

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 ، وتحقق إنشاء خطوط دولية للنقل الجوى على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة .

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض .

ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي
الموقعة في شيكاغو في ١٢/٧/١٩٤٤

رسالة من رئيس المجلس

إلى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

أنشرف بأن أرفع إلى الجمعية العمومية، بناء على طلب المجلس، التقرير السنوي للمجلس لعام ٢٠٠٧، الذي أعد وفقاً لأحكام الفقرة (أ) من المادة الرابعة والخمسين من اتفاقية الطيران المدني الدولي. ويشكل هذا التقرير جزءاً من مستندات الدورة القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في سنة ٢٠١٠. ولكنه يوزع الآن على الدول المتعاقدة للإطلاط به علماً. وسوف يرسل أيضاً إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عملاً بالفقرة (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الإيكاو والأمم المتحدة.



تأكيد القيادة العالمية لمنظمة الطيران المدني الدولي

سنة الجمعية العمومية هي دائماً عالمة 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 الرئيسية 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 عدداً كبيراً 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.

وأسفرت المناقشات التي جرت بشأن تخفيض أثر الطيران على البيئة إلى أدنى حد عن مداولات كبيرة، وكان ذلك أمراً مفهوماً. واتفق جميع المشاركين على الحاجة إلى اتخاذ مزيد من إجراءات أكثر تضافراً 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 معنى بالطيران الدولي وتغيير المناخ بغض النظر عن عدد 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 القوى للدور القيادي الذي يتضطلع 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 ١٧٠٠ طائرة جديدة خلال العقد القادم، مما يسفر عن حادة لا مفر منها إلى تدريب نحو ٢١٧٠٠٠ من الطيارين ٤٣٠٠٠ من الميكانيكيين، ناهيك عن مراقبى 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 للطائرات وخدمات الملاحة الجوية، فضلاً عن السلامة والأمن لحماية أرواح الركاب وحيوية صناعة النقل الجوي على حد سواء.

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

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

ويعد الشكل الجديد للتقرير السنوي دليلاً على الطريقة الجديدة التي نمارس بها أعمالنا. فقد قمنا بتبسيط طريقة عرض التقرير بقدر كبير عن طريق تحويل بعض المواد الاحصائية لمنظمة الطيران المدني الدولي على شبكة الانترنت. كما قمنا بتجميع غالبية المحتوى التحريري في إطار الأهداف الاستراتيجية لإعطاء لمحة عامة أكثر انتظاماً عن الأنشطة والإنجازات، 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 نمارس 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 جواً في جميع أنحاء العالم الحصول على نقل جوي آمن وفعال ومستدام بقدر الإمكان.

روبرتو كوبيه غونزاليس
رئيس المجلس

المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية

المقر الرئيسي

International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montréal, Québec
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. Victor Andrès Belaúnde No. 147
San Isidro, Lima
Peru

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



الدول المتعاقدة

بالاو	ألمانيا	أفغانستان
بنما	غانا	ألبانيا
بابوا غينيا الجديدة	اليونان	الجزائر
باراغواي	غرينادا	أندورا
بيرو	غواتيمala	أنغولا
الفلبين	غينيا	أنتيغوا وبربودا
بولندا	غينيا - بيساو	الأرجنتين
البرتغال	غيانا	أرمينيا
قطر	هايتي	استراليا
جمهورية كوريا	هندوراس	النمسا
جمهورية كوريا	هندوراري	أzerbaiجان
رومانيا	أيسلندا	جزر اليمامة
الاتحاد الروسي	الهند	البحرين
رواندا	آندونيسيا	بنغلاديش
سانت كيتين ونيفيس	جمهورية إيران الإسلامية	بريدادوس
سانتا لوسيا	العراق	بيلاروس
سانت فنسنت	أيرلندا	بلغاريا
والغربياندين	إسرائيل	بليز
ساموا	إيطاليا	بنين
سان مارينو	جاماكا	بوتان
ساو تومي وبرسيبي	اليابان	بوليفيا
المملكة العربية السعودية	الأردن	اليونسة والهرسك
السنغال	كاذاخستان	بوتسوانا
صربيا	كينيا	البرازيل
سيشيل	كريبياتي	بروني دار السلام
سيراليون	الكويت	بلغاريا
سنغافورة	قيرغيزستان	بوكينا فاصو
سلوفاكيا	جمهورية لاو الشعبية الديمقراطية	بوروندي
سلوفينيا	لاتفيا	كمبوديا
جزر سليمان	لبنان	الكامبوبون
الصومال	ليسوتو	كندا
جنوب أفريقيا	ليبيريا	الرأس الأخضر
اسبانيا	الجماهيرية العربية الليبية	جمهورية أفريقيا الوسطى
سري لانكا	ليتوانيا	تشاد
السودان	لوكسمورغ	شيلى
سورينام	مدغشقر	الصين
سوازيلندا	مالاوي	كولومبيا
السويد	ماليزيا	جزر القر
سويسرا	ماديف	الكونغو
الجمهورية العربية السورية	مالى	جزر الكوك
طاجيكستان	مالطة	كوزستاريكا
تايلاند	جزر مارشال	كوت ديفوار
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة	موريانيا	كرواتيا
تيمور - ليشتي	موريشيوس	كوبا
تونغو	المكسيك	قبرص
ترنيداد وتوباغو	ولايات ميكرونيزيا الموحدة	الجمهورية التشيكية
تونس	مولدوفا	جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية
تركيا	موناكو	جمهورية الكونغو الديمقراطية
تركمانستان	منغوليا	الدنمارك
أوغندا	موتنيجرو	جيبيتي
أوكانيا	موزambique	الجمهورية الدومينيكية
الإمارات العربية المتحدة	ميامار	الإكوادور
المملكة المتحدة	ناميبيا	مصر
جمهورية تنزانيا الموحدة	ناورو	السفالبار
الولايات المتحدة	نيبال	عينا الاستوائية
أوروغواي	هولندا	أريتريا
أوكيستان	نيوزيلندا	استونيا
فانواتو	نيكاراغوا	أثوبيا
فنزويلا	النيجر	فيجي
فيتنام	نيجيريا	فنلندا
اليمن	ترويج	فرنسا
زامبيا	عمان	غابون
زمبابوي	باكستان	غامبيا
		جورجيا



الدول المتعاقدة الأعضاء في المجلس

باكستان	فرنسا	الأرجنتين
بيرو	ألمانيا	أستراليا
جمهورية كوريا	غانا	النمسا
الاتحاد الروسي	هندوراس	البرازيل
سانتا لوسيا	هنغاريا	الكاميرون
المملكة العربية السعودية	الهند	كندا
سنغافورة	إيطاليا	شيلى
جنوب أفريقيا	اليابان	الصين
اسبانيا	لبنان	كولومبيا
تونس	المكسيك	مصر
المملكة المتحدة	موزامبيق	اثيوبيا
الولايات المتحدة	نيجيريا	فنلندا



تنشر منظمة الطيران المدني الدولي هذه الوثيقة في طبعات منفصلة باللغات العربية والصينية والإنجليزية 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 الايكاو في سنة ١٩٤٤ للنهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في شتى أنحاء العالم، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظومة الأمم المتحدة، وتتولى وضع القواعد والأنظمة الازمة لسلامة الطيران وأمنه وكفافته وانتظامه، والازمة 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	..... استر انجيارات دعم التنفيذ
73	..... برنامج التعاون الفني
81	..... البيانات المالية
www.icao.int/annualreports	..... المرفقات



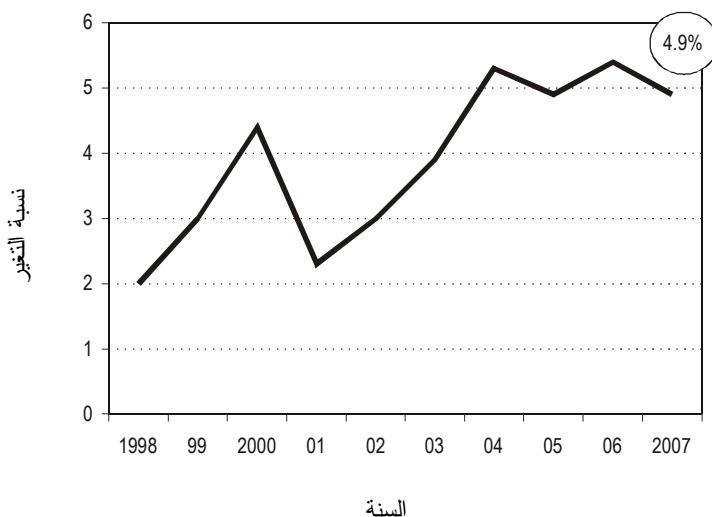
عالم النقل الجوي
في ٢٠٠٧



عالم النقل الجوي في عام ٢٠٠٧

التطورات الاقتصادية العالمية والإقليمية

حافظ الاقتصاد العالمي على رزم 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 الحقيقة (الشكل رقم ١).



