7 230	4 490	435 740	1 022 550	77	39 370	132 970	195 500
النسبة من الحركة العالمية	42.8	57.1	52.6	40.2		29.7	36.0	34.1
أفريقيا	690	310	25 830	85 070	66	2 180	10 310	18 450
النسبة من الحركة العالمية	4.1	3.9	3.1	3.3		1.6	2.8	3.2
الشرق الأوسط	1 140	430	59 170	207 180	75	10 670	30 340	50 350
النسبة من الحركة العالمية	6.8	5.5	7.1	8.1		8.1	8.2	8.8
آسيا والمحيط الهادئ	3 880	1 160	172 710	694 280	75	52 580	117 970	182 340
النسبة من الحركة العالمية	23.0	14.7	20.9	27.3		39.7	31.9	31.8
أمريكا الشمالية	3 030	1 060	102 440	436 890	81	23 650	64 370	104 780
النسبة من الحركة العالمية	18.0	13.5	12.4	17.2		17.9	17.4	18.3
أمريكا اللاتينية والكاريبي	910	420	32 050	98 570	70	3 960	13 380	22 500
النسبة من الحركة العالمية	5.4	5.3	3.9	3.9		3.0	3.6	3.9
المجموع	16 880	7 870	827 940	2 544 540	76	132 410	369 340	573 920

ملاحظة — مجموع المناطق المنفردة قد لا يتطابق مع الأرقام الإجمالية بسبب تقريب الأعداد.

المصدر — النموذج A لإبلاغ الإيكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الإيكاو للدول التي لم تقدم تقاريرها.

الجدول (٥): الإيرادات التقديرية لحركة نقل الركاب الدولية غير المنتظمة ١٩٩٨-٢٠٠٧

بملايين الركاب الكيلومترين المنقولين										الفئة
2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	
237 320	245 105	262 560	266 590	240 720	244 930	272 790	265 460	238 380	257 190	الحركة غير المنتظمة ^١
-3.2	-6.6	-1.5	10.7	-1.7	-10.2	2.8	11.4	-7.3	6.8	نسبة التغيير السنوي (%)
2 544 540	2 365 010	2 199 940	2 015 070	1 738 510	1 736 070	1 726 580	1 790 370	1 622 250	1 512 040	الحركة المنتظمة
7.6	7.5	9.2	15.9	0.1	0.5	-3.6	10.4	7.3	3.0	نسبة التغيير السنوي (%)
2 781 860	2 610 115	2 462 500	2 281 660	1 979 230	1 981 000	1 999 370	2 055 830	1 860 630	1 769 230	مجموع الحركة
6.6	6.0	7.9	15.3	-0.1	-0.9	-2.7	10.5	5.2	3.5	نسبة التغيير السنوي (%)
8.5	9.4	10.7	11.7	12.2	12.4	13.6	12.9	12.8	14.5	الحركة غير المنتظمة كنسبة مئوية من إجمالي الحركة

١ - تشمل الحركة الجوية غير المنتظمة للخطوط المنتظمة والعمليات غير المنتظمة.

المصدر — النموذج A لإبلاغ الإيكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الإيكاو للدول التي لم تقدم تقاريرها.

الجدول (٦): حوادث الطائرات على المستوى العالمي التي تجاوزت كتلتها الإقلاعية القصوى المعتمدة ٢٢٥٠ كيلوجرام والتي نجمت عنها وفيات بين ركاب الخطوط الجوية المنتظمة ١٩٨٨-٢٠٠٧

السنة	حوادث الطائرات	خسائر في الأرواح	خسائر في الأرواح لكل ١٠٠ مليون		حوادث مميتة لكل ١٠٠ مليون		حوادث مميتة لكل ١٠٠ ٠٠٠	
			راكب كيلومتر	راكب ميل	كيلومتر طيران	ميل طيران	ساعة طيران	عملية هبوط طائرات
1988	25	711	0.05	0.08	0.20	0.32	0.13	0.18
1989	29	879	0.06	0.09	0.22	0.36	0.13	0.21
1990	25	561	0.04	0.06	0.18	0.29	0.11	0.17
1991	23	517	0.03	0.05	0.16	0.27	0.11	0.16
1992	24	972	0.05	0.09	0.16	0.26	0.10	0.17
1993	32	883	0.04	0.08	0.21	0.33	0.13	0.22
1994	23	957	0.05	0.08	0.14	0.22	0.09	0.14
1995	19	528	0.02	0.04	0.10	0.17	0.07	0.11
1996	21	1 152	0.05	0.08	0.11	0.18	0.07	0.12
1997	24	859	0.03	0.05	0.12	0.19	0.07	0.13
1998	19	856	0.03	0.06	0.10	0.14	0.06	0.10
1999	19	299	0.01	0.02	0.09	0.14	0.06	0.10
2000	18	755	0.02	0.04	0.08	0.12	0.05	0.09
2001	11	441	0.01	0.02	0.05	0.07	0.03	0.05
2002	10	653	0.03	0.03	0.05	0.07	0.02	0.05
2003	7	466	0.02	0.03	0.03	0.05	0.02	0.03
2004	8	175	0.01	0.01	0.03	0.05	0.02	0.04
2005	16	694	0.02	0.03	0.06	0.09	0.04	0.07
2006	8	365	0.01	0.02	0.03	0.05	0.02	0.04
2007	10	581	0.01	0.02	0.03	0.05	0.02	0.04

باستثناء الاتحاد السوفيتي حتى ١٩٩٢ وكمونلث الدول المستقلة بعد ذلك.

بما في ذلك الاتحاد السوفيتي حتى ١٩٩٢ ثم كمونلث الدول المستقلة بعد ذلك.

1988	28	741	0.04	0.07	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1989	29	879	0.05	0.08	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1990	29	632	0.03	0.06	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1991	28	637	0.03	0.06	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1992	28	1 070	0.06	0.09	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1993	34	941	0.04	0.08	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1994	27	1 166	0.05	0.09	0.21	0.33	0.12	0.22
1995	24	698	0.03	0.05	0.15	0.25	0.10	0.16
1996	24	1 173	0.05	0.07	0.12	0.20	0.08	0.13
1997	25	921	0.04	0.06	0.12	0.19	0.07	0.13
1998	19	856	0.03	0.05	0.09	0.14	0.06	0.10
1999	20	300	0.01	0.02	0.09	0.14	0.06	0.10
2000	18	757	0.03	0.04	0.07	0.12	0.05	0.08
2001	13	579	0.02	0.03	0.05	0.08	0.03	0.06
2002	11	667	0.02	0.03	0.05	0.07	0.03	0.06
2003	7	466	0.02	0.02	0.03	0.05	0.02	0.03
2004	9	207	0.01	0.01	0.03	0.05	0.02	0.04
2005	17	712	0.02	0.03	0.06	0.09	0.04	0.07
2006	12	751	0.02	0.03	0.04	0.06	0.02	0.05
2007	11	587	0.01	0.02	0.03	0.05	0.02	0.04

المصدر — قاعدة بيانات الايكالو لحوادث ووقائع الطيران ADREP والنموذج A لإبلاغ الايكالو بتقارير النقل الجوي.

الجدول (٧) — أمن الطيران

عدد الأشخاص الذين جرحوا أو قتلوا في أثناء أفعال التدخل غير المشروع		عدد أفعال الهجمات على التجهيزات		عدد أفعال الاستيلاء غير المشروع		عدد أفعال التدخل غير المشروع		السنة
القتلي	الجرحي	أفعال أخرى	عدد أفعال التخريب	محاولات الهجمات على التجهيزات	هجمات فعلية على التجهيزات	محاولة استيلاء	استيلاء فعلي	
166	121	—	3	0	2	6	4	1987
300	21	—	2	0	0	3	7	1988
278	38	—	2	0	0	4	8	1989
137	145	2	1	0	1	12	20	1990
7	2	2	0	0	1	5	7	1991
10	123	1	0	0	1	2	6	1992
112	38	8	0	0	3	7	30	1993
51	57	10	2	0	4	5	22	1994
2	5	3	0	0	2	3	9	1995
134	159	3	0	0	4	12	3	1996
4	2	1	1	0	2	5	6	1997
41	1	3	0	0	1	2	11	1998
4	3	1	0	0	0	2	11	1999
58	50	9	0	0	1	8	12	2000
3 525	3 217	3	1	4	7	2	7	2001 ²
186	14	2	2	2	24	8	2	2002
20	77	12	5	0	10	5	3	2003
91	8	3	4	2	2	4	1	2004
3	60	2	0	0	2	0	2	2005
2	27	8 ³	1	0	4	3	1	2006
18	33	11	0	3	2	2	4	2007

١- تشمل الهجمات في أثناء الطيران وأفعال أخرى للتدخل غير المشروع.

٢- التقارير الرسمية عن أحداث ١١/٩/٢٠٠١ في الولايات المتحدة لم تشمل عدد الوفيات والإصابات على الأرض. ولذلك، أخذت مجاميع تقديرية من مصادر وسائل الإعلام.

٣- تشمل محاولات التخريب.

المرفق ٢ : مشاريع التعاون الفني

قوائم البلدان/الأقاليم

أفغانستان

تنفيذ الخطة الانتقالية لمطار كابول الدولي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة أفغانستان الى تعزيز قدرة وزارة النقل والطيران المدني لتمكينها من تولي المسؤولية عن إدارة وتشغيل وصيانة التجهيزات والخدمات في مطار كابول الدولي، التي ستتقل من قوة المساعدة الأمنية الدولية، التابعة لمنظمة معاهدة شمال الأطلسي (الناتو) في نهاية الفترة الانتقالية التي يغطيها المشروع. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٧ ومن المتوقع أن يستمر لمدة ٣٠ شهرا.

منجزات المشروع

لم يبدأ المشروع عملياته إلا في منتصف نوفمبر ٢٠٠٧ بوصول مدير المشروع. ووصل أربعة خبراء آخرون لتولي مهامهم. وتم شراء البنود الضرورية لإنشاء المكاتب بالإضافة الى بنود ضرورية لأمن الخبراء وممتلكاتهم. واتخذ مدير المشروع الترتيبات لوصول عشرين خبيرا من خبراء المساعدة التشغيلية في مجالات مراقبة الحركة الجوية، والإنقاذ والإطفاء، والأرصاد الجوية، وخدمات معلومات الطيران، والمساعدات الملاحية وصيانة تجهيزات الاتصالات، والهندسة الكهربائية والميكانيكية، ممن يتمتعون بالخبرة في مجال التدريب.

الأرجنتين

إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني (ANAC)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الأرجنتين، الى المساعدة في إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني (ANAC) مع تزويدها بقدرات إشرافية ملائمة. ولتحقيق هذه الأهداف، سيعمل خبراء دوليون مؤهلون مع نظراء وطنيين لتأمين الانتقال السلس لعمليات الطيران المدني من سلاح الجو التابع لوزارة

الدفاع الى سلطة الطيران المدني مع مراعاة القوانين الوطنية وسياسات الايكاو وقواعدها وتوصياتها. وبدأ هذا المشروع في سبتمبر ٢٠٠٧، وتبلغ مدته التقديرية ٣٦ شهرا.

منجزات المشروع

بدأت عملية توظيف فريق من الخبراء الدوليين للمساعدة في إنشاء سلطة الطيران المدني الجديدة. ويتكون الفريق من منسق دولي للمشروع، وخبير في الاتصالات والملاحة والاستطلاع، وخبير في ادارة الحركة الجوية وخبير في شؤون النقل الجوي والشؤون القانونية، ومن المتوقع أن يبدأ هؤلاء مهامهم في الأرجنتين في يناير ٢٠٠٨ لفترة أولية مدتها ستة أشهر.

مشروع تحديث نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومة الأرجنتين الى مساعدة الحكومة على تنفيذ خدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع وفقا لوثيقة تنفيذ الخدمات والتجهيزات في الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ وكان متوقعا له أن يدوم سنتين، ولكن جرى تمديده حتى نهاية ديسمبر ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

ركزت أنشطة المشروع أساسا على شراء نظام آلي لمعالجة الرسائل، ومحاكي لنظام إدارة الحركة الجوية، ومعدات اتصالات تعمل بحزم ترددات مختلفة، ونظام ميكروويف، ومركبات للإنقاذ والإطفاء، ونظم مراقبة الاتصالات الصوتية. ونحو نهاية السنة، جرى دمج المشروعين الجارين التي تقوم الايكاو بتنفيذهما في الأرجنتين لتعزيز قيادة المناطق الجوية الأرجنتينية وتعزيز القدرات في مجال الصلاحية للطيران المدني في هذا المشروع لتسهيل نقل مهام الطيران المدني من سلاح الجو التابع لوزارة الدفاع الى سلطة الطيران المدني الجديد المقرر إنشاؤها.

تعزيز مركز قيادة المناطق الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الأرجنتين، الى توفير موظفين متخصصين وطنيين، وشراء المعدات، وتقديم التدريب الدولي والوطني لموظفي قيادة المناطق الجوية الأرجنتينية، وكذلك القيام بأنشطة أخرى قد تكون ضرورية لدعم سلطات الطيران في تصريفها لمسؤولياتها. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ ومن المتوقع أن يدوم ٥ سنوات.

منجزات المشروع

دعمت الايكالو المشروع عن طريق تعيين خبراء في مجال الطيران المدني وموظفين للدعم الإداري للعمل في قيادة المناطق الجوية الأرجنتينية، بما في ذلك موظفين من الفئة التخصصية من المواطنين المحليين والخبراء الفنيين في مختلف التخصصات. وقد أتاح هذا الدعم لقيادة المناطق الجوية الأرجنتينية أن تطور قوى عاملة مؤهلة من الموظفين التخصصيين الوطنيين في مجال الطيران المدني وتحفظ بها.