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

وشهدت البلدان المصنعة انكمشا خفيفا مقارنة بعام ٢٠٠٦، إذ بلغ معدل الناتج المحلي الإجمالي نسبة ٢,٧ في المائة. وحقق اقتصاد أمريكا الشمالية نموا بنسبة ٢,٢ في المائة، ونظرًا لاستمرار انخفاض الاستهلاك الخاص والاستثمار في المشتقات السكنية في الولايات المتحدة. وقد كان لهذا الأمر الأثر في الاقتصاد الكندي الذي لم يحقق سوى معدل نمو معندي.

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

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

وحافظ الاقتصاد الكلي لإقليم آسيا والمحيط الهادئ على رخمه التصاعدي محققا 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

الم 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.

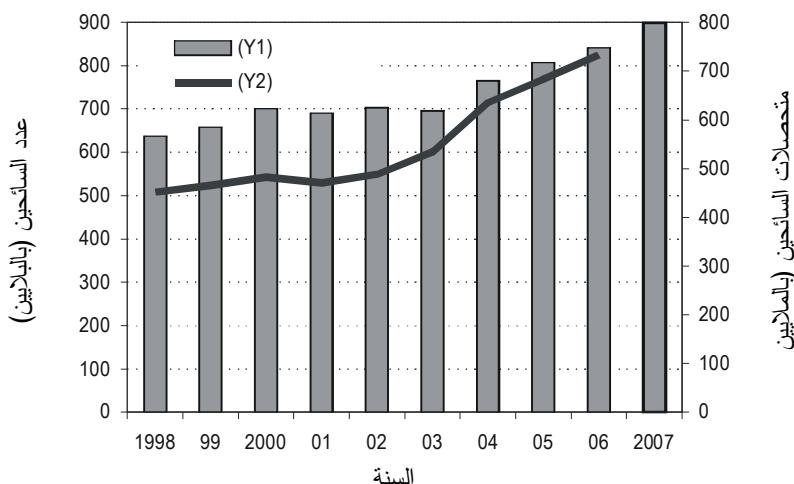
وسجل الناتج المحلي الإجمالي في إقليم أوروبا معدل نمو بنسبة ٣,٣ في المائة في المتوسط. وبلغ هذا المعدل في منطقة العملة الأوروبية نسبة ٣,١ في المائة، أي بمعدل أدنى هامشيا من مستوى عام ٢٠٠٦ نتيجة لبعض آثار المشاكل الاقتصادية العالمية. وحققت اقتصادات وسط وشرق أوروبا نموا يقدر بنسبة بلغت حوالي ٥,٨ في المائة،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

على الصعيد الثاني، أبرمت ١٢ دولة ٩ اتفاقيات جديدة "للأجواء المفتوحة"، بحيث أصبح مجموع الاتفاقيات ١٣٦ اتفاقاً يشمل ٩١ دولة. وتنص هذه الاتفاقيات على حق دخول الأسواق بلا قيد ولا شرط يفرض على التسميات وحقوق الطرق الجوية والاسعة وتوافر الرحلات الجوية وتقاسم الرموز والتعرifات.

وعلى الصعيد الإقليمي، نفذت الدول على الأقل ١٢ اتفاقاً أو ترتيباً للتحrir مع الإشارة إلى التطورات البارزة التالية:

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

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

— وفي شهر فبراير أيضاً، 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 أيضاً التأثير المتبادل بين الأقاليم في سبيل المزيد من التحرير. وكان الاتحاد الأوروبي هو الأكثر نشاطاً، حيث نفذت المفوضية الأوروبية تقويضات محددة بالتفاوض بالنيابة عن جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي. وفي شهر أبريل، وقع الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة رسمياً على اتفاق النقل الجوي كمرحلة أولى من إنشاء منطقة طيران مفتوحة. ويطبق الاتفاق بصفة مؤقتة من مارس ٢٠٠٨، وسيحل محل جميع الاتفاقيات الثنائية الراهنة بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة. وفي أكتوبر، تم إعطاء المفوضية الأوروبية تقويضات جديدة 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 المنظمة. وشملت المحادثات أيضاً اقتراحات لتوسيع نطاق الملحق بحيث يشمل الخدمات الأرضية وخدمات تشغيل المطارات، بالإضافة إلى النشاطات الثلاثة الحالية التي يشملها، أي اصلاح 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 مطاراً إقليمياً 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 والتوسيع 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 المقيدة من ثمانى 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 مزيداً 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 خطوطاً جوية وطنية جديدة حلت محل الشركات التي كانت تملكها الدول والتي كانت غارقة تحت تقلّل الديون. وغالباً ما تم ذلك بمشاركة مستثمرين أجانب. فمثلاً على ذلك أنشئت الخطوط الجوية الموريتانية عقب تصفيّة شركة موريتانيا للطيران، وذلك كشراكة بين حكومة موريتانيا وشركات خاصة داخلية وشركة الطيران التونسية.

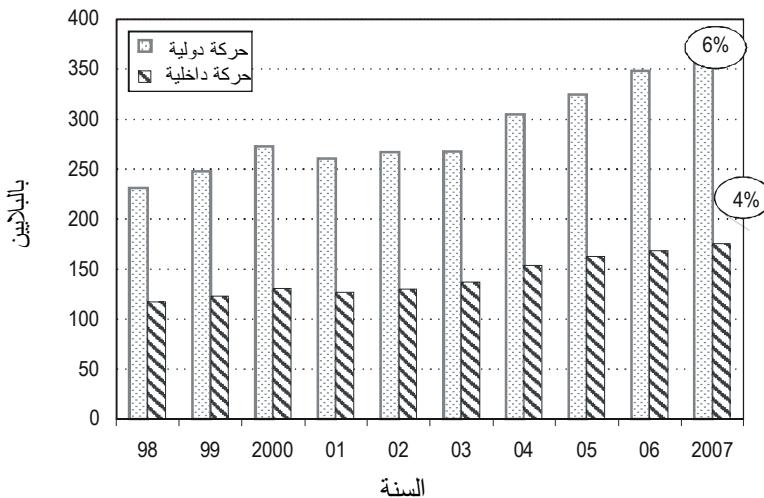
شركات الطيران

العمليات المنتظمة

الحركة الإجمالية

بلغت الحركة المنتظمة الإجمالية التي نقلتها شركات طيران ١٩٠ مليون راكب تقريباً 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 المتوفرة. ونتيجة لذلك، فإن متوسط عامل الحمولة من الركاب للخدمات المنتظمة الإجمالية (الداخلية والدولية) 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 المتوفرة (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 والكاربيبي ٤٪ ونقلت شركات الطيران الأفريقيّة 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، بمجموع بنسبة ٢٩٪ و٧٪ و٥٪ تقريباً على التوالي. ومن الخدمات الدولية، فإن نحو ٢٩٪ من جميع الحركة نقلتها شركات طيران الولايات المتحدة وألمانيا والمملكة المتحدة، وذلك بنسبة ١٥٪ و٨٪ و٦٪ 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 مؤوية من الحركة المنقولة الإجمالية ومعدلات النمو للناقلين: أوروبا ٤٠٪، آسيا/المحيط الهادئ ٢٧٪ و٤٥,٧٪، وأمريكا الشمالية ١٧٪ و٥,٧٪، والشرق الأوسط ٨٪ وما يقارب ١٨٪، وأمريكا اللاتينية وأفريقيا ٧٪، وأمريكا اللاتينية (أفريقيا) ٧,٤٪، وأفريقيا ٨,٨٪.

حركة نقل الركاب الداخلية

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

حركة نقل البضائع الإجمالية

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

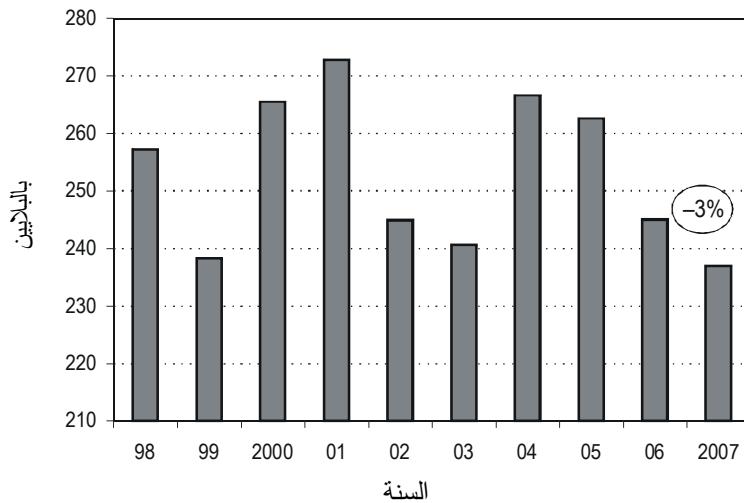
وقد يكون الانخفاض في نمو حركة نقل البضائع نتيجة لتباطؤ الاقتصاد في الولايات المتحدة، حيث كان يُخشى حدوث كساد. وعلى الرغم من مثل هذه البيئة الاقتصادية، استمرت معدلات النمو العالمية في حركة نقل الركاب بجميع الأقاليم وخاصة في الولايات المتحدة.