صلاحية الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يمول من خلال اتفاق بين وزارة الدفاع الأرجنتينية، وقيادة المناطق الجوية الأرجنتينية والايكاو، الى تعزيز قدرات الحكومة الأرجنتينية في مجالات ترخيص الصلاحية للطيران، واستمرار الصلاحية للطيران، وتدريب وترخيص العاملين الفنيين بمجال الطيران ومراقبة السلامة. وقد جرى تمديد المشروع، الذي بدأ في عام ١٩٩٣ لفترة مبدئية مدتها ثلاث سنوات، الى نهاية عام ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

عين المشروع خبراء وطنيين في المديرية الوطنية لصلاحية الطائرات للطيران (DNA) للقيام بأمر كثيرة من بينها إدارة السجل الوطني للطائرات وترخيص صلاحية الطائرات المدنية ومحطات التصليح. وقدم المشروع تدريباً شاملاً لمهندسي المديرية والمفتشين فيها والموظفين الفنيين الآخرين في مجالات تنظيمات صلاحية الطائرات للطيران وصيانة الصلاحية. وشمل هذا التدريب أيضاً المفتشين من دول في إقليم أمريكا اللاتينية. وإن توظيف والتدريب المنتظم للموظفين الفنيين في مجال الطيران والمفتشين في مجال صلاحية الطائرات للطيران ضمن تحقيق درجة عالية من الاحتفاظ بالموظفين للمديرية، مما عزز قدراتها على مراقبة السلامة وضمن الامتثال للقواعد الدولية المنطبقة.

بوليفيا

مراقبة السلامة الجوية والملاحة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بوليفيا، الى تمكين المديرية العامة للطيران المدني من مواصلة أداء مسؤولياتها بكفاءة في مجال مراقبة السلامة الجوية، وتعزيز وحدة الملاحة الجوية والمعهد الوطني للطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ ومن المتوقع أن يدوم ٥ سنوات.

منجزات المشروع

أدى تعيين ١٣٥ موظفا تخصصيا وطنيا الى ضمان درجة عالية من الاحتفاظ بالموظفين والى زيادة سنوية في متوسط أقدمية الموظفين في المديرية العامة للطيران المدني. وتلقى موظفو المديرية العامة للطيران المدني ما مجموعه ٣٧٢ ٤ ساعة من التدريب في مجالات إجازة العاملين، والعمليات، وصلاحية الطائرات للطيران، والملاحة الجوية، وأمن الطيران، والتسهيلات، والإدارة، والشؤون القانونية، وعلم الكمبيوتر، بما في ذلك التدريب باستخدام منح الزمالة، وشاركوا في ٤٦ ندوة/مؤتمر على المستوى الدولي. وتلقى ٢٠٥ متخصصين تدريباً على أمن المطارات. واتخذت التدابير لتحقيق التجانس بين لوائح الطيران البوليفية وملاحق اتفاقية شيكاغو ووضعت الإجراءات التي تحكم أنشطة المديرية العامة للطيران المدني. وأنشئ قطاع منع الحوادث ونظمت ٥٠ ندوة في مجال الأمن. وجرى إعداد نظام الطيران المتكامل وجرى تنفيذه مما جعل من الممكن انشاء نظام الادارة الآلية للطائرات المسجلة في بوليفيا، وتمت الموافقة على خطة الملاحة الجوية الوطنية. وقد انخفض معدل الحوادث والوقائع بنسبة ٥٠ في المائة في سنة ٢٠٠٧، بالمقارنة الى معدلات سنة ٢٠٠٦.

بوتسوانا

المساعدة على إنشاء سلطة للطيران المدني في بوتسوانا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة بوتسوانا، إلى إنشاء بنية فعالة للطيران المدني تلبي التطورات الديناميكية في صناعة الطيران، ومتطلبات التنمية الاجتماعية والاقتصادية في البلاد التي تنهض بالتجارة والسياحة. وقد تم تمديد فترة هذا المشروع إلى سنة ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

أعد خمسة خبراء من الايكاو الوثائق الأساسية لتنفيذ المشروع، وعاد أربعة منهم الى أوطانهم. وتم تسلم طلبات لاختيار فريق الإدارة العليا بما في ذلك تعيين رئيس الموظفين التنفيذيين وسكرتير وستة مديرين على أساس شروط وأحكام الخدمة بالإضافة الى تقرير مستويات الأجور من جانب وزارة الأشغال والنقل. وقبلت الوزارة اقتراحا بإنشاء وحدة مستقلة للتحقيق في حوادث/وقائع الطائرات، وهو الاقتراح الذي أعده منسق المشروع التابع للايكاو. وانتهى منسق المشروع من إعداد مسودة لوائح تتعلق بحوادث/وقائع الطائرات. ووافقت الوزارة، من حيث المبدأ، على الحاجة الى ضم مزيد من خبراء الايكاو الى المشروع فور تعيين أعضاء فريق الإدارة العليا، وذلك لمساعدة سلطة الطيران المدني في المراحل الأولية لأنشطتها. وسوف تتضمن هذه الأنشطة إعداد خطة أعمال مدتها خمس سنوات، وصياغة قانون عام للنقل الجوي، وتعيين موظفي المستوى الإداري المتوسط، ونقل و/أو الاحتفاظ بالموظفين، وصياغة مصفوفة السلطة، وإعداد خطة تدريبية والموافقة على الشروط والأحكام

العامة للوائح الخدمة التي أعدها خبير استشاري تابع للإيكافو في مجال الموارد البشرية. وتم إعداد خطة عمل شاملة منقحة بهذا الصدد وقدمت الخطة إلى مقر الإيكافو وإلى وزارة الأشغال والنقل.

البرازيل

مشروع المساعدة الفنية للشركة البرازيلية لبنية المطارات الأساسية (INFRAERO) من أجل تخطيط المطارات*

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة البرازيل من خلال الشركة البرازيلية المعنية بالبنية الأساسية للمطارات العامة (INFRAERO)، إلى تحسين قدرات هذه الشركة على التدريب الفني، بالإضافة إلى تخطيط وإدارة البنية الأساسية للمطارات، وذلك من خلال وضع خطط رئيسية للمطارات مشتقة من خطط تطوير المطارات الراهنة. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ وكان من المتوقع أن يدوم ١٢ شهراً. وبناء على موافقة الوزارة، تم تمديد فترة المشروع لغاية ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

وفقاً لخطة العمل المعتمدة والمنقحة بمساعدة أربعة خبراء وطنيين تم تعيينهم مؤخراً، نفذ المشروع دراسة استقصائية بهدف تحديث خطط تطور المطارات الحالي. وقدم المشروع التعليمات سارية النفاذ في المؤسسات الحكومية الأساسية للطيران المدني لتطوير مواقع المطار كما تم تجميع الإحصائيات للحركة الجوية السنوية بالنسبة للسنوات الخمس، والعشر، والعشرين المقبلة بما في ذلك بيانات ساعات الذروة بالنسبة إلى المدارج وساحات وقوف طائرات الشحن والركاب ومحطات الركاب النهائية. وعلى أساس هذه الإحصائيات، أعطيت التعليمات إلى المؤسسات البرازيلية المعنية بنشاطات المطارات، مما سيسهل تكيف المطارات للطلبات المتوقعة على الحركة.

البحث والتدريب في مجال الطيران المدني

هدف المشروع

يتمثل الهدف الرئيسي لهذا المشروع، الذي تموله حكومة البرازيل، إلى تعزيز المؤهلات التخصصية وقدرات البحث لدى نظام الطيران المدني البرازيلي، وذلك من خلال تقديم الدعم الفني والموارد البشرية والمعدات والتدريب إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في يوليو ٢٠٠١، وكانت مدته في البداية خمس سنوات، وتم تمديده حتى ديسمبر ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

تم تنفيذ ٥٧ مهمة دولية مرتبطة بنشاطات المشروع، ومن بينها مشاركة الموظفين في مؤتمرات وندوات. وقدمت ١٨ منحة وطنية و ٤ منح دولية في مجالات هندسة المجال الجوي والسلامة الجوية وأمن الطيران وصلاحية الطائرات للطيران. وجرى إعداد تقارير عدة عن مسائل العوامل البشرية وقدمت هذه الى مؤتمرات دولية. وتم من خلال المشروع شراء مطبوعات دولية بخصوص الأمن والسلامة والبنية التحتية للمطارات وتنمية البحوث. وتمت الاستعانة بخبراء لإعداد الدورات التدريبية والكتيبات حول الطائرات وطائرات هليكوبتر، وتعديل امتحان الكفاءة اللغوية للغة الانجليزية الذي يستخدم لأعضاء طاقم الطيران البرازيليين وفقا لاشتراطات الايكاو.

تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة البرازيل، الى إعداد وتنفيذ النظم الجديدة للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وفقا لخطة الملاحة الجوية الإقليمية في الكاريبي وأمريكا الجنوبية، ووفقا لقواعد الايكاو وتوصياتها الدولية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠١ لمدة خمس سنوات، وتم تمديده حتى ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

واصل المشروع إحراز التقدم في إعداد قوى عاملة مؤهلة من خبراء الملاحة الجوية في إدارة مراقبة المجال الجوي (DECEA) للانتقال بنجاح الى نظم CNS/ATM. وقد نفذ خبراء من إدارة المراقبة عشرين مهمة دولية للمشاركة في زيارات فنية ومؤتمرات وندوات بشأن نظم CNS/ATM، وتم تنفيذ خمس منح وطنية. وتم انشاء مركز للملاحة الجوية بدعم من معهد مراقبة المجال الجوي في ساو خوزيه دوس كامبوس، ونقل المعهد الى ريو دي جانيرو حيث يعمل الآن بطاقته الكاملة. وتم إعداد دورات تدريبية عديدة وجرى تنفيذها في المعهد بمشاركة خبراء وطنيين، ومنها دورات حول خدمات معلومات الطيران، وعمليات الرادار، وشبكة اتصالات الطيران. وتم أيضا إعداد بعض دورات التعليم عن بعد. وانتهى إعداد الوصف الكامل لموارد CNS وموارد الأقمار الصناعية المتوفرة في البلاد. وتم تركيب وصيانة منصة الاختبارات البرازيلية التي تتضمن خمس محطات اختبار مرجعية، ومحطة اختبار رئيسية. وأجريت اختبارات نظم التقويم بالأقمار الصناعية لتحليل وسائل تقويم أداء إشارات نظام الملاحة العالمي بالأقمار الصناعية، مع مراعاة ظروف البيئة البرازيلية ومقتضياتها. وجرى تركيب محطة اختبار أرضية لنظام التقويم في مطار غالباو، وأضيفت الى البرنامج الدولي لترخيص نظم التقويم الأرضية من أجل الاستعمال التشغيلي. وجرى أيضا إعداد مشروع مشترك مع إدارة الطيران الفيدرالية (FAA) لتنفيذ طرق جوية على أساس مفهوم الأداء الملاحي المطلوب لملاحة المنطقة.

جمهورية الكونغو الديمقراطية

مشروع إعادة تأهيل المطارات/ممرات الهبوط

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله إدارة عمليات حفظ السلام التابعة للأمم المتحدة (UNDPKO)، إلى تعزيز البنية الأساسية والخدمات الملاحية في ١٣ مطاراً وممر هبوط مخصصة لاستعمال بعثة الأمم المتحدة في جمهورية الكونغو الديمقراطية (MONUC)، وذلك بتقديم مساعدة فنية وتنظيم دورات تدريبية لتجديد المعارف لمراقبي الحركة الجوية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكان مقرراً أن يستمر مدة ١٨ شهراً ولكن تم تمديده لغاية نهاية شهر أبريل ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

صممت دورات تدريبية بشأن خدمات معلومات الطيران (AFIS) لتدريب الموظفين الذين يديرون حالياً أبراج مراقبة الحركة الجوية في ١٣ مطار/ممر هبوط في جمهورية الكونغو الديمقراطية. وقد تم تعزيز مستوى السلامة بنجاح من خلال تنظيم برنامج تدريبي شامل. ويركز التدريب في أثناء العمل على إدارة الحركة الجوية، والمتطلبات التشغيلية للاتصالات والملاحة والاستطلاع، وخدمات البحث والانقاذ بهدف تحديث الخدمات المتقدمة. وأنشئت لجنة توجيهية للطيران في جمهورية الكونغو الديمقراطية يقوم في إطارها جميع الأطراف بتقديم الخطوط الإرشادية والتوجيه. ومن المقرر أن يبدأ في أوائل سنة ٢٠٠٨ برنامج لصيانة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وذلك لتحديث البيانات المسجلة خلال المسح السابق للمطارات باستعمال نظام الايكار الجيوديسي العالمي النموذجي لعام ١٩٨٤ (WGS-84) المبني على كوكب الأرض. ومن المتوقع أن يعزز هذا المشروع من مستويات السلامة في جميع المطارات التي تعمل بنظام الاقتراب غير الدقيق لملاحة المنطقة باستخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية. وأعيد فتح مطار غوما بواسطة المشروع الذي تديره الايكار، وذلك لاستقبال جميع المشغلين الجويين بعد الانفجار البركاني في يناير ٢٠٠٢ والذي ألحق أضراراً بالمدرج والممر الأرضي للطائرات بسبب رواسب تدفع الحمم البركانية. وسوف يسمح بإعادة رصف المدرج والممر الأرضي وساحة الوقوف باستقبال طائرات الركاب من حجم طائرة بوينغ ٧٢٧، وأعدت مواصفات فنية لأغراض المناقصات وبدأ استخدامها.

الاكوادور

تعزيز قطاع الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الاكوادور وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، الى إعداد خطة ملاحه جوية وطنية في إطار خطة رئيسية لتنمية الطيران المدني، والى تقديم المشورة الى الحكومة بشأن منح امتياز لتشغيل المطارات الحالية والجديدة في كيتو وغواياكيل والى إعادة تصميم البنية التنظيمية للمديرية العامة للطيران المدني وتحديث قدرات الموارد البشرية عن طريق تدريب الموظفين وتوسيع قدراتهم الى أقصى حد للاضطلاع بمسؤولياتهم في مجال مراقبة السلامة. ومن المتوقع أن يدوم هذا المشروع، الذي بدأ في سنة ١٩٩٨، تسع سنوات.