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 الكيلومترات المنقولين على الرحلات الجوية الدولية غير المنتظمة بنسبة ٣٪ تقريباً بالمقارنة بسنة ٢٠٠٦، مع انخفاض الحصة غير المنتظمة من حركة نقل الركاب الجويين الدوليين الإجمالية بنحو نقطة مئوية واحدة إلى ٩٪ تقريباً (انظر الشكل ٤ والمعرفة 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
٢٠٠٧-١٩٩٨، عدد الركاب الكيلومترات المنقولين

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، وتعلق بطائرات زادت كثانتها الإقلاعية المرخصة على ٢٢٥٠ كيلوجراماً. وكان عدد وفيات الركاب ٥٨٧ راكباً. وتقارن هذه البيانات مع ١٢ حادثًا مميتاً و٧٥١ 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 أدياً إلى انخفاض عدد وفيات الركاب لكل مائة مليون راكب كيلومتر من ٠٠١٩ إلى ٠٠١٤. .. وقل عدد الحوادث الجوية المميتة لكل مائة مليون كيلومتر طيران عن مستويات سنة ٢٠٠٦ البالغة ٠٠٣٨ إلى ٠٠٣٣، كما زاد عدد الحوادث الجوية المميتة لكل ١٠٠٠٠ عملية هبوط زيادة طفيفة من ٠٠٤٢ إلى ٠٠٤٧ في سنة ٢٠٠٦. (الشكل ٥).

كانت مستويات السلامة الجوية متفاوتة تماماً لمختلف طرز الطائرات المشغلة على خطوط الركاب المنتظمة. ففي عمليات الطائرات التوربينية النفاثة مثلاً، التي استأثرت بأكثر من ٩٨% من إجمالي حجم الحركة المنتظمة، مقيسة بالركاب الكيلومترات المنقولين، كانت هناك ٩ حوادث توفي فيها ٥٦٧ راكباً، أما في عمليات الطائرات التوربينية المروحية ذات المحركات المكبسة التي استأثرت بنسبة نقل عن ٢% من حجم الحركة المنتظمة للركاب فقد وقع لها حادثان توفي فيما ٢٠ راكباً. 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 تشغله شركات الطيران المنتظم، وجميع رحلات النقل الجوي التي يشغلها المشغلون التجاريون للخطوط غير المنتظمة. وتدل البيانات المتاحة للايكاو 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 الاقلاعية 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 الاقلاعية القصوى المرخصة على ٩٠٠٠ كيلوجرام، سواء كانت تشغله شركات طيران منتظم أو شركات طيران غير منتظم، فقد وقع لها ٨ حوادث توفي فيها ٧٧ راكباً.

أفعال التدخل غير المشروع

دخل ٢٢ فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع خلال آخر العام. وتتألف هذه الأفعال من ٤ أفعال استيلاء غير مشروع، ومحاولتي استيلاء، وهجومين على المرافق، و٣ محاولات هجوم على المرافق، و ١١ فعلاً آخر من أفعال التدخل غير المشروع (انظر المرفق ١، الجدول رقم ٧). وتزد هذه الأفعال في الإحصاءات السنوية لتساعد على تحليل الاتجاهات والتطورات (انظر الشكل رقم ٦).

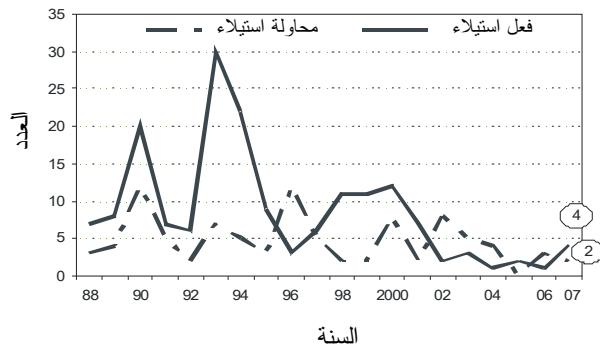
المطارات

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 لأكبر مائة شركة مطارات، التي كان متوسطها ١١٪ في ٢٠٠٦ و ١٠٪ في ٢٠٠٥. وأفاد المجلس الدولي للمطارات أيضاً ببلغ مستوى قياسي في المصروفات الرأسمالية هو ٤٢,٨ مليون دولار للسعة الجديدة أو لزيادة السعة، بغية التغلب على مشكلة التضاعف المتوقع للطلب على حركة نقل الركاب على مدى السنوات العشرين القادمة.

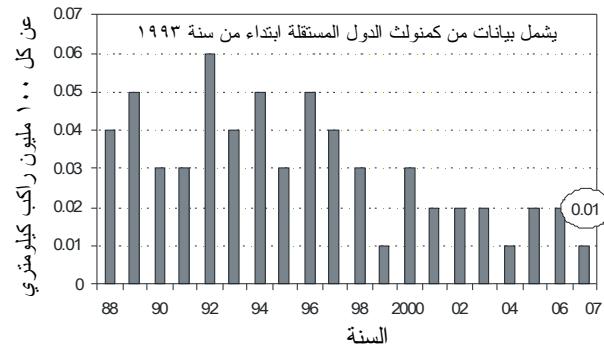
تباطأت خصخصة المطارات في سنة ٢٠٠٧، إذ جرى الإبلاغ عن قليل من عمليات الخصخصة فقط. وركز معظم مشغلي المطارات أنشطتهم على الأصول والأنشطة القائمة بدلاً من المزيد من التوسيع في مقتنيات جديدة. والتوقعات المستقبلية للمزيد من العمليات في السنوات القادمة مشرقة، مثلًا، في أوروبا حيث لم تشمل الخصخصة حتى الآن سوى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

خدمات الملاحة الجوية

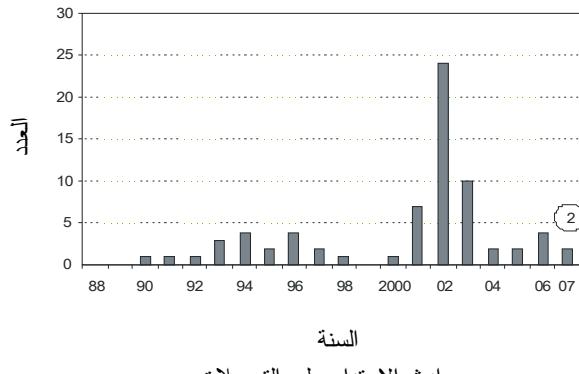
طبقاً لاستقصاء أجراه الإيكاو بشأن الوضع المالي لمقدمي خدمات الملاحة الجوية، استمر التحسن، بدافع من نمو الحركة المستدام. وحققت أغلبية مقدمي خدمات الملاحة الجوية ربحاً. وفي جميع أنحاء العالم، ركز أصحاب المصلحة على أداء خدمات الملاحة الجوية، وساعدتهم على ذلك المناقشات في الندوة العالمية عن أداء نظام الملاحة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



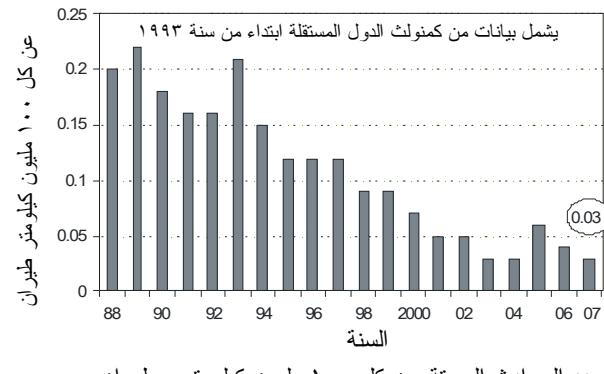
أفعال الاستيلاء غير المشروع



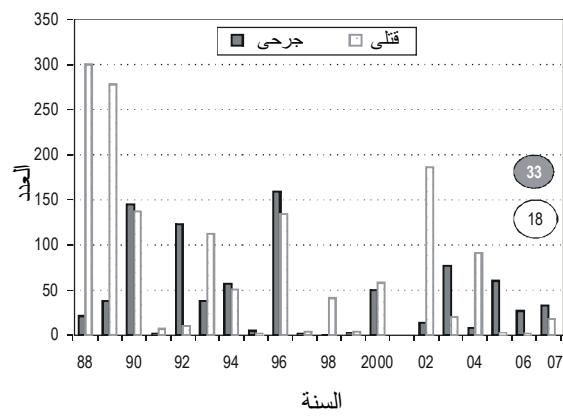
عدد وفيات الركاب عن كل ١٠٠ مليون راكب كيلومتر على الخطوط المنتظمة



حوادث الاعتداء على التسهيلات



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

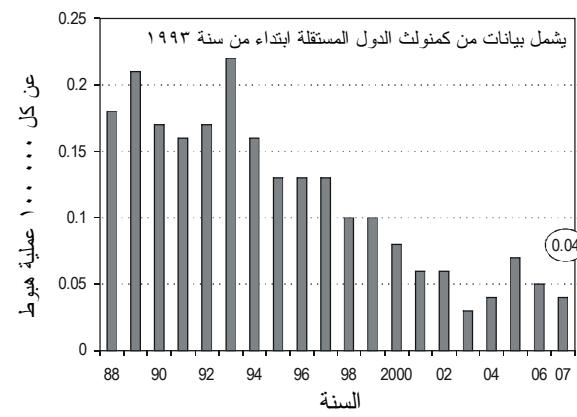


عدد القتلى أو المصابين

*في سنة ٢٠٠١: المصابون ٣٢٧١ والقتلى ٣٥٢٥

الشكل ٩ - إحصاءات أمن الطيران

٢٠٠٧-١٩٨٨



عدد الحوادث المميتة عن كل ١٠٠,٠٠٠ عمليات هبوط طائرات على الخطوط المنتظمة

الشكل ٨ - إحصاءات حوادث الطائرات

٢٠٠٧-١٩٨٨

في أوروبا، تم إحراز تقدم في مبادرات الأجواء الأوروبية الموحدة (SES) وبرنامج البحث لادارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الموحد (SESAR) وكثير المجال الجوي التشغيلية (FABs). وفي مارس، أصدرت المفوضية الأوروبية تقريراً عن الحالة في منتصف الفترة بشأن انشاء كل المجال الجوي التشغيلية، أكدت فيه أنها ينبغي أن تستند إلى المتطلبات التشغيلية - وخاصة، تدفقات الحركة - بدلاً عن 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 تقلل قوى السوق، وبتغيير هيكل 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 الرadar إلى نظام قائم على الأقمار الصناعية من خلال الخطة الوطنية المتكاملة لنظام النقل الجوي من الجيل المقبل. وتتولى تحطيط 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

الصيغة منظمة قائمة على الأداء ووجهة نحو تحقيق النتائج

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

استجابة لنتائج الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية للأيكاو ولتسهيل الانتقال إلى التخطيط القائم على تحقيق النتائج والميزنة القائمة على تحقيق النتائج، استعرض المجلس، في نوفمبر، خطة الأعمال للفترة الثلاثية القادمة (٢٠١٠-٢٠٠٨) 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 و مهمتها: تعمل الايكاو على تحقيق رؤيتها في تطور يتسم بالسلامة والأمن والاستدامة للطيران المدني من خلال التعاون بين دولها المتعاقدة. وليسنى تنفيذ الرؤية، تم وضع ستة أهداف استراتيجية للفترة ٢٠١٠-٢٠٠٥:

- السلامة – تعزيز سلامة الطيران المدني
- الأمن – تعزيز أمن الطيران المدني
- حماية البيئة – تقليل التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة إلى أدنى حد
- الكفاءة – تعزيز كفاءة عمليات الطيران
- الاستمرارية – الحفاظ على استقرارية 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 وتدقيق امتثالها،
- المؤسسة التي تيسّر للدول المتعاقدة وتساعدها في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية
- وخطط الملاحة الجوية وسياسات الايكاو
- المروج لسياسات النقل الجوي العالمية لإيجاد نظام طيران مدني دولي يتسّم بالكفاءة.
- المحظ النهائي لإدارة الأزمات في الطيران المدني الدولي
- الهيئة التي تتعامل مع وضع ونشر قانون الجو الدولي وتسويه الخلافات المتعلقة بالطيران المدني الدولي.



— المؤسسة المركزية لحسن الادارة العالمية في الطيران المدني..

وهي تمثل أيضاً الأساس للوضع الاستراتيجي للمنظمة بوصفها:

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



من المفهوم إلى العمل

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

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

إن الانتقال من المفهوم إلى العمل والنتائج يشمل أيضاً 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 الایکاو في الوقت المناسب من خلال الرصد المتواصل لمدى تقدم الدول نحو امتثالها.

إجراء عمليات تدقيق لمراقبة السلامة الجوية لتحديد التغارات 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 اجراءات تحسين مراقبة السلامة.

التشجيع على معالجة العناصر الأساسية للسلامة في الوقت المناسب حسبما حدتها 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 الحرجية.



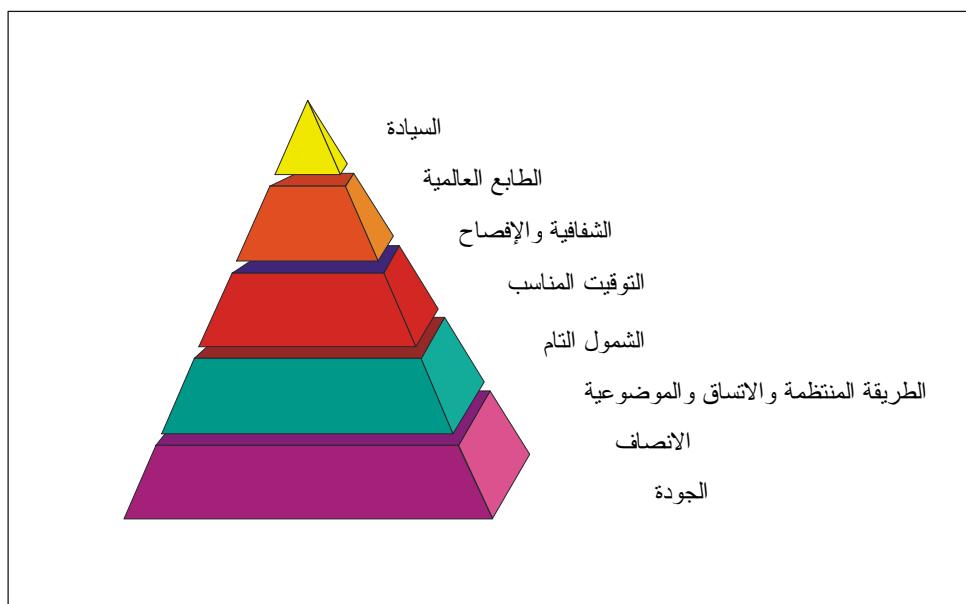
السلامة

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 ومتبوئي وقائم على المخاطر. وبينما يظل امثيل القواعد والتوصيات الدولية حجر الزاوية لسلامة الطيران المدني الدولي، يجب أن يكون الانفاذ الصارم لأنظمة والإجراءات المقررة مقتضناً بتنفيذ نظم إدارة 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 امثيل القواعد والتوصيات الدولية – وتؤدي في نهاية الأمر لتعزيز السلامة.

يستند البرنامج الازامي إلى مبادئ صارمة، أي: السيادة والطابع العالمي والشفافية والإفصاح والتوفيق المناسب والشمول التام والطريقة المنتظمة مع الاتساق والموضوعية والإنصاف والجودة (الشكل ٧).



الشكل ٧ - مبادئ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

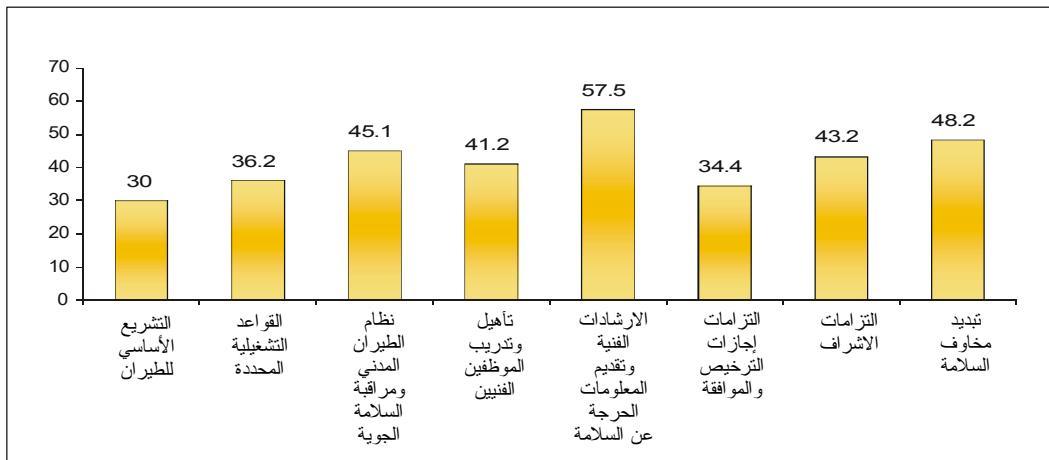
خلال سنة ٢٠٠٧، تم التدقيق في ٤٣ دولة متعاقدة ضمن إطار النهج التجمعي الشامل الذي دخل حيز النفاذ في سنة ٢٠٠٥. ويشمل التقويض الموسع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الأحكام ذات الصلة بالسلامة الواردة في جميع الملاحق المتعلقة بالسلامة لاتفاقية الطيران المدني الدولي. وتشكل إجازة العاملين وتشغيل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

في نهاية سنة ٢٠٠٧، كانت الايكاو قد أكملت ٧٨ عملية تدقيق بالنهج التجمعي 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 التجمعي الشامل عملية تقتضي إجراء الدول لاستعراض نظمها لمراقبة السلامة الجوية وذلك في حد ذاته يعزز السلامة الجوية. وبالدعم اللوجستي النشيط من الايكاو، تتاح للدول فرصة فريدة لاستعراض ومراجعة هيكلها وتشريعاتها وعملياتها التنظيمية وإجراءاتها للطيران المدني وانفاذها 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 وملموس 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 يرسان الأساس لعمليات تتسم بالسلامة والكفاءة في المستقبل.