منجزات المشروع

سهّل هذا المشروع التوظيف والتدريب والاحتفاظ بمهنيين متخصصين مؤهلين وخبراء فنيين في مجال الطيران المدني في مدن كيتو وغواياكيل وغالا باغوس، مما عزز من قدرات سلطة الطيران على المراقبة والتفتيش. وفي نهاية سنة ٢٠٠٧، أعادت المديرية العامة للطيران المدني إصدار طلبات الشراء التي كانت معلقة، وطلبت من الموردين تأكيداً للعروض التي قدموها بصدد الرادار الثانوي المقرر تركيبه في سان كريستوبال (غالا باغوس)، ويتوقف تركيبه على إصدار ترخيص من وزارة البيئة في الإكوادور، وبصدد أعمال صيانة معدات الرادار وشبكة المحطات ذات الفتحات الصغيرة جدا (VSAT) (المرحلة ١) بمطار ماريسكال سوكري في كيتو، وبدأ تنفيذ معدات DVOR/DME في مطار ايل كوكا.

مصر

برنامج تدريب لشركة مصر للطيران

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة مصر للطيران الى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي لهذه الشركة من خلال إدخال نهج "تدريب" في ادارة التدريب التابعة لها. وتم تنفيذ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

من خلال المشاركة في حلقة تدريب للتدريبية للمديرين، جرى تدريب كبار موظفي المعهد التدريب على أعمال الطيران المدني بشأن مبادئ الاستخدام الفعال لبرامج التدريب القياسية وغيرها من منهجيات

التدريب المتطورة. وتم إعداد برنامجين قياسييين للتدريب وفقا لمعايير ترينير وتم تكييف برنامجين مستوردين في ضوء الاحتياجات المحلية. وتم التدريب في أثناء العمل لاثنتين من معدي الدورات الوطنية حول عملية إعداد الدورات، وحظي الاثنان باعتراف وحدة ترينير المركزية باعتبارهما من معدي دورات ترينير المؤهلين. ومنحت الوحدة المركزية لمعهد مصر للطيران عضوية كاملة في برنامج ترينير.

غينيا الاستوائية

توطيد القدرة الوطنية والتنظيمية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله برنامج الأمم المتحدة الانمائي وحكومة غينيا الاستوائية، الى وضع لوائح طيران شاملة لغينيا الاستوائية، وإنشاء وحدة لتفتيش العمليات وصلاحيات الطائرات للطيران وترخيص الطائرات وإجازة موظفي عمليات الطيران. ويتضمن المشروع أيضا تقديم المساعدة التشغيلية المباشرة في عدة مجالات، مثل عمليات شركات الطيران، والمطارات، وصيانة المساعدات الملاحية، والهندسة الكهربائية، بالإضافة الى تدريب موظفي الطيران المدني وتحضير خطة رئيسية لتطوير الطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ ومن المتوقع أن يدوم أربع سنوات.

منجزات المشروع

حسن المشروع من الرقابة الإشرافية على شروط صلاحية الطائرات للطيران وإجازة العاملين وتم إبلاغ شركات الطيران بإجراءات الحصول على شهادة مشغل جوي. ووضعت منهجيات لاعتماد و/أو ترخيص المطارات. وقدم التدريب على أمن الطيران للعاملين الوطنيين. واعتمد الهيكل التنظيمي الجديد للمديرية العامة للطيران المدني، وتم تزويدها بالمواد والمكاتب، ووسائل النقل والحاسب الآلية.

جزر فيجي

إعداد خطة للموارد البشرية والتدريب في مجال الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني لجزر فيجي، الى تقديم الخبرة للسلطة في مجال إدارة الطيران المدني، من أجل زيادة فاعلية استخدام الموارد، وإعداد خطة رئيسية للموارد البشرية في مجال الطيران المدني، للوفاء بالالتزامات الدولية والإقليمية الوطنية، واحتياجات صناعة النقل الجوي،

بالإضافة الى متطلبات برنامج الايكو العالمي لمراقبة السلامة وتدقيق الأمن. وبدأ المشروع في سنة ٢٠٠٧، وكان متوقعا أن يستمر لمدة ستة أشهر.

منجزات المشروع

بدأ خبيرا الايكو في مجال تنظيم وتخطيط الطيران المدني والتدريب بمجال الطيران المدني في استعراض الهيكل التنظيمي الحالي لسلطة الطيران المدني لجزر فيجي، وصلاحياتها ومسؤولياتها ومهامها كسلطة تنظيمية، وتقييم الاحتياجات من الموارد البشرية في كل مجال وتخصص لدى مختلف إدارات السلطة. وبالتوازي مع ذلك، بدأ الخبيران في إعداد خطة توظيف للاستعانة بموظفين إضافيين، ولإعداد برنامج لتدريب الموظفين الحاليين والجدد.

غواتيمالا

توسيع وتحديث مطار لا أورورا الدولي في غواتيمالا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا، الى المساعدة في توسيع وتحديث مطار لا أورورا الدولي، غواتيمالا سيتي، وتأكيد الامتثال للمتطلبات التشغيلية والأمنية في القواعد التنظيمية الوطنية، وقواعد وتوصيات الايكو الدولية، بالإضافة الى الخطة الإقليمية للملاحة الجوية. وتم تنقيح المشروع بحيث يتضمن تمويل توسيع المطار. وبدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ وكان متوقعا أن يستمر لمدة سنتين، ولكن جرى تمديده حتى نهاية ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

في سنة ٢٠٠٧، استمر تنفيذ المرحلة الأولى من الخطة الرئيسية لزيادة الطاقة التشغيلية لمبنى المطار. ونفذت أعمال بالعلاقة الى عقود الانشاء الرئيسية والعقود الرئيسية لشراء وتركيب المعدات، وتجاوز التقدم المحرز نسبة ٨٠ في المائة في هذه المجالات. وأدى ذلك التقدم الى تحقيق منجزات كبيرة بالعلاقة الى تعزيز سلامة وكفاءة عمليات المطار والتنمية الاقتصادية في غواتيمالا، وأحرزت المديرية العامة للطيران المدني مستوى الدرجة الأولى في تصنيف إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية. ومكّن ازدياد سعة المطار قدوم شركات طيران جديدة الى غواتيمالا. ومع زيادة الطابع التنافسي للقطاع، كانت هناك انخفاض مقابل في متوسط تكلفة النقل الجوي في غواتيمالا وزاد حجم الحركة الجوية بصورة كبيرة. وحدثت زيادة كبيرة في نوعية خدمة الركاب.

تطوير وتحديث مطار موندو مايا الدولي في بيتين، غواتيمالا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا ومؤسسة غواتيمالا للسياحة (INGUAT)، الى مساعدة المديرية العامة للطيران المدني في تحديث مطار موندو مايا الدولي في بيتين وفقا للقواعد القياسية الدولية والقواعد التنظيمية الوطنية المطبقة. وبدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ وكان من المتوقع أن يستمر سنة واحدة، الا أنه تم تمديده الى سنة ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

عدّل التشريع الخاص بتجديد قطاع الطيران الوطني وقدمت اقتراحات من بينها إنشاء كيان مستقل ذاتيا لإدارة المطار. وقدمت توصيات بخصوص التشغيل التجاري للمطارات. وشكلت هذه التوصيات أساسا لإصدار مشروع قانون في السنوات القادمة، ولوضع الشروط الخاصة بإعلان مناقصة لتوسيع المساحات التجارية في المطار الدولي. وسوف يسهّل تحديث المطار الاستجابة لتزايد الطلب على الحركة الجوية، مع تحقيق التنمية الملازمة لذلك في المنطقة بأكملها.

تحديث كامل لنظام المطارات الوطنية في غواتيمالا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا، الى المساعدة على التخطيط الانمائي وتحديث منشآت وخدمات كل من المطارات المحلية في كوبان، اسكيولاس، خيخيتانغو، بويرتو باربيوس، كيزالتانغو وريتاخوليو، وفقا للقواعد القياسية المطبقة. وبدأ هذا المشروع في ٢٠٠٥ وكان من المتوقع أن يستمر لمدة سنة واحدة وقد تم تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

تضمنت الأنشطة المنفذة في اطار هذا البرنامج، رصف المدرج وإنشاء مبنى محطة الركاب في مطار كترالتانغو، وإنشاء مباني إدارية في مطار موندو مايا الدولي، وتجديد مبنى المديرية العامة للطيران المدني. ونفذ حوالي ٧٠ في المائة من الأشغال المدنية وينتظر الانتهاء منها في غضون الأشهر الستة القادمة.

الهند

الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو — مطار حيدرآباد الدولي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة مطار حيدرآباد الدولي المحدودة، الى مراجعة التصميم المفصلة لتسهيلات وتجهيزات المطار (باستثناء نظم CNS/ATM ونظم الأرصاد الجوية للطيران)، ولضمان الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. ويهدف أيضا المشروع الى مراجعة دليل المطارات الذي ستعده شركة مطار حيدرآباد الدولي وإجراء تفتيش مستقل للسلامة يغطي التسهيلات والتجهيزات المنفذة قبل التقدم بطلب الى المديرية العامة للطيران المدني في الهند للحصول على ترخيص للمطار ومراجعة نظام ادارة السلامة وتقديم المشورة الى شركة مطار حيدرآباد الدولي عن أي سد لازم للثغرات. وقد بدأ المشروع في يناير ٢٠٠٦ ومن المتوقع تنفيذه على مدار ٢٧ شهرا.

منجزات المشروع

قام مهندس مطارات من الايكاو ومهندس كهربائي ميكانيكي من الايكاو بمراجعة التصميم المفصلة والانشاءات التي تمت في منطقة العمليات المراقبة والتسهيلات الكهربائية-الميكانيكية في مطار حيدرآباد الدولي للتأكد من امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية والارشادات الصادرة عن الايكاو، ونشر تقارير مفصلة عن نتائج هذه المراجعات.

دراسة ملاحية - مطار مومباي الدولي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة المطارات الهندية، الى اجراء دراسات ملاحية لمطار مومباي الدولي للوقوف على تأثيرات الانشاءات الجديدة على سلامة وانتظام عمليات المطارات وفقا لمعايير اجراءات الايكاو الخاصة بخدمات الملاحة الجوية-عمليات الطائرات (PANS-OPS). وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٦، وكان متوقعا أن يدوم حوالي شهرين، ولكن جرى تمديده ليغطي اجراء دراسة أخرى في سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

أرسلت الايكاو خبيرا لها في مجال (PANS-OPS) الى مومباي لفترة ٣ أسابيع لتقييم امتثال ٢٨ عائقا بالقرب من مطار مومباي الدولي لقواعد وتوصيات الايكاو، واستعراض طرق الحركة الجوية التي تطبق فيها قواعد الطيران البصري، بالاضافة الى التأثيرات المحتملة على السلامة والعمليات. ونشرت النتائج في تقارير مفصلة.

دراسة مبدئية حول تشغيل مطارين في غوا

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي تموله حكومة ولاية غوا، الى دراسة الاستمرارية الاقتصادية وفاعلية القيام بعمليات متزامنة في مطار دابوليم ومطار جديد سيجري إنشاؤه في موبا. ونفذ المشروع في شهر واحد في سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

أرسل فريق من الايكاو يتكون من خبير في العمليات والتخطيط وخبير في تنبؤات الحركة واقتصاديات النقل الى موقع المشروع لمدة أسبوعين لاستعراض تنبؤات الحركة وبرامج الاستثمارات الرأسمالية وبيانات السوق بغية الوقوف على التأثير المالي والاقتصادي للتشغيل المحتمل لمطارين، ووضع توصيات لهذا الغرض. ونشرت النتائج في تقرير مفصل.

دراسة ملاحية — بلغوم

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الذي مولته سلطة المطارات الهندية، إجراء دراسة للوقوف على تأثيرات انشاء مزرعة لانتاج الطاقة بقوة الرياح بالقرب من مطار بلغوم. ونفذ المشروع في شهر واحد في سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

قام خبير إجراءات PANS-OPS الصادرة عن الايكاو، الذي أرسل الى موقع المشروع لمدة شهر، بتحليل ما قد يكون لإنشاء المزرعة من تأثير على السلامة وعلى كفاءة العمليات، وأعد تحليل لمخاطر وجود عوائق ملاحية بالقرب من مطار بلغوم. ونشرت النتائج في تقارير مفصلة.

التحقق من الامتثال لقواعد وتوصيات الايكاو — مطار بنغالور الدولي

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي تموله شركة مطار بنغالور الدولي المحدودة، الى التحقق من الالتزام بقواعد وتوصيات الايكاو في تسهيلات ومعدات المطار. وبدأ المشروع في نوفمبر ٢٠٠٧ ويتوقع أن يدوم ثمانية أشهر.

منجزات المشروع

نفذ المرحلة الأولى من المشروع فريق من الايكافو يتكون من مهندس مطار، ومهندس كهربائي- ميكانيكي للمطارات وخبير لشؤون السلامة في نظم تزويد الطائرات بالوقود، وأجرى الفريق استعراضا فنيا لتصميم تسهيلات ومعدات المطار. ونشرت النتائج في تقرير مفصل.

تطوير/تحديث مطار دلهي الدولي**هدف المشروع**

يهدف المشروع، الذي تموله شركة مطار دلهي الدولي المحدودة، الى المساعدة في الاستعراض الفني لتصميم وبناء وتركيب مرافق منطقة تحركات الطائرات التي أوكلت الى مقاول الأعمال الهندسية والمشتريات والانشاء، مع التركيز أولا على التحقق من الامتثال لقواعد وتوصيات الايكافو في التسهيلات والمعدات بمطار دلهي الدولي. وبدأ المشروع في نوفمبر ٢٠٠٧ ويتوقع أن يدوم ١٣ شهرا.