أدى التنفيذ والتطور الناجحين للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لأن توجه الجمعية العمومية في سبتمبر ٢٠٠٧ الايكاو 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. وسيقى إلى الدورة العادية المقللة للجمعية العمومية للأيكاو في سنة ٢٠١٠ تقرير عن البدء في مثل هذا النهج في سنة ٢٠١١، بالإضافة إلى تحليلات نتائج التدقيق باستخدام أدوات تجمع المعلومات الحالية ذات الصلة بالسلامة الجوية وتحتفظ بها.

خلال سنة ٢٠٠٧، أصدرت الايكاو تحليلها 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 التجمعي الشامل. ويعرض التحليل الأولى 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 لتنفيذ الفعال للعناصر الدرجة الثانية من نظام مراقبة السلامة الجوية.



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

وبالقيام في ٢٠٠٦ باعتماد استراتيجية عالمية للسلامة تقوم على الشفافية التامة وتداول المعلومات عن السلامة، أصبح الافتتاح عن بيانات السلامة أسلوباً للعمل. وبحلول نهاية سنة ٢٠٠٧، كانت ١٢٧ دولة متعاقدة قد وافقت على السماح للايكاو إما بالإفصاح عن التقرير عن تدقيق مراقبة السلامة الجوية في الدولة بأكمله وإما بالإفصاح عن ملخص تتفيدى له بموقع المنظمة المتاح للجمهور على الانترنت، وذلك على أن يكون ٢٣/٣٢٠٠٨ 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 حددتها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وقد أنشأت الايكاو في نهاية سنة ٢٠٠٦ المجلس رفع المستوى التابع للأمانة العامة والمعني باستعراض نتائج التدقيق (مجلس استعراض نتائج التدقيق) كجزء من استراتيجية منسقة شاملة للعمل مع الدول التي يتبيّن أن لديها ثغرات امتنال مهمة فيما يتعلق بالقواعد والتوصيات الدولية أو التي لا تشارك مشاركة تامة في عمليات الايكاو لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والأمن.

خلال سنة ٢٠٠٧، استمرت الايكاو في تعزيز الوعي بالنهج التجمعي الشامل لعمليات التدقيق عن طريق الندوات وحلقات العمل الإقليمية، ضمن وسائل أخرى، التي خدمت غرض التشجيع على تبادل المعلومات المتبقية عن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. واستمرت المنظمة أيضاً في تدريب المدققين، وذلك بعدد دورة في يونيو. وفي أثناء السنة، ثم تكليف ٦٥ مدققاً بانجاز مهام في إطار البرنامج العالمي المذكور، وبالإضافة إلى موظفي الايكاو من مقر المنظمة والمكاتب الإقليمية السبعة، ساعدت عدة دول المنظمة بانداب خبرائها للبرنامج.

نظم ادارة السلامة

يتمثل أحد التحديات الرئيسية التي تتصدى لها الايكاو مباشرة في هذا المجال في افتقار أساسى للمعرفة والخبرة بين العديد من الدول وكذلك أصحاب المصلحة. وخلال سنة ٢٠٠٧، نفذت المنظمة ٤٦ دورة بالمقر و ١٤ دورة إقليمية 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 واكوادور والسلفادور وفرنسا والميونخ وأيسلندا والهند وإيطاليا والأردن والمكسيك ونيبال وجزر الأنتيل الهولندية (كوراكاو) وهولندا (بالنيابة عن دولة ABIS) وبينما وباراغواي وبيراو وبولندا والبرتغال وجمهورية كوريا والمملكة العربية السعودية وصربيا وإسبانيا وسري لانكا وسورينام وتونس وأوكراينا والإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة والولايات المتحدة.

تم أيضا تنظيم أربع حلقات عمل مدة كل منها يوم واحد لكبار الإداريين بشأن نظم ادارة السلامة في إيطاليا والمكسيك وماليزيا وإسبانيا وعقد بالمكتب الإقليمي في ليما أول تنفيذ إقليمي لحلقة عمل بشأن نظم ادارة السلامة، وحضره ٤٠ مشاركاً مثلاً الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وباراغواي وبيراو وأوروغواي.

دعمت جميع المكاتب الإقليمية 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 ملحق اتفاقية الطيران المدني الدولي، وهي عملية بدأ في سنة ٢٠٠٥. وتم تقييم اقتراح لوضع أحكام منسقة في الملحق الأول والسادس والثامن والحادي عشر والثالث عشر والرابع عشر. ويتحمّل الاقتراح حول اضافة اطرافين، أحدهما لتتنفيذ ومتابعة برنامج السلامة الخاص بالدولة والآخر لتتنفيذ ومتابعة نظم ادارة السلامة الخاصة بمقدمي الخدمات. وستعرض هذه التغييرات على المجلس لاعتمادها.

برنامج السلامة الجوية العالمية

يتمثل عنصر مكون أساسى آخر لتعزيز السلامة على النطاق العالمي في خطة الايكاو العالمية المنشطة للسلامة الجوية. وقد صيغت الخطة العالمية للسلامة الجوية أولاً 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 ٧-٣٦ — تخطيط الايكاو 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 الايكاو، فإن الخطة العالمية للسلامة الجوية توفر المنهجية ومحور التركيز المطلوب للعمل في سبيل تحقيق هدف المنظمة الاستراتيجي الخاص بالسلامة وستستخدم لتحديد أولويات وتخطيط مبادرات السلامة، فضلا عن قياس تأثيرها.

كان هناك عدد من المباريات 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 الايكاو للسلامة. ويمثل التحقيق الفعال في الواقع 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".

الإبلاغ عن بيانات الحوادث والواقع

على نفس المنوال، يعتبر الإبلاغ عن بيانات الحوادث والواقع والمركز الأوروبي لتنسيق نظم الإبلاغ عن وقائع الطيران الآتيين أساسيين لجمع بيانات السلامة. ولمساعدة الدول على إنشاء قاعدة لبيانات السلامة من أجل التحليل الأكثر فعالية للمعلومات وتبادل بيانات السلامة فيما بينها ومع الايكاو على نحو أفضل، عقدت المنظمة ثلاثة دورات تدريبية للمركز الأوروبي لتنسيق نظم الإبلاغ عن وقائع الطيران بشأن الإبلاغ عن بيانات الحوادث والواقع في كوستاريكا والمكسيك وجامايكا، حضرها ٨٩ مشاركا. ونسقت الايكاو دورة رابعة للمركز الأوروبي المذكور بشأن الإبلاغ عن بيانات الحوادث والواقع 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 طياريين

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



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

المبادرات الأقليمية

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

ستستمر الدول/الوكالات الحالية التي تقوم خدمات مراقبة سلامة المجال الجوي لأقاليم آسيا/المحيط الهادئ في استيعاب تكاليف تقديم هذه الخدمات، وبذلك تقادى الحاجة إلى ترتيبات تمويل إقليمية.

طورت ونفذت قاعدة بيانات إقليمية للابلاغ 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 إضافيا 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 للابلاغ الإلكتروني عن الحوادث والواقع كوسيلة لتصنيف المعلومات عن الحوادث والواقع في تصانيف الإيكاو لبيانات الحوادث والواقع.

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

تم دعم أنشطة مبادرة استراتيجية السلامة الأوروبيّة لتحديد وتحفيض أكثر التهديدات للسلامة الجوية استعجالا في أوروبا.

أسهمت الإيكاو في أنشطة سلطات الطيران المشتركة لوضع القواعد ليبلغ أعلى درجة عملية لامثال القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والقابلة للتطبيق.