منجزات المشروع

نفذ المرحلة الأولى للمشروع فريق من الايكافو يتكون من مهندس مطار، وخبير في رصف المطارات، وخبير في الانقاذ وإطفاء الحريق، وخبير في سلامة تجهيزات تزويد الطائرات بالوقود، وأجرى الفريق استعراضا فنيا لتقرير أساس التصميم بما فيه الرسومات والمواصفات الفنية وبيانات طرائق الانشاء لمطار دلهي الدولي. ونشرت النتائج في تقرير مفصل.

لجنة استعراض تقييد العوائق**هدف المشروع**

يهدف المشروع، الذي مولته سلطات المطارات الهندية، الى مساعدة لجنة استعراض تقييد العوائق التابعة لسلطة المطارات على وضع سياسة للدراسة الملاحية المتعلقة بموضوع الخلوص من العوائق بالقرب من المطارات. ونفذ المشروع في غضون أسبوعين في ديسمبر ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

شارك خبير في أسطح الخلوص من العوائق في المطارات من الايكافو في المناقشات التي عقدتها لجنة استعراض تقييد العوائق، التي تساعد سلطة المطارات الهندية على وضع سياسة حول نطاق الدراسات الملاحية الواجب اجرائها للتحقق من الامتثال لشروط الخلوص من العوائق بالقرب من المطارات حسبما تقتضيه قواعد وتوصيات الايكافو.

جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية

الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية التابعة الايكاو — تطوير مطار لوانغ نامثا

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي يموله البنك الآسيوي للتنمية، الى استعراض ورصد تنفيذ البروتوكول وإعداد تقارير عنه على مراحل محددة مسبقا للتأكد من امتثال تصميم المطار بالعلاقة الى قواعد التشغيل والسلامة ذات الصلة، حسبما تنص عليه قواعد وتوصيات الايكاو، وغيرها من الممارسات المقبولة على نطاق صناعة النقل الجوي بأكملها. وقد بدأ المشروع في سنة ٢٠٠٦ ومدته المقترحة ٢٤ شهرا.

منجزات المشروع

أرسل مهندس معماري للمطارات من الايكاو الى موقع المشروع في أبريل لمدة ٤ أيام لاستعراض بارامترات التصميم، بالإضافة الى تصميم مشروع المطار. ونشرت النتائج في تقرير مفصل.

نيجيريا

برنامج "تدريب" لنيجيريا

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي تموله وزارة الطيران الاتحادية النيجيرية، الى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي لكلية تكنولوجيا الطيران النيجيرية، من خلال استخدام نهج تدريب لالاىكاو في قسم التدريب التابع للكلية. وبدأ المشروع في سنة ٢٠٠٧ لمدة سنة واحدة حسب الخطة الموضوعية.

منجزات المشروع

من خلال المشاركة في حلقة العمل التي نظمها برنامج تدريب لمعدي الدورات التدريبية، جرى تدريب عدد من الأفراد في مركز تدريب كبار العاملين بمجال الطيران المدني على مبادئ الاستخدام الفعال للبرامج التدريبية القياسية وغير ذلك من منهجيات التدريب المتقدم. ومن المقرر إعداد ثلاث وحدات تدريبية نموذجية في إطار المشروع. وقد تم إعداد برنامج تدريبي جديد وفقا لقواعد تدريب، وجرى إعداد وحدتين أخريين. وبالإضافة الى ذلك، جرى تكيف برنامجين مستوردين مع الاحتياجات المحلية. وحصل أربعة من معدي الدورات الوطنيين على تدريب في أثناء العمل بصدد عملية إعداد الدورات، واعترفت بهم وحدة تدريب المركزية باعتبارهم من المؤهلين لإعداد دورات تدريب. ومنحت وحدة تدريب المركزية العضوية الكاملة لكلية تكنولوجيا الطيران النيجيرية في برنامج تدريب.

عُمان

تطوير قطاع الطيران المدني وتقديم الدعم الفني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة عُمان، الى توفير دعم مستمر للمديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية في المجالات المتعلقة بمراقبة الحركة الجوية وهندسة المطارات وعمليات الطيران وصلاحيات الطائرات للطيران، والإسهام في تطوير وكالة تنظيمية فعالة، مع تشجيع إنشاء نظام مأمون واقتصادي للنقل الجوي. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٣ وكان من المعتزم أن يدوم ٨ سنوات. غير انه تم تمديده على أساس سنوي بناء على طلب المديرية العامة للطيران المدني.

منجزات المشروع

طلبت المديرية العامة للطيران المدني تمديد هذا المشروع لتحسين سلامة الطيران. واستمرت نشاطات المشروع في تحسين الهيكل التنظيمي والاجراءات لادارة سلامة الطيران، لا سيما في مجالي صلاحية الطائرات للطيران والإجازة حيث تم تحقيق الأهداف المتوخاة من المشروع. وأحرز المشروع تقدماً في إعداد تنظيمات الطيران المدني وإجراءاتها وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

بنما

تعزيز مطار توكومين الدولي في بنما

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله مطار توكومين الدولي، الى مساعدة حكومة بنما على تحديث تجهيزات هذا المطار، بما في ذلك إدارة المشاريع الرامية الى توسيع المطار وشراء المعدات الضرورية لتشغيله، وضمان تشغيل عمليات المطار طبقاً لقواعد وتوصيات الايكاو الدولية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ لمدة سنة في البداية ولكن تم تمديده لغاية نهاية سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

واصل المشروع تسجيل تقدم في توسيع وتحديث التجهيزات في مطار توكومين الدولي بما في ذلك مبنى الركاب. وقد وصل تنفيذ نظم المطار المتكاملة الى مرحلته النهائية. وتمت عملية شراء محطة طاقة كهربائية للطوارئ وجرى شراء معدات المطار اللازمة الأخرى. وأعلنت مناقصة دولية لشراء

محطة لمعالجة المياه. وبدأت المرحلة الثالثة لتوسيع المطار، التي تشمل إنشاء مبنى ركاب جديد ومباني للمكاتب الإدارية، وذلك من خلال منح عقد لإعداد التصاميم اللازمة.

إعادة هيكلة الطيران المدني وتنمية الموارد البشرية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بنما، الى تعزيز القدرة المؤسسية لسلطة الطيران المدني حتى تزاوُل مهامها كمنظمة حديثة وفقا لقوانين إنشائها ومسؤوليات الحكومة الناشئة عن اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها. وبدأ المشروع في سنة ١٩٩٩ وكان متوقعا أن يدوم خمس سنوات، ولكن جرى تمديده الى سنة ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

نفذت أنشطة في مجالات مختلفة من بينها تدريب موظفي الإدارة العليا في قطاعات النقل الجوي، وتفتيش السلامة، وصيانة المطار، والتصليحات الرئيسية. وقدم التدريب الأساسي بمجال أمن الطيران لموظفين جدد. ونظمت مشاورات بخصوص نظم الرادار والسلامة الجوية ونظم الكمبيوتر، ونهج بطاقة الدرجات المتوازنة (مؤشرات الأداء) والقواعد القياسية للطيران وخدمات الطيور، وعمليات المطار، والضرائب، وتسجيل وتوطين المعدات الملاحية، وشراء نظام لمعالجة رسائل الطيران، وقاعدة بيانات بشأن خدمات معلومات الطيران، وخدمة معلومات آلية في المحطة النهائية وتحديث النظام المتكامل للوائح الطيران، بالإضافة الى المعدات والخدمات المتصلة بذلك.

باراغواي

دعم المديرية الوطنية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف مشروع التنفيذ الوطني هذا التابع لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والذي تموله حكومة باراغواي، الى تعزيز المؤسسي لمديرية الطيران المدني وتنمية قدراتها لتوفير خدمات الملاحة الجوية، بالإضافة الى تحديث البنية الأساسية للملاحة الجوية وفقا لقواعد وتوصيات الايكاو وخطة الملاحة الجوية الإقليمية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ وكان متوقعا أن يدوم سنة واحدة، ولكن جرى تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

ركزت نشاطات المشروع على تحديث التجهيزات الملاحية ومرافق المطار. وتم شراء وتشغيل نظام لمعالجة رسائل الطيران. وفي مجال سلامة الطيران، جرى تحديث الأدلة للطائرات التي تستخدم مطارات باراغواي بشكل منتظم.

بيرو

تحديث الهياكل الأساسية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بيرو، الى تقديم المساعدة الى الإدارة العامة للطيران المدني من أجل تعيين الخبراء الدوليين والمتخصصين والخبراء الفنيين الوطنيين، وتقديم التدريب المتخصص لموظفي الطيران المدني، وشراء المعدات، ومشاركة موظفي الإدارة العامة للطيران المدني في البعثات حسب الاقتضاء، وذلك لكي تتمكن سلطة الطيران المدني من تطوير قدراتها على مراقبة السلامة وفقاً لقواعد وتوصيات الايكاو الدولية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٢ وانتهى في يونيو ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

شملت نشاطات المشروع تعيين خبراء ومفتشين في مجال الطيران المدني من الإدارة العامة للطيران المدني في مجالات العمليات وصلاحيات الطائرات للطيران وأمن الطيران والتحقيق في الحوادث والملاحة الجوية والاستشارة القانونية وسياسات الطيران المدني والتدريب، وساهم كل ذلك في الاحتفاظ بالقوى العاملة من المهنين المؤهلين في مجال الطيران المدني. وقدم المشروع ٢٣ منحة زمالة للتدريب في مجالات محاكيات الطيران وتكنولوجيا المعلومات، والعوامل البشرية، وضمان الجودة، والهياكل الأساسية لإدارة الطيران المدني. ونظمت ندوة حضرها ٣٣ مشتركاً حول نظم إدارة السلامة. وعقدت دورة عن سلامة مقصورة القيادة ومسائل اختبارات الطيران بواسطة إدارة الطيران الفيدرالية بالتنسيق مع الايكاو وحضرها ٢٢ مشتركاً. وانتهى إعداد تقرير أولي عن الخطة الإستراتيجية الوطنية للطيران المدني. وأجريت دراسة جدوى لشراء نظام لمعلومات الطيران المدني. وانتهى إعداد خطط رئيسية لمطارات أريكيبا، نازكا، بويرتو ملدونادو، تاكنا، يو، جولياكا، اياكوتشو، اندهوالياس ومطار تشيفاي. وحصلت الادارة العامة للطيران المدني على ترخيص ISO 9001:2000 في مجالات اللوائح والهياكل الأساسية والحركة الجوية وأمن الطيران.

الفلبين

مساعدة لمكتب النقل الجوي

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي تموله حكومة الفلبين، الى تقديم المساعدة والمشورة للحكومة حول تحسين قدرة مراقبة السلامة في مكتب النقل الجوي من خلال اجراء استعراضات وعمليات تفتيش للناقلين الجويين، وتدريب العاملين واعداد برامج المراقبة. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٦ لمدة سنتين في البداية ولكن تم تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

أرسل فريق من الايكاو يتكون من مستشار من الايكاو في مجال السلامة الجوية، ومستشار من الايكاو في مجال ادارة الحركة الجوية ومستشار من الايكاو في مجال ترخيص المطارات، الى موقع المشروع لمدة خمسة أشهر، ونصف شهر، وثلاثة أشهر على التوالي. وبدأ مدير مشروع من الايكاو مسؤول عن موظفي المشروع الوطنيين من الفئة التخصصية، مهام عمله في مارس لمدة ١٢ شهرا، وانضم اليه في أكتوبر ثلاثة خبراء مساعدة تشغيلية لمدة ١٢ شهرا لكل منهم.

قطر

تطوير المطار

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة قطر، الى مساعدة سلطة الطيران المدني على تطوير وانشاء مطار الدوحة الدولي الجديد، الذي سيصبح مستقلا تماما عن المطار الراهن. وتشمل مساعدة الايكاو تقديم الخبرة في هندسة المطارات، بالاضافة الى تمثيل سلطة الطيران المدني في التفاوض مع مختلف المقاولين والخبراء الاستشاريين. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ ومن المتوقع أن يدوم خمس سنوات.

منجزات المشروع

استمر تقديم المساعدة المتخصصة في مجال هندسة المطارات الى اللجنة التوجيهية لمطار الدوحة الدولي الجديد المسؤولة عن تخطيط المطار وتطويره وإنشائه. وقدمت مساعدة فنية في تصميم المفهوم وتمت الموافقة على التصاميم الأولية لأغلبية مكونات المشروع. وقدمت الايكاو أيضا المساعدة في تقييم العروض المقدمة من بيوت الخبرة الاستشارية الدولية، وفي اختيار المقاولين، وحتى الآن أعلن

عن ٣٢ عقد انشاء وجرى منحها. وفي هذا الخصوص، تمت عقود استصلاح الأراضي وما يرتبط بها من عقود، وانتهى العمل في ٤٠ في المائة من مجموعة أشغال المطار، وبدأت المراحل المبكرة لانشاء برج مراقبة الحركة، وانتهى تصميم معدات مراقبة الحركة الجوية، وانتهت عملية تقديم العروض ويجرى الآن تقييم العروض المقدمة، وجاري انشاء أجهزة تزويد الطائرات بالوقود وانشاء صهاريج الوقود. وكفل تقديم المساعدة من الخبراء في اطار هذا الموضوع كفل الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

الاتحاد الروسي

برنامج تدريب للاتحاد الروسي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله جامعة سان بيترسبورغ الحكومية للطيران المدني في الاتحاد الروسي، الى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي في الجامعة من خلال ادخال منهجية تدريب التابعة للايكاو في هذا القسم المسؤول عن التدريب. وتم تنفيذ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

من خلال المشاركة في حلقة القائمين بإعداد دورات تدريب كبار العاملين في مركز التدريب على الطيران المدني حول مبادئ الاستخدام الفعال للبرامج التدريبية النموذجية وغيرها من مناهج التدريب المتقدمة. ومن المقرر اعداد برنامجين من هذا النوع بموجب المشروع كما تم اعداد برنامجين جديدين وفقا لقواعد تدريب وهناك مشروعان آخران قيد الاعداد. وبالإضافة الى ذلك جرى تكييف برنامجين مستوردين مع المتطلبات المحلية. وجرى التدريب في أثناء العمل لثمانية من معدي الدورات الوطنيين بشأن عملية اعداد الدورات. وحظي هؤلاء باعتراف وحدة تدريب المركزية كمعدي دورات مؤهلين. ومنحت الوحدة المركزية العضوية الكاملة لجامعة سان بيترسبورغ للطيران المدني في برنامج تدريب.

المملكة العربية السعودية

الهيئة العامة للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الى مساندة الهيئة العامة للطيران المدني في تقديم خدمات مأمونة وتتسم بالكفاءة والفاعلية من حيث التكلفة بمجال الطيران، ومواكبة التغيرات المستجدة في بيئة الطيران المدني، وإعداد الهيئة لادخال تكنولوجيات جديدة، ومساعدتها على تعيين خبراء وطنيين محل الخبراء الأجانب، وذلك من خلال التدريب التخصصي للنظراء السعوديين المؤهلين. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٧، وكان مقررا له في البداية أن يدوم ٦ سنوات، وجرى تمديده حتى شهر مارس ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

عمل ٣٠ خبيراً دولياً في هذا المشروع خلال سنة ٢٠٠٧، لتقديم الخدمات الاستشارية الى مديري المشروع والنظراء السعوديين حسب الاقتضاء. وتضمنت نشاطات المشروع تفتيشاً شاملاً للطائرات الجديدة للخطوط الجوية العربية السعودية والرحلات الملكية السعودية لضمان الامتثال للإجراءات والممارسات الموصى بها، بالإضافة الى التفتيش المنتظم للناقلين الجويين وللمشغلين الجويين، ومراقبة سلامة محطات التصليح التي رخصت تشغيلها الهيئة العامة للطيران المدني. وقام خبراء التدريب من الايكاو مع المدربين الوطنيين بتنظيم دورات تدريبية اضافية لموظفي الهيئة في مجالات CNS/ATM، ودورات التشغيل الراداري وغير الراداري والتدريب في محاكي الطيران. وقدم خبراء الايكاو تدريباً على مؤشر مسار الاقتراب الدقيق (PAPI) وقدموا المساعدة في انشاء واعتماد مواقع محددة لبناء محطات الانفاذ والاطفاء التي تعمل بالأقمار الصناعية. واستمر تنفيذ سياسة احلال المواطنين السعوديين المؤهلين محل الخبراء الدوليين لبلوغ أهداف عملية السعودة.

سنغافورة

مراجعة دراسة ملاحية — مطار شانغي

هدف المشروع

كان الهدف من المشروع، الذي مولته سلطة الطيران المدني في سنغافورة، مساعدة سلطة الطيران المدني في سنغافورة على مراجعة دراسة ملاحية تتعلق بالعوائق القائمة بالقرب من مطار شانغي. ونفذ المشروع في خلال شهر واحد في نوفمبر ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

أرسل خبير من الايكاو في مجال إجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطيران (PANS-OPS) الى موقع المشروع في نوفمبر لتقييم امتثال العوائق بالقرب من مطار شانغي للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، وتقدير أي مخاطر إضافية مرتبطة بها على عمليات الطيران. ونشرت النتائج في تقرير مفصل.

الصومال

سلطة الطيران المدني المؤقتة في الصومال (CACAS)

هدف المشروع

يستند هذا المشروع، الذي يمول بصورة تامة من رسوم الطيران المحصلة من خلال الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، الى التفويض الذي منحه الأمين العام للأمم المتحدة الى الايكافو للبيت في شؤون الطيران المدني في الصومال. والهدف من هذا المشروع القيام، تحت إشراف مدير إدارة التعاون الفني للايكافو، بتوفير ما يلزم لتشغيل وصيانة التجهيزات والمعدات والخدمات الأساسية الضرورية لعمليات النقل الجوي الدولي، بما في ذلك تسهيل الرحلات الإنسانية ورحلات الإغاثة والرحلات الداخلية في إقليم مقديشيو لمعلومات الطيران على أساس التمويل الذاتي، قدر الإمكان، وذلك من أجل الوفاء بالمتطلبات الفورية للسلامة الجوية، وللمساعدة على إعادة تأهيل وتطوير البنية الأساسية للطيران حيث أمكن، شريطة أن تكون الأنشطة ممولة من مصادر أخرى بخلاف رسوم الملاحة الجوية. والهدف أيضا هو تخطيط وبرمجة ووضع نواة أساسية لإنشاء هيكل اداري فعال للطيران المدني للحكومة الصومالية مستقبلا. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٦ لفترة تنفيذ أولية مدتها سبع سنوات ثم جرى تمديده لنهاية سنة ٢٠٠٦. ونظرا لاستمرار عدم الاستقرار وعدم وجود حكومة وطنية فعالة، تم تمديد هذا المشروع الى سنة ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع إدارة وتنظيم السلطة المؤقتة للطيران المدني في الصومال بالتنسيق مع منسق الأمم المتحدة المقيم للشؤون الإنسانية في الصومال ومدير الايكافو الإقليمي بمكتب أفريقيا الشرقية والجنوبية، مما مكن السلطة من مواكبة التكنولوجيا الحالية والتطورات التشغيلية بالنسبة لعمليات الطيران في إقليم أفريقيا - المحيط الهندي. واستمرت سلطة الطيران المدني الانتقالية في الصومال في تقديم خدمات معلومات الطيران، بما في ذلك خدمات المعلومات الملاحية، واتصالات الطيران، والأرصاد الجوية للطيران، بدون انقطاع، وذلك من مكتب المشروع المؤقت في نيروبي بكينيا، وكذلك تم تقديم خدمة معلومات الطيران للمطار، بما في ذلك عمليات الإنقاذ والإطفاء، وخدمات الشرطة الأرضية في مطارات هرجيسة وبربريرة وبوساسو. وتم الإبقاء على محطة الإبلاغ في مطار بوروما. واستمر المشروع في تشغيل محطتي اتصالات الطيران الفرعيتين في مطاري هرجيسة وغارو ومكتب افادة بمعلومات الطيران في مطار هرجيسة. وتم تركيب علامات عاكسة في مطار بوساسو. وتم المشروع عمليات المسح الميداني لتركيب محطة نهائية ذات الفتحات الصغيرة جدا (VSAT) والتي ستشكل جزءا من شبكة VSAT للجزء الشمالي الشرقي من الإقليم، وستوفر هذه المحطة خدمات شبكة إتصالات الطيران الثابتة الدولية ودوائر التخاطب المباشر لخدمات الحركة الجوية في أقاليم معلومات الطيران المجاورة. وقد بدأ تركيب المعدات في أكتوبر ٢٠٠٧. وقدم المشروع ست منح زمالة للتدريب في مجال رسم الخرائط، والتنبؤات، وأمن الانترنت وأمن الشبكة. وعقدت دورة بخصوص شهادات الأهلية والتدقيق في إقليم مقديشيو لمعلومات الطيران. ودعمت السلطات المحلية وبرنامج الأمم

المتحدة الانمائي والوكالات الأخرى للأمم المتحدة بالخبرات الفنية ومهام ذات أجل قصير لعمليات تقييم المطارات، وأجريت عمليات تقييم في مطارات غارو وهرجيسة وواجد.

جنوب أفريقيا

مساعدة لسلطة الطيران المدني بمجال مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني في جنوب أفريقيا الى المساعدة في بناء وتعزيز قدراتها على توفير مستوى ملائم لمراقبة السلامة الجوية. وبدأ المشروع في سنة ٢٠٠٧ لفترة أولية مدتها ١٢ شهرا.

منجزات المشروع

في غضون أربعة أشهر من بدايته، وصل المشروع الى المستوى الكامل من الموظفين. وتمت بنود تتعلق بإنشاء وحدة تنظيمية، وتحديد فجوات العينات الوطنية، وتنفيذ خطة مراقبة رئيسية، بينما تم ما نسبته ٨٥ في المائة تقريبا من اعداد وتنظيم الدورات التدريبية اللازمة. وتسير قدما عمليات استعراض وتنقيح و/أو وضع الأدلة المتعلقة بالسلامة. وقد وجه التركيز الأولي للمشروع منذ اتمام عمليات تدقيق السلامة التي قامت بها الايكاو وادارة الطيران الفيدرالية، الى حل أوجه القصور المكتشفة.

سري لانكا

تدريب — سري لانكا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة سري لانكا لخدمات المطارات والطيران المحدودة، الى تحسين وتوسيع قدرات الجهاز الوطني للتدريب على منهجيات الطيران المدني من خلال اعتماد منهجيات تدريب في مركز التدريب على الطيران المدني. وقد بدأ العمل على هذا المشروع في سنة ٢٠٠٦ وكان من المتوقع أن يستمر ٤ سنوات.

منجزات المشروع

من خلال المشاركة في حلقة عمل مديري التدريب التي نظمها برنامج تدريب، جرى تدريب كبار العاملين بمركز التدريب على الطيران المدني، بصدد مبادئ استعمال برامج التدريب القياسية. وغيرها

من مناهج التدريب المتقدم. وجرى اعداد برنامجين قياسيين جديدين وفقا لمعايير تدريب، وجرى تكيف اثنين من البرامج المستوردة مع المتطلبات المحلية. وزود اثنان من معدي الدورات الوطنيين بتدريب في أثناء العمل بشأن عملية اعداد الدورات وحظيا باعتراف وحدة تدريب المركزية باعتبارهما من معدي دورات تدريب المؤهلين. ومنحت وحدة تدريب المركزية العضوية الكاملة لمركز التدريب على الطيران المدني في برنامج تدريب.

تايلند

برنامج تدريبي للشركة العامة المحدودة لمطارات تايلند

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي مول من خلال الشركة العامة المحدودة لمطارات تايلند، الى تقديم دورات تدريبية للعاملين في الشركة. ونفذ المشروع في غضون ثلاثة أسابيع في سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

نظم موظفون من مقر الايكاو دورة تدريبية بشأن ادارة برنامج التدريب على أمن الطيران لمدة ٩ أيام في يونيو وحلقة عمل لمدة ٥ أيام في يوليو بشأن عملية ترخيص المفتشين.

بعثة الأمم المتحدة لكوسوفو

انشاء مكتب تنظيم الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله بعثة الأمم المتحدة في كوسوفو، الى مساعدة هذه البعثة على اعداد المكونات المؤسسية اللازمة لتشغيل بنية أساسية مأمونة وفعالة للطيران المدني طبقا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو واللوائح التنظيمية الصادرة عن المفوضية الأوروبية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكانت مدته المتوقعة سنة واحدة، ولكن تم تمديده حتى نهاية يونيو ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

استمر احرار التقدم نحو انشاء هيكل تنظيمي فعال للطيران المدني في كوسوفو، واعداد الخبرات المحلية لمكتب تنظيم الطيران المدني الذي يرأسه حاليا أحد خبراء الايكاو. واستمر تقديم التدريب لتأهيل جميع العاملين في مجالي السلامة والأمن، بالإضافة الى تدريب المفتشين. وخلال السنة حصل مكتب تنظيم الطيران المدني على عدد واف من العاملين لتلبية احتياجاته. وخلص المشروع الى أن

مجالات المراقبة الرئيسية، مثل السلامة والأمن والنقل الجوي وخدمات الملاحة الجوية قد فُهمت بعمق. وواصل العاملون اكتساب الخبرة من خلال الدورات الرسمية، والتدريب التخصصي، وترتيبات الشراكة من سلطات الطيران المدني الأوروبية الأخرى. وأنتجت أدلة إرشادية جديدة لشركات الطيران. واستمر تنفيذ اللوائح التنظيمية والتعليمات الصادرة عن المفوضية الأوروبية والتي تسري على كوسوفو بموجب اتفاقية المنطقة الجوية الأوروبية المشتركة (ECAA) في جميع مجالات الطيران. وجرى تقييم امتثال كوسوفو لتلك الاتفاقية في نوفمبر ٢٠٠٧، ولاحظت مسودة التقرير إحراز تقدم إيجابي حتى الآن.

فنزويلا

تحديث مراقبة الحركة الجوية في المطارات

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة فنزويلا، الى مساعدة المعهد الوطني للطيران المدني على تحديث خدمات مراقبة الحركة الجوية وخدمات المطارات بغية ضمان سلامة الطيران المدني وتطويره في فنزويلا. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ ومن المتوقع أن يدوم أربع سنوات.

منجزات المشروع

استمر تسجيل التقدم في تنفيذ البرنامج الوطني لتحديث مراقبة الحركة الجوية في فنزويلا والانتقال الفعال الى الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية. وتضمن ذلك تركيب معدات الاتصالات والملاحة والاستطلاع وتركيب معدات المطار بما في ذلك نظم الرادار ومساعدات الملاحة الجوية، ومعدات النظام العالمي لتنبؤات المنطقة ونظم إتصالات البحث والانقاذ وتجهيزات برج المراقبة ومعدات الانقاذ والاطفاء والمعدات الأخرى ذات الصلة، لتعزيز قدرات الموظفين الفنيين التابعين للمعهد والمشاركين في تنفيذ النظم. وحددت احداثيات النظام الجيوديسي العالمي - ١٩٨٤ لـ ٣٣ مطارا في فنزويلا.