توافر الآن كمواد ارشادية في الجزء الشرقي من أقاليم الإيكاو الأوروبي المقتضيات التنظيمية للسلامة للمنظمة الأوروبيّة لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، المترجمة إلى اللغة الروسية.

تم تطوير عدد من الأدوات المساعدة على القيام في الوقت المناسب بتنفيذ مقتضيات الإيكاو لإنقاذ اللغة.



مشاريع وأنشطة التعاون الفني

كان هناك ٥١ مشروعًا وطنياً و ١٠ مشروعات إقليمية للتعاون الفني تساهم في زيادة تحسين السلامة الجوية في شتى أنحاء العالم.

وأتي الدعم أيضاً من تعين ٧٦ خبيراً دولياً 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 وإنقاذ وإطفاء الحرائق وتنمية الموارد البشرية.

لا يقل تطوير الخبرة المحلية عن ذلك أهمية. وقد وفر برنامج الآيكاو للمنح التدريبية التدريب لـ ١٧٠ من الوطنيين، وذلك أساساً في مجالات التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها وصيانة الطائرات وصلاحيتها للطيران وعمليات الطيران وتدريب المفتشين (إجازة العاملين وعمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران) ونظم إدارة السلامة والبصائر الخطرة وطبع الطيران والتدريب على محاكي الطيران. وعلاوة على ذلك، تلقى أكثر من ١٣٠٠ فرد التدريب داخل البلد على يد خبراء الآيكاو في واحد أو أكثر من المجالات المذكورة أعلاه عن طريق ندوات وحلقات عملنفذت تحت رعاية مشاريع التعاون الفني الإقليمية.

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

تضطلع إدارة التعاون الفني حالياً بتنفيذ ١٠ مشروعات لبرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران بمشاركة ٨٢ دولة في 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 المنقاسمة وتوفير التدريب للمفتشين الوطنيين، وذلك كله من خلال إنشاء بنية دون إقليمية لمراقبة السلامة الجوية تهدف إلى تخفيض التكاليف التي تحملها الدول فرادى.



الامن



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 الإيكاو في الوقت المناسب من خلال الرصد المتواصل لمدى تقدم الدول نحو امتحانها.

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 وتجديدها.

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 الأمان من خلال آلية أمن الطيران وبرامج التعاون الفني.

الأمن

نظام النقل الجوي العالمي مأمون ولكنه يظل معرضاً للهجموم. وتدرك الايكاو تماماً التحديات التي تواجه الحكومات التي يجب عليها أن تتفذ 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 والنائمة، مع الهدف المواري المتمثل في تسهيل انسياط الركاب بسرعة وكفاءة عبر المطارات.

السوائل والأيروسول والهلاميات بوصفها منتجرات

ووصلت المنظمة طوال السنة إعداد ارشادات لمعالجة التهديد الأمني المحتمل الذي يتضمن السوائل المستخدمة كمنتجرات، حسب ما طرحته 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 تتفذها الدول في موعد أقصاه ٢٠٠٧/٣/١ كتدابير مؤقتة بينما يجري المزيد من البحث.

في مارس، وافق المجلس على أن تتفذ 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 أيضاً في الجوانب التشغيلية للضوابط الأمنية للسوائل والأيروسول والهلاميات، وخاصة الاعفاءات التي تتفذ 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 امتنال 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 تقسيراً مشتركاً للمواصفات الفنية للأكياس المذكورة، وكذلك انشاء هيئة تمثل الصانعين من شأنها أن تسهل العمل والتعاون مع المنظمات الدولية والإقليمية. ورأى أن هذا سيدعم إعداد التدريب الملائم والمواد الإرشادية لجميع المستخدمين المحتملين للأكياس الأمنية التي يسهل كشف العبث بها.



تفصيـل دليل الأمـن

انتهى العمل على إعداد طبعة جديدة في خمسة مجلدات من دليل الأمان. وهذه المادة الارشادية هي لمساعدة الدول على امتثال القواعد والتوصيات الدولية التي يتضمنها الملحق السابع عشر - الأمان. 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 ومعداتها، وتعيين الموارد البشرية واختيارها وتدريبها وترخيصها، واجراءات وتنفيذ التدابير الأمنية.

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

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

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

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

المجلد الخامس، ادارة الأزمات والتصدي لأفعال التدخل غير المشروع - مواد ارشادية 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.

عمليـات تدقـيق أمن الطـيران

بدئ في يونيو ٢٠٠٢ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران، وهو ينص على إجراء عمليات تدقـيق شاملـة وإلزامية ومنتـظمة لنظم أمن الطـيران في جميع الدول المـتعـاقدـة لدى الايكـاو. وتحـديد عمـليـات التـدقـيق الشـعـرات في نـظم أـمن الطـيرـان في كل دـولـة وتقـدم تـوصـيات لـسدـها.



في ٢٠٠٧، أكملت فرق الايكاو لتدقيق أمن الطيران عمليات التدقيق في ٣٠ دولة ومطاراتها الدولية الرئيسية. وكذلك جرى القيام بـ٤ زيارة متابعة للتحقق من تنفيذ خطط العمل التصحيحة 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.

أقرت الدورة السادسة والثلاثون للجمعية العمومية للأيكاو (المرفق (ه)) بقرار الجمعية العمومية ٢٠٠٣٦ 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 الملائمة 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. ولإنجاز هذا التطور للبرنامج، قام فرع تدقيق السلامة والأمن بتطوير دورات حية للتزويد بالمعلومات بالاتصال المباشر ودورة تدريبية للتعلم الإلكتروني قائمة على الانترنت وبدأ في توفير تدريب إعادة الترخيص لخبراء أمن الطيران المرشحين.



برنامج وثائق السفر المقرءة آليا

تمثل وثائق السفر المقرءة آلياً، وعلى الأخص جوازات السفر الإلكترونية ذات التعزيزات بالفياس 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 المقرءة آلياً في سنة ٢٠٠٧.

كان أحد هذه التحسينات هو نشر ملحق للوثيقة 9303 Doc، وهو مجموعة معددة من الموصفات الدقيقة التي لا بد من أن تكون سليمة فنياً ومفهومة على حد سواء للقراء على كل المستويات، لاستخدامها لاصدار جميع أنواع وثائق السفر المفروعة آلياً. وسيكون الملحق همزة وصل بين اللغة الرسمية للقواعد القباسية والتقارير الفنية وبين احتياجات مجتمع وثائق السفر لتوجيه رسمي في الوقت المناسب. وسيكون أيضاً بمثابة منتدى لمعالجة المسائل قبل تقييم التقارير الفنية أو الوثيقة 9303 Doc.

في فبراير، أيد المجلس تأييدها تماماً إنشاء 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 ونقط الكشف الأمني على جوازات السفر تحسيناً كبيراً.

كان نشر وتداول المعلومات عن جميع جوانب وثائق السفر المفروعة آلياً أيضاً أولوية طوال السنة.

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

— استعرض نشاطاً، استضافاً بالاشتراك مع منظمة الأمم والتعاون في أوروبا، تنفيذ الالترامات ذات الصلة التي تعهدت بها الدول المشاركة، بما في ذلك تنفيذ قواعد ومواصفات الايكاو لوثائق السفر المفروعة آلياً، ونظراً في التطورات الجديدة المهمة، وكذلك الممارسات المشتركة والوطنية.

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

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

— وفر اصداران من التقرير عن وثائق السفر المفروعة 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 المفروعة آليا. وعلى سبيل المثال، قامت بعثة إلى إكواور بالنظر في برامج جوازات السفر من حيث الأمان وسلامة النظام وأمثال قواعد ومواصفات الايكاو، بغية تقديم توصيات محتملة للتعزيز. واتضح أن هذه العملية مفيدة في تقييم الوضع فيما يتعلق بوثائق السفر وبطاقات الهوية في إكواور وإنشاء آلية لتنفيذ التوصيات ووضع استراتيجية ونموذج للقيام ببعثات المساعدة والتقييم في مجال وثائق السفر المفروعة 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 مشروعاً وطنياً للتعاون الفني في شتى أنحاء العالم ادارات الطيران المدني والمطارات الدولية على تحسين نظمها الأمنية.

عينت الايكاو ٢٠ خبيراً دولياً في أمن الطيران للمساعدة في استعراض البرامج الوطنية لأمن الطيران وبرامج أمن المطارات ولوائح أمن الطيران، وتقييم التدريب في إنشاء العمل للمفتشين والمدرسين المحليين في مجال أمن الطيران، والمساعدة في تنفيذ نظم وثائق السفر المفروعة آليا.