برنامج تدريب للمعهد الوطني للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله المعهد الوطني للطيران المدني في فنزويلا الى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي في مركز "ميغل رودريغز" للتدريب على الطيران المدني من خلال استحداث نهج تدريبير التابع للاكوا في مركز التدريب هذا. وبدأ المشروع في سنة ٢٠٠٧، ومن المتوقع أن يدوم سنة واحدة.

منجزات المشروع

من خلال المشاركة في حلقة العمل لمديري التدريب في اطار برنامج ترينير، جرى تدريب كبار العاملين في مركز التدريب على الطيران المدني بصدد مبادئ الاستخدام الفعال لبرامج التدريب القياسية وغيرها من منهجيات التدريب المتقدم. ومن المقرر اعداد ثلاثة برامج للتدريب القياسي بموجب المشروع. وقد أعد واحد منها وفقا لقواعد ترينير وأوشك اعداده على الانتهاء، وجاري اعداد برنامجين آخرين. وبالإضافة الى ذلك، جرى تكييف برنامجين مستوردين مع المتطلبات المحلية. وحصل ثلاثة من معدي الدورات الوطنيين على التدريب في أثناء العمل بشأن عملية اعداد الدورات، وحازوا على اعتراف وحدة ترينير المركزية كمعدي دورات مؤهلين. ومن المتوقع أن يصبح مركز "ميغل رودريغز" للتدريب على الطيران المدني عضوا كاملا العضوية في برنامج ترينير في عام ٢٠٠٨.

المشاريع المشتركة بين البلدان والمشاريع المشتركة بين الأقاليم

إقليم أفريقيا

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بانجول (COSCAP-BAG)، واعداد دراسة جدوى لإنشاء هيكله المؤسسي.

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بانجول (الرأس الأخضر، وغامبيا، وغانا، وغينيا، وليبيريا، ونيجيريا وسيراليون) وبإسهام مالي من وكالة التعاون الفرنسية والتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFAS) وشركة بوينغ وبنك التنمية الأفريقي، الى تعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وتسهيل اتباع نهج منسق لتقاسم الخبرة الفنية، وتحسين المعارف الفنية والمؤهلات لدى المفتشين الوطنيين بتقديم التدريب النظري والتدريب في أثناء العمل، وممارسة مهام ترخيص ومراقبة مشغلي الطائرات الاقليميين بالنيابة عن سلطات الطيران المدني المعنية التي مازالت قدرتها على المراقبة محدودة، وإنشاء برنامج لتفتيش المطارات تمهيدا لإنشاء منظمة للسلامة الجوية بين الدول الأعضاء. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ وكان متوقعا أن يدوم سنتين، ولكن تقرر تمديده حتى نهاية ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

عين في مشروع COSCAP-BAG خبير دولي بمجال صلاحية الطائرات للطيران/مستشار فني أول، وثلاثة مفتشين إقليميين (اثان بمجال عمليات الطيران وواحد بمجال صلاحية الطائرات للطيران). واتخذ الإجراء اللازم لشغل منصب مستشار فني أول ومفتشي عمليات الطيران. وأنشئت مجموعة العمل المعنية بسلامة الطيران، وعقدت اجتماعين نتج عنهما مسودة مجموعة منقحة من لوائح COSCAP التنظيمية النموذجية. وقدمت اللوائح الى اجتماع اللجنة التوجيهية الخامس الذي عقد

بمونروفييا في أكتوبر، وتمت الموافقة عليها فيه. ونظم المستشار الفني الأول تدريباً قوطريا بمجال الصلاحيات للطيران وذلك في غامبيا وغانا والرأس الأخضر ونيجيريا بناء على طلب البلدان المستضيفة. ونظمت دورة تدريبية للمفتشين الإقليميين برعاية وزارة النقل الأمريكية وذلك بمجالات الصلاحيات للطيران وعمليات الطيران. وقدمت دورات أساسية بدون مقابل للمفتشين الوطنيين في معهد التدريب لشرق أفريقيا في نيروبي. وعقدت في الرأس الأخضر دورة حول نظم إدارة السلامة برعاية الرأس الأخضر. وقام المستشار الفني الأول ومفتش عمليات الطيران الإقليمي بزيارات لتقديم المساعدة إلى سيراليون، وقام مفتش عمليات الطيران الإقليمي بزيارة لتقديم المساعدة إلى غامبيا. ونفذت عملية تدقيق تمثيلي من نوع التدقيق الذي تقوم به إدارة الطيران الفيدرالية، وعمليات تقييم السلامة الجوية الدولية، وذلك في سلطة الطيران المدني في نيجيريا.

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحيات الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لأفريقيا الوسطى (COSCAP-CEMAC)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في CEMAC (الكامبيرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، الكونغو، غينيا الاستوائية وغابون) وساتومي وبرنسيبي، بمساهمة مالية من وكالة التعاون الفرنسية، والتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFFAS) وشركة بوينغ، والبنك الأفريقي للتنمية، يهدف إلى تعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وتسهيل إيجاد نهج متكامل بخصوص الخبرات الفنية المشتركة، وزيادة المعارف والمؤهلات الفنية للمفتشين الوطنيين، من خلال تقديم التدريب في قاعات الدرس وفي أثناء العمل، وتنفيذ مهام ترخيص ومراقبة المشغلين الجويين الإقليميين بالنيابة عن سلطة الطيران المدني، التي تعتبر قدرتها الرقابية محدودة في الوقت الراهن. وإنشاء برنامج لتفتيش المطارات من شأنه أن يقود إلى إقامة منظمة لسلامة الطيران بين الدول الأعضاء. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ ومن المتوقع أن يدوم ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

عقد اجتماع للجنة التوجيهية في برازيل في شهر مايو. ومن المقرر أن يعقد الاجتماع القادم في دوالا بالكامبيرون في أبريل ٢٠٠٨. ويوجد مقر المشروع حاليا في نجامينا بتشاد.

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في اتحاد أفريقيا الجنوبية للتنمية (COSCAP-SADC).

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في اتحاد أفريقيا الجنوبية للتنمية (أنغولا، بوتسوانا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، ليسوتو، مدغشقر، مالاوي، موريشيوس، موزامبيق، ناميبيا، جنوب أفريقيا، سوازيلند، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا وزيمبابوي) الى تعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وتسهيل إيجاد نهج منسق بخصوص الخبرة الفنية المشتركة، وزيادة المعرفة والمؤهلات الفنية للمفتشين الوطنيين، من خلال تنظيم التدريب في قاعات الدرس وفي أثناء العمل وتنفيذ مهام ترخيص ومراقبة المشغلين الجويين الاقليميين بالنيابة عن سلطة الطيران المدني، التي تعتبر قدرتها الرقابية محدودة في الوقت الراهن. وانشاء برنامج لتفتيش المطارات من شأنه أن يقود الى إقامة منظمة لسلامة الطيران بين الدول الأعضاء. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٧، ومن المتوقع أن يدوم ٣٠ شهرا.

منجزات المشروع

جاري تنفيذ المشروع واتخاذ الإجراءات لتعيين فريق المشروع.

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لأفريقيا الغربية (COSCAP-UEMOA).

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في اتحاد UEMOA (بنن، بوركينا فاسو، كوت ديفوار، غينيا-بيساو، مالي، النيجر، السنغال وتوغو) ووكالة التعاون الفرنسية والمفوضية الأوروبية والتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFFAS) وشركة بوينغ، الى تعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وتحسين المعارف الفنية والمؤهلات لدى المفتشين الوطنيين بتقديم التدريب النظري والتدريب في أثناء العمل، وأداء مهام ترخيص المشغلين ومراقبتهم بالنيابة عن سلطات الطيران المدني، التي تعتبر قدراتها الحالية على الرقابة محدودة، وانشاء برنامج للتفتيش على المطارات وترخيصه والذي سيؤدي الى انشاء منظمة للسلامة الجوية بين الدول الأعضاء. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ ومن المتوقع أن يدوم ٣ سنوات.

منجزات المشروع

عينَ خبير في عمليات الطيران/مستشار فني أول لتعزيز فريق المشروع المكون من خبير بمجال صلاحية الطائرات للطيران، وأربعة مفتشين اقليميين: واحد لعمليات الطيران، وواحد لاجازة العاملين، واثنان بمجال صلاحية الطائرات للطيران. وقدمت المديرية العامة للطيران المدني الفرنسية التدريب لمفتشي صلاحية الطائرات للطيران الاقليميين. واشترك المفتشون الاقليميون أيضا في دورات تدريب مفتشي سلامة الطيران الحكوميين ودورات تدريب المدربين التي نظمتها وزارة النقل الأمريكية بالتعاون مع COSPAS-GAG. واستمر التقدم في انشاء قدرة اقليمية لتوفير التدريب والمساندة الفنية في اصدار التراخيص بمجالي عمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران على أساس اقليمي منسق، وذلك وفقا لملاحق الايكاو الأول والسادس والثامن، بغية تحقيق التجانس في ممارسات وإجراءات إجازة العاملين والتدريب.

مشروع البحث والانتفاذ

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة فرنسا، الى تحسين نوعية خدمات البحث والانتفاذ في الدول المشاركة من اقليم أفريقيا والمحيط الهندي. ويقدم المشروع المساعدة الفنية والتدريب لتنفيذ التوصيات الناتجة عن التقييم الشامل لنظم البحث والانتفاذ. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ ويتوقع أن يدوم خمس سنوات.

منجزات المشروع

نفذت عمليات تقييم في توغو وغينيا-بيساو وبذلك وصل العدد الاجمالي لبعثات التقييم بمجال البحث والانتفاذ الى ٤٠ بعثة منذ بدء المشروع. ونفذت بعثات لتقديم المساعدة الفنية في غابون واثيوبيا والمغرب وسيشيل، وجرى خلالها اعداد وثائق قانونية وفنية تمشيا مع القواعد القياسية الدولية، وأجريت تدريبات على البحث والانتفاذ. وقدمت الى مجلس سلطات الطيران المدني لأفريقيا ومدغشقر نتائج دراسة عن إنشاء صندوق للبحث والانتفاذ في أفريقيا الغربية والوسطى وفي مدغشقر. وقام فريقان عاملان، يتكونان من خبراء في البحث والانتفاذ من أفريقيا وأوروبا باعداد مجموعة من نماذج الوثائق المستخدمة في أنشطة البحث والانتفاذ، ووافق عليها مؤتمر البحث والانتفاذ الذي عقد في نوفمبر ٢٠٠٧. ويجري حاليا اعداد برامج التدريبات على عمليات البحث والانتفاذ، على أساس الموارد الارشادية المعدة من خلال المشروع.

برنامج تدريب لأسيكنا/إيماك ASECNA/EAMAC

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (أسيكنا) الى تحديث وتوسيع نطاق قدرات نظام التدريب المنهجي في الكلية الأفريقية لأرصاد الطيران المدني (إيماك)، من خلال ادخال منهجية تدريب التابعة للإيكالو في هذا المعهد التدريبي. وبدأ المشروع في سنة ٢٠٠٧ ويتوقع أن يدوم سنة واحدة.

منجزات المشروع

من خلال المشاركة في حفل عمل معدي الدورات التدريبية في إطار تدريب جرى تدريب كبار العاملين في مركز التدريب على الطيران المدني بصدد مبادئ الاستخدام الفعال للبرامج التدريبية القياسية، وغيرها من منهجيات التدريب المتقدم. ومن المقرر إعداد ثلاثة برامج تدريبية قياسية في إطار هذا المشروع. وقد أعد برنامج تدريبي قياسي وفقا لقواعد تدريب وجاري اعداد اثنين آخرين. وبالإضافة الى ذلك، جرى تكيف برنامجين مستوردين مع الظروف المحلية. وحصل أربعة من معدي الدورات الوطنيين على تدريب في أثناء العمل حول عملية إعداد الدورات، واعترفت بهم وحدة تدريب المركزية باعتبارهم معدي برامج تدريب مؤهلين. ومنحت وحدة تدريب المركزية العضوية الكاملة لإيماك في برنامج تدريب.

إقليم الأمريكتين

الانتقال الى النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية
في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية — نظام للتقويم
في الكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية (SACCSA)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومات شيلي، وكولومبيا، وكوبا، وأسبانيا، وفنزويلا، ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا)، بدعم عيني من المفوضية الأوروبية ووكالة الفضاء الأوروبية (ESA)، من خلال مشروع غاليليو المشترك (GJU)، يهدف الى التخطيط لتطوير الجوانب الفنية والمالية والتشغيلية من نظام تجريبي بالأقمار الصناعية لتقويم إشارات الاتصالات (SBAS) في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية، مع مراعاة التطور الاضطرابي للنظم العالمية للملاحة الجوية بالأقمار الصناعية (GNSS)، وتوصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية ونتائج المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ للكاريبي وأمريكا اللاتينية (GREPECAS). وبدأ هذا المشروع في ٢٠٠٣ ومن المتوقع أن يدوم ٤ سنوات.

منجزات المشروع

قدمت نتائج المرحلة الثانية من هذا المشروع الهادفة الى مواصلة التعاون في تنفيذ نموذج تشغيلي لنظام GNSS في الاقليم، بما في ذلك نظام تقويم إشارات الاتصالات بالأقمار الصناعية (SBAS)، قدمت الى اجتماع التنسيق الاقليمي الخامس الذي عقد في كوستاريكا في سبتمبر. وأجريت تجارب في الغلاف الأيوني لتقييم امكانية تنفيذ SBAS في الأقاليم الاستوائية باستعمال أجهزة استقبال أكثر قوة في المحطات المرجعية. واستخدمت أداة محاكاة حجم الخدمة لتصحيح الطوبوغرافيا المقترحة للمحطات المرجعية، وتمت برمجة المحاكى لتمثيل العمليات بأكملها. واستعمل نموذج الغلاف الأيوني لتنفيذ عمليات المحاكاة الشاملة وذلك لتصحيح الأداء في الاقليم.

الانتقال الى نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية في اقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله ١٥ دولة من اقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية، الى مساعدة الدول على تنفيذ النظم الجديدة للاتصالات والملاحة والاستطلاع وادارة الحركة الجوية (CNS/ATM) وفقا لخطة التنفيذ الاقليمية، وطبقا لقواعد وتوصيات الايكاو. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٨ وكان من المتوقع أن يدوم ٣ سنوات ولكن تم تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

نفذت بعثات لجمع البيانات عن الاستخدام الآلي وذلك بواسطة فريق من الخبراء الاستشاريين من إكوادور وبيرو وفنزويلا (المرحلة الأولى) ومن كولومبيا وهندوراس وبنما (المرحلة الثانية) ومن الأرجنتين وشيلي وأوروغواي (المرحلة الثالثة). وكان الهدف جمع معلومات بخصوص أنواع أجهزة الاتصال المستخدمة في النظم الآلية المركبة في مختلف مراكز المراقبة. والمشروع الآن في مرحلته الأخيرة واستمر تقديم المساندة لتحويل خدمات الملاحة الجوية الى الاستخدام الآلي، من خلال دراسات عن النظم الآلية المتاحة في الاقليم ومن خلال اعداد المواصفات والاجراءات الفنية لتنفيذ الربط بين الخدمات الآلية، ومن خلال تنفيذ منصة سابقة للتشغيل لخدمات الملاحة الجوية الآلية.

المفهوم التشغيلي لنظام CNS/ATM

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الأرجنتين، بوليفيا، البرازيل، شيلي، بيرو، بنما، باراغواي، أوروغواي وفنزويلا، الى اعداد وتنفيذ مبادرات الخطة العالمية للملاحة الجوية التي ستقود الى الانتقال من نظام ادارة الحركة الجوية القائم على النظم الأرضية الى نظام قائم على أداء الطائرات، وتنفيذ نظم

لضمان الجودة وإدارة السلامة في خدمات معلومات الطيران وفقا للقواعد القياسية الدولية، واعداد استراتيجية من أجل التنفيذ التشغيلي وادماج نظم ادارة الحركة الجوية الآلية في الاقليم لتسهيل تبادل المعلومات وصنع القرار التعاوني بالعلاقة الى جميع مكونات نظام إدارة الحركة الجوية. وقد بدأ المشروع في سنة ٢٠٠٧ ويتوقع أن يدوم خمس سنوات.

منجزات المشروع

عقد الاجتماع الأول للجنة التنسيق في ديسمبر ٢٠٠٧. ونظرت اللجنة في برنامج العمل لسنة ٢٠٠٨ ووافقت عليه، وهو يشمل أنشطة تركز على جمع المعلومات عن الوضع الراهن في الدول المشاركة بخصوص تنفيذ نظام الملاحة القائمة على الأداء، وإدارة تدفق الحركة الجوية على المستوى الإقليمي، والتحسينات في قدرة نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع للعمليات في أثناء الطريق وفي المنطقة النهائية، بالإضافة الى وضع إستراتيجية للتنفيذ والدمج التشغيليين للنظم الآلية لإدارة الحركة الجوية في إقليم أمريكا الجنوبية. وإعداد خطوط إرشادية لبرامج السلامة التشغيلية.

تجارب التقويم الإقليمي لنظام GNSS في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومات الأرجنتين والبرازيل، وشيلي، وكولومبيا، وإكوادور، وبنما، وبيرو، وفنزويلا، والولايات المتحدة، ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا) الى إعداد خطة لاختبار وتقويم المنافع الفنية والتشغيلية لنظام التقويم التابع لإدارة الطيران الفيدرالية بالولايات المتحدة في اقليم الكاريبي/أمريكا الجنوبية، بغية المساهمة في إنشاء النموذج التشغيلي لنظام التقويم بالأقمار الصناعية، الجاري اعداده بواسطة المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لإقليم الكاريبي/أمريكا الجنوبية من خلال مجموعة تنسيق التنفيذ لنظام CNS/ATM. وقد بدأ المشروع في سنة ٢٠٠١ وكان متوقعا أن ينتهي في غضون ثلاث سنوات، ولكن جرى تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

نظمت دورة حول النتائج النهائية للمشروع في واشنطن في يوليو ٢٠٠٧. وكانت حلقة العمل موجهة للخبراء في مجال تخطيط نظام CNS/ATM الذين شاركوا في أنشطة مشاريع سابقة، وكان الاشتراك فيها مفتوحا لجميع دول الاقليم، وحضرها ١٤ مندوبا من ٧ دول أعضاء ومنظمة دولية، بالإضافة الى بوليفيا وباراغواي، وخبراء من ادارة الطيران الفيدرالية ومؤسسة MITRE. وكان الهدف منها تحليل النتائج النهائية للمشروع، بالإضافة الى تأثيره على تنفيذ نظم GNSS في الاقليم. والمشروع الآن في مرحلته النهائية.

النظام الإقليمي لمراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكوبا وبنما وباراغواي وبيرو واسبانيا وأوروغواي وفنزويلا وشركة إيرباص، ووكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA) وشركة امبراير، وشركة لان (شيلي) وشركة إيناير (شيلي) وشركة واي (بيرو)، وشركة سيمان (بيرو) وشركة الخطوط الجوية الفنزويلية، الى انشاء وتشغيل نظام اقليمي لمراقبة السلامة الجوية في اقليم أمريكا الجنوبية، وتقديم الدعم الفني واللوجستي والإداري المطلوب. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ ومن المتوقع أن يدوم خمس سنوات.

منجزات المشروع

جرى تنسيق مجموعتي صلاحية الطائرات للطيران واجازة العاملين العاملين على اعداد اللوائح التنظيمية للطيران المدني في أمريكا اللاتينية. ونظم تدريب مكثف للعاملين الوطنيين من الدول المشاركة، بما في ذلك الدورات التالية: دورة أعمال التصليح والتعديلات الكبرى، وبرنامج تدريبي على سلامة المقصورة، والدورة الرابعة لقادة التدقيق ISO 9001:2001، وعمليات الفئتين الثانية والثالثة، وندوة عن تنفيذ نظام إدارة السلامة في منظمات صيانة الطائرات. وبرنامج تبادل البيانات الناتجة عن التفيتش الأمني لساحة الطيران (IDISR)، ودورة اللوائح التنظيمية للطيران المدني ١٤٥ (هيئات الصيانة المعتمدة). وصدرت ٣٤ منحة زمالة، وأعد دليل لبرنامج IDISR. واستعرض الاجتماعان العاديان السادس عشر والسابع عشر للمجلس العام، استعرض سير المشروع، واجتمعت نقاط الاتصال خلال اجتماع التنسيق الخامس. وعقد اجتماعان لفريق خبراء إجازة العاملين وطب الطيران، وعقد فريق خبراء العمليات اجتماعه الأول وعقد فريق خبراء صلاحية الطائرات للطيران اجتماعه الثالث، وعقد فريق خبراء هياكل اللوائح التنظيمية للطيران المدني، واجتماع في مارس بين مسؤولي النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة وضابط الاتصال المعني بمراقبة السلامة في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية. وتضمنت الأنشطة المتعددة الأطراف إجراء تجارب ترخيص التدقيق لهيئات الصيانة في البرازيل وشيلي وبيرو، وبدأ العمل بسجل لمدققي اللوائح التنظيمية للطيران المدني، وانتهى العمل في تعديل شكل مقصورة الركاب في طائرة BAW 4100 بناء على طلب باراغواي وإجراء تقييم لمنطقة عمليات الطائرات في بوليفيا

إدارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية، وإدارة قطاع الأقمار الصناعية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله بالتضامن كل من الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا واكوادور وفرنسا وغيانا وباراغواي وبيرو وسورينام وترينيداد وتوباغو وأوروغواي وفنزويلا، الى انشاء آلية متعددة الجنسيات لإدارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية (REDDIG)، مع مراعاة التطورات

الاقليمية، وتحديث اتصالات الطيران الثابتة بحيث تصبح متجانسة وقابلة للتشغيل البيئي مع الشبكات الرقمية الأخرى الموجودة في اقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ ومدة المتوقعة خمس سنوات.

منجزات المشروع

استمر المشروع في ادارة الشبكة الرقمية (REDDIG)، وادارة الجزء الخاص باتصالات الأقمار الصناعية بكفاءة، مما يوفر لجميع الدول المشاركة شبكة اتصالات موثوقة وقوية لخدمات اتصالات الطيران. وقدمت ادارة الشبكة والشركة التي توفر خدمات الحركة الجوية (MEVA II) اقتراحهما لربط الشبكتين وقد دخل تنفيذ هذه الخطوة مرحلته النهائية. ونقل بنجاح مركز ادارة الشبكة مؤقتا الى ايزيرا بالأرجنتين لبدء العملية للتأوب بين مركزي مراقبة الشبكة من أجل تعزيز موثوقية عمليات الشبكة.

مساعدة فنية للجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله ٢٢ دولة عضو في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك) الى تقديم مساعدة ادارية لتوجيه أعمال أمانة لأكاك. ونشأ هذا المشروع من اتفاق ترتيبات العمل الجديدة الموقع بين رئيس مجلس الايكالو ورئيس لأكاك في ٢١/١٢/٢٠٠٥، مع مراعاة الاستقلال الذاتي الاداري والمالي لتلك المنظمة الاقليمية، ابتداء من ١/١/٢٠٠٧. وبدأ المشروع في يناير ٢٠٠٧ ويتوقع أن يدوم سنتين.

منجزات المشروع

قدمت المساعدة في تعيين وإدارة موظفين محليين. وقدمت منح زمالة للاشتراك في عدد من الندوات التي عقدت في الإقليم.

إقليم آسيا والمحيط الهادئ

البرنامج التعاوني لأمن الطيران: اقليم آسيا والمحيط الهادئ (CASP-AP)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الحكومات والإدارات المشاركة في بوتان وكمبوديا والصين (إقليم هونج كونج الاداري الخاص وإقليم ماكاو الاداري الخاص) وفيجي والهند واندونيسيا واليابان وكريباتي، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وماليزيا ومالديف ومنغوليا ونيبال والفلبين وجمهورية كوريا

وسنغافورة وسري لانكا وتايلاند وتيمور-ليشتي وفيتنام، الى ضمان الامتثال للاتفاقيات الدولية، والقواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية الصادرة عن الايكالو بخصوص أمن الطيران. ويهدف هذا المشروع أيضا الى إنشاء بنية إقليمية تعاونية وتنسيقية لشؤون أمن الطيران ولتدريب موظفي أمن الطيران. وقد اعتمد هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ ومن المتوقع أن يدوم ٣٦ شهرا.

منجزات المشروع

جرى استعراض تشريعات ولوائح أمن الطيران في ١٨ من ٢١ دولة/إدارة مشتركة في المشروع وفقا لقواعد وتوصيات الايكالو. وأعدت مشاريع تقارير قانونية عن تشريعات ولوائح ١٨ دولة وإدارة، ونوقش عشرة تقارير منها خلال زيارات ميدانية مع أفرقة من الدول والإدارات المعنية. وأعدت توصيات محددة لكل دولة في كل واحد من تقارير التقييم القانونية عن كيفية معالجة أوجه القصور الحالية. وقدمت المساعدة لبعض الدول/الإدارات وأعدت تشريعات ولوائح نموذجية لمساعدة الذين يفقدون الى الخبرة المطلوبة. وأعدت مشاريع برامج تدريبية وطنية لأمن الطيران المدني في بوتان وكمبوديا والصين واندونيسيا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، واقليم مكالو الاداري الخاص (الصين) وماليزيا ومالديف ونيبال وسري لانكا وتايلاند وتيمور-ليشتي وفيتنام. وعقدت دورات تدريبية لمعلمي أمن الطيران في بوتان وكمبوديا والصين ومالديف ومنغوليا وتايلاند وبذلك وصل العدد الإجمالي لمعلمي أمن الطيران الذين تلقوا التدريب في إطار المشروع الى ما يزيد على المائة. وأعد لتايلاند مشروع برنامج وطني لمراقبة الجودة في مجال أمن الطيران المدني.

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية

واستمرار صلاحية الطائرات للطيران — جنوب آسيا (COSCAP-SA)

هدف المشروع

هذا المشروع اتفاق تعاوني تموله حكومات بنغلاديش وبوتان والهند ومالديف ونيبال وباكستان وسري لانكا، وينفذ بتمويل من صندوق استئماني قدمته الدول المشاركة مع دعم عيني وتمويلي من إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية، ووزارة النقل الكندية، وشركة بوينغ وشركة إيرباص والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران. والهدف من هذا المشروع تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في هذا الاقليم، وذلك بإنشاء فريق اقليمي أساسي من مفتشي السلامة من ذوي الكفاءات العالية لتعزيز قدرة مراقبة السلامة الجوية لدى كل دولة من الدول المشاركة، وذلك من خلال تدريب المفتشين الوطنيين في الموقع، ومساعدة الدول على تحسين أنشطة مراقبة السلامة، حسب الاقتضاء. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٨ وكان من المتوقع في الأصل أن يدوم ٥ سنوات، ولكن تم تمديده حتى سنة ٢٠١٢.