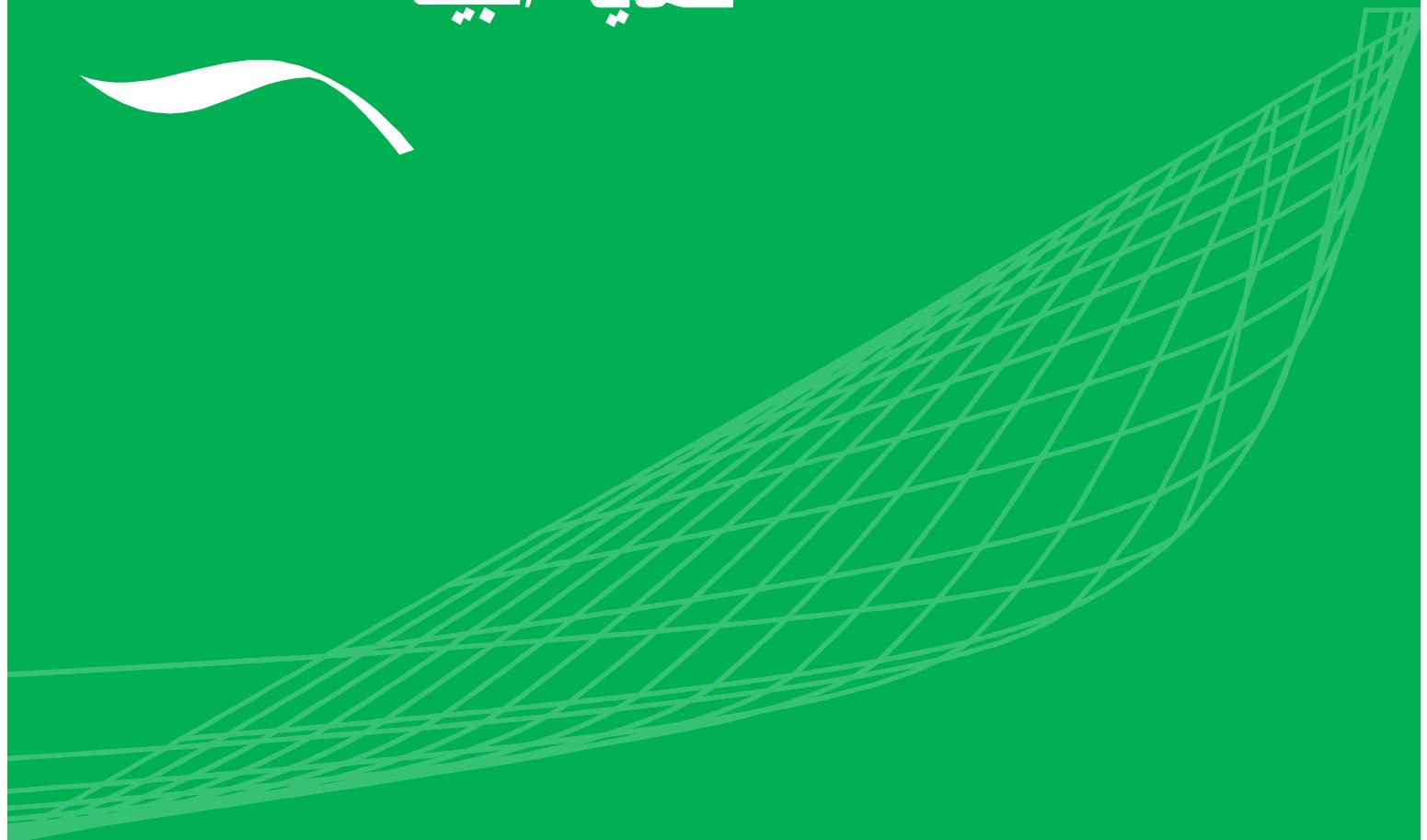
قدم التدريب بمنحة تدريبية لخمسة مفتشين لأمن الطيران، وعقدت ندوات وحلقات عمل بشأن مواضيع متعلقة بأمن الطيران لأكثر من ١٠٠ مشارك من بلدان في إقليم آسيا والمحيط الهادئ.

وفي الإقليم ذاته، استمر تنفيذ مشروع البرنامج التعاوني لأمن الطيران بمشاركة ٢٠ دولة. ويتمثل الهدف النهائي للبرنامج التعاوني لأمن الطيران في إنشاء هيكل إقليمي يعزز التعاون والتتسبيق في مسائل أمن الطيران ويشجع على تبادل المعلومات بين سلطات أمن الطيران، فضلاً عن تحقيق المزيد من اتساق تدابير أمن الطيران وتدريب العاملين. ونجم عن المشروع، الذي يمثل حلًا فعالًا الكافية لغيرات أمن الطيران المشتركة على أساس إقليمي، تحسين امتحان الدول المشاركة ومطاراتها الدولية المقتصيات الأمنية الدولية والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

تضمن أهم المشتريات الأمنية معدات للكشف على الأmente 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 تغيير المناخ العالمي.

حماية البيئة

تشكل حماية البيئة في مجال الطيران تحدياً متشعباً ينطوي على العديد من العوامل الفنية والتشغيلية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية المترابطة. وفي سنة ٢٠٠٧، كانت المنظمة نشطة بصورة خاصة في مجال ابعاثات محركات الطائرات وتأثيرها على البيئة، وهو انعكاس للفاق 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. وتعقد الاجتماعات الكاملة للجنة حماية البيئة في أوائل كل سنة جمعية عمومية لتقدير عن أنشطة اللجنة للفترة الثلاثية قيد الاستعراض وتقدير توصيات، بما فيها اقتراح قواعد وتصنيفات دولية جديدة، لكي ينظر فيها مجلس الايكاو. وافتتحت سبع وثائق ارشادية جديدة للمنظمة من أجل معالجة موضوعات وابعاثات الطائرات، وكذلك تعديلات لمطبوعات الايكاو الحالية، ووافقت عليها المجلس بعد ذلك في ١٥ مارس.

كان أحد الانجازات الرئيسية للجتماع السابع للجنة حماية البيئة هو تحديد أهداف التكنولوجيا المتوسطة الأجل وطويلة الأجل (١٠ سنوات و ٢٠ سنة) لابعاثات أكسيد النيتروجين من المحركات الفاشلة. وسيوفر هذا لصانعي المحركات أفقاً فعالاً للتخطيط. ووافقت اللجنة على تحديد أهداف متوسطة الأجل وطويلة الأجل مماثلة للتكنولوجيا من أجل الموضوعات حرقة المحركات للوقود.

أعدت لجنة حماية البيئة مواد ارشادية، ستنشر في كتاب دوري للمنظمة، توفر معلومات عامة عن تقدير منافع الموضوعات والابعاثات (أكسيد النيتروجين وثاني أكسيد الكربون) العائدة من تنفيذ الإجراءات المثلثي لتخفيف حدة الموضوعات. وافتتحت أيضاً مواد ارشادية جديدة بشأن الأساليب الموصى بها لحساب منحنيات تماثل الموضوعات حول المطارات.

علاوة على ذلك، أعدت لجنة حماية البيئة ارشادات بشأن نوعية الهواء المحلي لتقدير الابعاثات التي مصدرها المطارات ولقياسها كمياً وارشادات بشأن جماليات الابعاثات المتعلقة بنوعية الهواء المحلي تمشياً مع سياسة الايكاو.

تم إكمال تقدير أولي للنماذج وقواعد البيانات المستخدمة حالياً لتقدير ابعاثات الطائرات محلياً وعالمياً. وجرى الإقرار بأنه لا يزال يتطلب بذل كثير من الجهد لتحسين هذه النماذج وكذلك الأدوات الأخرى للنماذج. ومن الملحوظ أن البيانات المطلوبة للنماذج تظل مشكلة في بعض أنحاء العالم.

نوقشت أيضاً التدابير القائمة على آليات السوق، بما في ذلك الاتجار بالابعاثات، ووضعت مبادئ توجيهية لدمج ابعاثات الطيران في المخططات الوطنية للاتجار بالابعاثات تمشياً مع عملية اتفاقية



الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ. وتركز مسودة الإرشادات على مسائل تعنى الطيران خصيصاً وتحدد خيارات وتقدم حلولاً متحملاً. ووافق مجلس الإيكاو، عند استعراضه لتوصيات الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة، على أن الإرشادات توفر معلومات فنية قيمة للدول المهمة 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 وعرضها بموقع المنظمة على الانترنت. وسيساعد تداول المعلومات الهيئات على بدء تدابير لحماية البيئة أو تحسين أنشطتها الحالية.