منجزات المشروع

حقق البرنامج معظم الأهداف الموضوعية لسنة ٢٠٠٧ من جانب اللجنة التوجيهية. وجرى توسيع نطاق البرنامج ليشمل أهدافا جديدة للمرحلة الثالثة من ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٢. وأعد دليل يحتوي على الإطار المؤسسي والإجراءات الإدارية، وتم اعتماده لتعزيز هذه العملية. وتمشيا مع مبادئ الخطة العالمية لسلامة الطيران، شجعت الدول الأعضاء على إنشاء أفرقة وطنية معنية بسلامة الطيران، لمعالجة المسائل التي تؤثر في سلامة الطيران المدني بشكل منسق. واعتمدت ترتيبات تعزيز السلامة التي أوصى بها الفريق المعني بسلامة الطيران التجاري، والمبادرة الأوروبية الإستراتيجية لسلامة الطيران، وذلك لتطبيقها على الاقليم، ويجري العمل حاليا لتنفيذ هذه التوصيات على المستوى الوطني من خلال الأفرقة الوطنية لسلامة الطيران. ومنذ بدء هذا البرنامج تلقى التدريب ما يزيد على ٦١٠٠ موظف من السلطات التنظيمية والصناعة، منهم ٦٥٠ في السنة الحالية، وذلك من خلال ٢٣٥ ندوة أو غير ذلك من الأنشطة التدريبية بمساعدة من مانحين مختلفين. وأعدت مواد التدريب والإرشادات لاستخدامها من جانب موظفي السلطات التنظيمية والصناعة، ووزعت على الدول الأعضاء. وقدم ما يزيد على ١١٠٠ خبير/يوم من المساعدة الفنية الميدانية للدول الأعضاء.

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية

واستمرار صلاحية الطائرات للطيران — جنوب شرق آسيا (COSCAP-SEA)

هدف المشروع

هذا المشروع هو اتفاق تعاوني بين حكومات بروني دار السلام، وكمبوديا، والصين (إقليم هونج كونج الإداري الخاص وإقليم ماكاو الإداري الخاص)، واندونيسيا، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، وماليزيا، وميانمار، والفلبين، وسنغافورة، وتايلند، وتيمور-ليشتي وفيتنام، وهو يمول بصندوق ائتماني قدمته الدول المشاركة، مع دعم عيني ومالي من إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية وإيرباص وبوينغ، والمديرية العامة للطيران المدني في فرنسا، والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران. وتتمثل الأهداف في تعزيز سلامة وكفاءة عمليات النقل الجوي في الأقاليم الفرعية وتعزيز تدريب المتخصصين على تنمية قدرات المفتشين الوطنيين لصلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطائرات، وتنسيق السياسات والقواعد التنظيمية وتوفير المساعدة في مجال الترخيص والتفتيش للدول التي تعجز حاليا عن الوفاء بموجباتها التنظيمية وتنسيق برامج المساعدة الفنية، وإنشاء فريق إقليمي لسلامة الطيران من أجل تنفيذ حلول موضوعية دوليا لعلاج شواغل السلامة. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠١ وجرى تمديده حتى نهاية يونيو ٢٠١١.

منجزات المشروع

حدّث المشروع مسودة لوائح الصلاحية للطيران الخاصة بكمبوديا وفقا لقواعد وتوصيات الايكاو وتشريع أساسي جديد للطيران من المتوقع أن يسري مفعوله قبل نهاية السنة. ونظمت ندوات حول

مسودة اللوائح للعاملين لدى المشغلين الجويين في كمبوديا وسلطة الطيران المدني. وتلقى التدريب النظري والعمل ٤١٨ مشتركاً من دول الاقليم في مجالات مراقبة صلاحية الطائرات للطيران، واجراءات التدقيق والتفتيش، وترخيص المشغلين الجويين، وصيانة الطائرات بمحركين التي تطير لمسافات طويلة، ورصد الموثوقية، والصيانة، والعوامل البشرية، وترخيص منظمات الصيانة المعتمدة، واعداد برامج الصيانة، والموافقة على قائمة المعدات الدنيا، ونظم ادارة سلامة المطار، والمدارج المبثلة. وقدم التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFFAS) منحة استخدمت في تطوير نظم صلاحية الطائرات للطيران في كمبوديا، واندونيسيا، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، وميانمار، والفلبين، وتايلند، وفيتنام. وانضمت بروناي دار السلام وتيمور-ليشتي الى البرنامج في سنة ٢٠٠٧.

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية

واستمرار صلاحية الطائرات للطيران: شمال آسيا (COSC-NA)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع التعاوني، الذي تموله الصين وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ومنغوليا وجمهورية كوريا، الى تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في ذلك الاقليم. وقدم دعم عيني ومالي من ادارة الطيران الفيدرالية، والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران، وشركة ايرباص، وشركة بوينغ، وشركة بومباردييه، والمديرية العامة للطيران المدني في فرنسا. ويمثل هذا المشروع محفلاً مخصصاً للنهوض بالحوار والتنسيق والتعاون فيما يتعلق بسلامة الرحلات الجوية فيما بين هيئات الطيران المدني المشاركة، سواء كانت كبيرة أو صغيرة، وكذلك تهيئة البيئة اللازمة لتنسيق وتطوير سياسات مراقبة السلامة الجوية واجراءاتها ولوائحها. ويشكل هذا المشروع وسيلة فعالة واقتصادية لتفتيش وترخيص المشغلين والطائرات ومؤسسات التدريب، ولتدريب عدد كبير من موظفي مراقبة السلامة الجوية. وأصبحت هذه الدول قادرة أيضاً على النهوض بأنشطة منع وقوع الحوادث، وذلك من خلال انشاء فريق اقليمي للسلامة الجوية في شمال آسيا (NARAST) والاشراف عليه على النحو المقترح في الخطة العالمية للسلامة الجوية التي وضعتها الايكاو. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكان متوقفاً أن يدوم خمس سنوات، ولكن جرى تمديده حتى نهاية سنة ٢٠١٢.

منجزات المشروع

أصدر المشروع مواد ارشادية ونشرات وكتب دورية استشارية ونظم حلقات عمل لمساعدة الدول المشاركة على تنفيذ توصيات الفريق الاقليمي للسلامة الجوية في شمال آسيا. وتم وضع نظام للابلاغ عن حالة التنفيذ لمتابعة تنفيذ تلك التوصيات. وعقد الاجتماع السابع للفريق في شهر نوفمبر. وأعطت اللجنة التوجيهية أولوية عالية لتدريب المفتشين الوطنيين في الاقليم الفرعي. ودعي المشغلون الجويون ومقدمو الخدمات الى ارسال مشتركين في برامج التدريب. ومنذ انشاء البرنامج في فبراير ٢٠٠٣، نظم ما مجموعه ٨٣ دورة/ندوة/حلقة عمل لعدد يصل الى ٢٤٦٠ مشتركاً تلقى ٧٦ منهم التدريب في سنة ٢٠٠٧. ونظم عدد من برامج ادارة السلامة لدعم وتنفيذ نظم ادارة السلامة المتعلقة بعمليات

الطائرات، وإدارة الحركة الجوية والمطارات. واستمر البرنامج في مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ قواعده وتوصياته الإيكافو.

مشروع الترتيب التعاوني لتفادي انتشار الأمراض السارية من خلال السفر جوا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله إدارات الطيران المدني وسلطات المطارات في الدول المشاركة وإقليمي الإدارة الخاصة، بما في ذلك الصين (إقليم هونغ كونغ الإداري الخاص وإقليم ماكاو الإداري الخاص) واندونيسيا وماليزيا ونيبال والفلبين وسنغافورة وتايلند، إلى الحد من مخاطر انتشار أنفلونزا الطيور والأمراض السارية المشابهة بواسطة الركاب المسافرين جوا وذلك من خلال الترتيبات التعاونية بين الدول والإدارات والمطارات المشاركة. وسيتم تحقيق هذا الهدف أولاً عن طريق تطبيق وتنفيذ إرشادات الإيكافو للحوادث دون انتشار أنفلونزا الطيور في المطارات الدولية الرئيسية. وسيزور خبير للإيكافو في إطار هذا المشروع المطارات المشاركة للتأكد من انطباق الإرشادات بشكل تام بالإضافة إلى تدريب الموظفين من إدارات الطيران المدني وسلطات المطارات وشركات الطيران المشاركة. ومن المتوقع أن يوسع نطاق هذا المشروع ليشمل دولاً إضافية. وقد بدأ هذا المشروع في سبتمبر ٢٠٠٦، ومن خلال منحة من صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الأنفلونزا، جرى تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

قدمت عروض عن المشروع في جلسة افادة غير رسمية لمجلس الإيكافو واجتماع منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة في القاهرة، والدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكافو، والاجتماع الرابع والأربعين لهيئات الطيران المدني في آسيا والمحيط الهادئ في الصين. وجرى تقييم المطارات الدولية في سنغافورة والصين (إقليم هونغ كونغ الإداري الخاص وإقليم ماكاو الإداري الخاص) وتايلند في إطار البرنامج. وعقد الاجتماع الأول للجنة التوجيهية في أغسطس، والاجتماع الأول لفريق طب الطيران الإقليمي في أكتوبر. واستمر البرنامج في التحضير لتقييم المطارات الدولية في دول أخرى مشاركة، وإقامة خطة منسقة للتأهب لاندلاع الأوبئة في قطاع الطيران، والتدريب والمساعدة، عند الحاجة، في تنفيذ الخطوط الإرشادية المعدة سنة ٢٠٠٦ حول منع انتشار الأمراض السارية التي تشكل شاعلاً صحياً عاماً.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية
واستمرار صلاحية الطائرات للطيران — دول الخليج (COSCAP-GS)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومات البحرين، الكويت، قطر، الإمارات العربية المتحدة واليمن، الى تعزيز سلامة النقل الجوي وكفاءته في دول منطقة الخليج الفرعية، من خلال التنسيق والتطبيق الفعال للقواعد القياسية الدولية والأحكام الوطنية لمراقبة السلامة والقواعد التنظيمية والإجراءات ذات الصلة، مما يسهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمنطقة الفرعية والنهوض بمزيد من التعاون بين الدول المشاركة. والهدف من هذا المشروع أيضا إنشاء هيكلية إقليمية للتعاون والتنسيق في مسائل أمن الطيران ولتدريب موظفي أمن الطيران. وقد بدأ هذا المشروع في شهر يناير ٢٠٠٦ ومن المتوقع أن يستمر خمس سنوات.

منجزات المشروع

يهدف المشروع الى إنشاء نظام مشترك من القواعد التنظيمية، واستمر في إعطاء الأولوية لإعداد مسودة قواعد تنظيمية منسقة حول العمليات، وصلاحية الطائرات للطيران، وأمن الطيران بالاستناد الى النموذج الأوروبي في الحالات الملائمة، وتدريب المفتشين الإقليميين. وصاغ المشروع أيضا برامج نموذجية لأمن الطيران المدني الوطنية فيها القواعد والتوصيات الدولية والتدابير والاجراءات الأمنية المعززة الصادرة عن الايكاف وتم بالتشاور مع الادارات الوطنية. وأعدت أيضا أدلة بشأن البضائع الخطرة والتحقيق في الحوادث/الوقائع من خلال المشروع.

تطوير نظام السلامة التشغيلية وصلاحية الطائرات
للطيران في كمنولث الدول المستقلة.

هدف المشروع

يقوم هذا المشروع على أساس اتفاق تعاوني بين أعضاء كمنولث الدول المستقلة (أرمينيا، أذربيجان، بيلاروس، جورجيا، كازاخستان، قيرغيزستان، طاجيكستان، تركمانستان، وأوزبكستان) ينفذ في إطار الصندوق الذي أنشأه كمنولث الدول المستقلة، وإيرباص، وشركة بوينغ وجنرال إلكتريك، والمفوضية الأوروبية، ومجمع اليوشن للطيران، ولجنة الطيران المشتركة بين الدول، وبدعم مالي من التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFFAS). وتشمل الأهداف تعزيز قدرات مراقبة السلامة لدى الدول المشاركة بإنشاء مركز إقليمي للتدريب وإعطاء المشورة في مجال سلامة الطيران ضمن إطار اللجنة المشتركة بين الدول للطيران، وتقديم المساعدة لإزالة أوجه القصور، وتقديم التدريب للمفتشين الوطنيين، وتنسيق التشريع الجوي الوطني حسب الاقتضاء. وبدأ المشروع في سنة ٢٠٠١ ومن المتوقع أن يدوم ست سنوات.

منجزات المشروع

منذ أن بدأ المشروع نشاطاته، عقدت ٢٥ ندوة دولية ومؤتمرات واجتماعات للتنسيق، وتلقى التدريب ما يزيد على ١٥٠٠ مفتش وخبير من إدارات الطيران في الإقليم. وبدعم من شركتي بوينغ وإيرباص، استمر العمل في إعداد نظام شامل لقواعد الطيران التنظيمية، وسوف يتم إدخالها بشكل اطرادي في تشريعات الدول. وانتهى إعداد دليل للعمليات، بينما يستمر العمل في إعداد قواعد تنظيمية بشأن صلاحية الطائرات للطيران. وأنجزت المرحلة الأولى من مشروع انشاء مركز التدريب على الطيران المدني لطبائري الطائرات من طراز إيرباص A-320 في جامعة سانت بيترسبورغ للطيران المدني. ونظمت دورات تدريبية لمفتشي السلامة الجوية في مركز التدريب/الاستشارات التابع للجنة الطيران المشتركة بين الدول، وذلك بالتنسيق مع التسهيل المالي الدولي (IFFAS) وبدعم مالي منه. واشترك في برنامج التدريب هذا ما يزيد على ١٠٠ مفتش وخبير في مجال العمليات وصلاحية الطائرات للطيران من كازاخستان ومولدوفا، والاتحاد الروسي، وطاجيكستان، وتركمانستان، وأوزبكستان. ونفذ خبراء من لجنة التحقيق في حوادث/وقائع الطائرات من لجنة الطيران المشتركة تدريباً على التحقيق في حوادث الطيران، واشتمل ذلك التدريب على تحليل أخطاء الطيارين من منظور السلامة، وأعطال أجهزة الطيران، والعوامل البشرية. ونوقشت أيضاً مسائل قانونية على أساس قواعد وتوصيات الايكاو الدولية.