الندوة بشأن انبعاثات الطيران

في مايو، استضافت الإيكاو 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 للإيكاو، وكذلك مجتمع الطيران بصفة عامة، بأحدث المعلومات المتوفرة عن الموضوع. وتمحض 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 الإيكاو من ٢٩ إلى ٣١ أكتوبر انعقاد حلقة عمل عن "تقييم المعرفة العلمية الراهنة وأوجه الشك والثغرات وتحديد آثار الطيران على تغير المناخ والمضوضاء ونوعية الهواء من حيث الكم". وكان هدف هذه الحلقة هو جمع الخبراء الدوليين لتحديد ثغرات المعرفة بشأن الطيران على المناخ ونوعية الهواء والمضوضاء. وقسمت حلقة العمل إلى ثلاثة أفرقة للمناقشة بشأن هذه المواضيع الثلاثة. وترأس كل فريق رئيس مشاركان وحضره عشرون خبيراً علمياً وخبراء في المسائل المرتبطة بالمبدلات وأوجه الترابط بين هذه الآثار.

报 告 书

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



الجمعية العمومية للايكاو

احتلت المسائل البيئية مكاناً بارزاً على جدول أعمال الجمعية العمومية. واستعرضت الدول المتعاقدة لدى الايكاو وأيدت بالإجماع العمل الذي اضطلعت به المنظمة بشأن التدابير الفنية والتشغيلية لمعالجة موضوع الطائرات وانبعاثات محركاتها.

أقرت الجمعية العمومية بأن طائرات اليوم الحديثة أكثر كفاءة من حيث الوقود بنسبة ٧٠٪ تقريباً في إنتاج ثاني أكسيد الكربون من الطائرات العنفية النفاثة من الجيل الأول، وخفضت انبعاثات أكسيد النيتروجين بنسبة ٤٠٪ تقريباً، وأزيل السناج والهيدروكربونات فعلياً. 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 ورسوماً متعلقة بالانبعاثات والاتجار بالانبعاثات. ومن بين هذه المواضيع تركزت أغلبية المداولات على الاتجار بالانبعاثات.

كان شمّة 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 الإطارية بشأن تغير المناخ ومفهوم عدم التمييز الذي تتضمنه اتفاقية الطيران المدني الدولي.

رأى 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 (شكل ٢٠٪ تقريباً من عضوية الايكاو) على موقفها بخصوص هذا الجانب من القرار.

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

- (أ) التقييم المنتظم لنأثير الطيران على البيئة والتطوير المستمر لأدوات لهذا الغرض.
- (ب) الاعداد والتحديث المستمر، 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 الإطارية بشأن تغير المناخ بقصد الحلول الفنية والتدابير القائمة على آليات السوق، مع مراعاة المتضمنات المحتملة لمثل هذه التدابير بالنسبة للدول النامية وكذلك الدول المتقدمة.
- (د) تشكيل فريق جديد معنى بالطيران الدولي وتغيير المناخ يتألف من كبار المسؤولين الحكوميين الذين يمثلون جميع أقاليم الإيكاو، مع المشاركة العادلة من الدول النامية والمتقدمة، لغرض إعداد وتوصية المنظمة ببرنامج عمل قوي بشأن الطيران الدولي وتغيير المناخ، وذلك استناداً إلى توافق الآراء.

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

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

التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى

تمثل حماية البيئة وتخفيض تغيير المناخ أحد مجالات العمل الرئيسية للأمم المتحدة. وفي هذا الإطار، فإن الإيكاو 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 الإطارية بشأن تغير المناخ وهيئتها الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية.

يحظى بالاهتمام عمل الإيكاو في وضع منهجية لحساب انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي يمكن اسنادها إلى السفر جوا. والقصد هو استخدام حاسبة كأدلة رئيسية لحساب انبعاثات الطيران لاستخدامها في مبادرة الأمم المتحدة للمحايدة للمناخ. وستكون أيضاً مصدراً للبيانات للاستخدام في برامج تعويض الكربون. ويتم الاضطلاع بهذا العمل بالارتباط مع فريق الأمم المتحدة للأدارة البيئية.

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

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

نفذ مشروع عان للتعاون الفني في حماية البيئة.

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

جرى توفير التدريب داخل البلاد للموظفين الوظيفيين 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 وتنسق وتنفيذ خطط للملاحة الجوية تقلل من تكاليف الوحدات التشغيلية، وتسهل زيادة الحركة (بما في ذلك الأشخاص والبضائع)، وتحقيق الاستخدام الأمثل للتكنولوجيات الحالية والناشرة.

دراسة الاتجاهات وتنسق عمليات التخطيط وإعداد الإرشادات للدول بما يسمح بتحقيق التنمية المستمرة للطيران المدني الدولي.

إعداد الإرشادات 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. وركّزت المبادرات الفنية والتشغيلية على وضع وتنسيق خطط الملاحة الجوية التي تقلل من تكاليف الوحدات التشغيلية وتسهل زيادة الحركة وتحقق الاستخدام الأمثل للتكنولوجيات الحالية والناشئة. وشمل ذلك أيضاً تطورات تنظيمية وسياسية، وكذلك عدداً من المبادرات الداعمة في شتى أنحاء العالم أدت، إذاً أخذت كلّها، إلى زيادة إضافية في كفاءة نقل النقل الجوي العالمي.

الملاحة القائمة على الأداء

تشكل الملاحة القائمة على الأداء عنصراً أساسياً لخطة الملاحة الجوية العالمية وتناولت أهداف المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. وهي تيسّر وضع مسارات طيران متوازنة ومتوقعة، فتزداد كفاءة استخدام قدرات الطائرات وتحسن السلامة، وتزداد سعة المجال الجوي وكفاءة استهلاك الوقود، وتتجدد مسائل الضوابط حلاً لها. وفي ٢٠٠٧، تم بلوغ معلم حاسم عندما أكملت مادة ارشادية مهمة للإيكاو، أي: دليل الملاحة القائمة على الأداء، ودليل تصميم إجراءات التصريح المطلوب للأداء الملاحي المطلوب و، في مرفق بكتاب المنظمة رقم ١١/٤٥-٠٧/٢٢، ارشادات بشأن اصدار المواقف التشغيلية على الملاحة القائمة على الأداء، وهي الخطوة الأولى في تمهين الأقاليم والدول من تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء كجزء من نظام إدارة 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 وبانكوك ونيودلهي والقاهرة ومن المقرر عقد الندوات الست المتبقية في ٢٠٠٨. ولمساعدة على تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في الأقاليم، وافتقت 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 آخرتين في آسيا سنة ٢٠٠٨.

أداء الاتصالات المطلوب

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



الاتصالات المطلوب (الوثيقة Doc 9869) (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 ومتقدمة مع المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية.

معلومات الطيران

إن الانتقال إلى بيئة لمعلومات الطيران بدون ورق في الوقت الحقيقي يدعم الملاحة القائمة على الأداء أيضاً. وفي ٢٠٠٧، اعتمدت خريطة الأيكاو (الإلكترونية) لتضاريس وعوائق الطمار عن طريق التعديل رقم (٥٤) للملحق الرابع - خرائط الطيران. وتتوفر الخريطة الجديدة المعززة سهولة تشغيلها الكترونياً خريطة الكترونية واحدة شاملة للتضاريس والعوائق، وهي تحل المشكلات المحددة للتدخل وعدم اكتمال المعلومات وستتحقق منافع للسلامة وتحسين الكفاءة والتنفيذ، وخاصة فيما يتعلق بتوفير المعلومات لتمكين المشغلين من امتحان 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 التقائي وعقود الاستطلاع التابع التقائي 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 أيضاً تحسين من خلال إدراج الأحكام التي تدعم وظيفة إذاعة الاستطلاع التابع التقائي بأسلوب مشابه لтехнологيا الرادار التقليدية. وتشمل هذه الأمور حد أدنى للفصل يبلغ ٩,٣ كيلومتر (٥ ميل بحري) استناداً على إذاعة الاستطلاع التابع التقائي والوثائق الداعمة الصادرة في شكل الكتاب الدوري ٣١١، تقييم إذاعة الاستطلاع التابع التقائي لدعم خدمات الحركة الجوية وإرشادات التنفيذ (قيد الإعداد).

ودعماً لإذاعة الاستطلاع التابع التقائي وإذاعة خدمات معلومات الحركة الجوية شهد الملحق العاشر إدراج رسائل جهاز الإرسال والاستقبال العالمي ومجموعة جديدة من الرسائل الممتندة من نوع ١٠٩٠ ميجاهرتز ووفر ذلك مؤشراً أفضل لدقة وسلامة معلومات موقع الطائرة الواردة في تقارير الإذاعة. وسوف يوفر تقديم نظم الاستطلاع القائمة على وصلة البيانات هذه بديلاً للرادارات وسوف ييسر أيضاً تقديم استطلاع الحركة الجوية على مناطق أوسع نطاقاً.

التكنولوجيا والبنية الأساسية

يشمل عمل الأيكاو على تطوير التكنولوجيا والبنية الأساسية دعماً لنظام ملاحة جوية قائم على الأداء مجموعة كبيرة ومتعددة من المواضيع التي تتضمن تكنولوجيات مختلفة. وكان أحد مجالات القدم

المهمة هو إعداد أحكام تسمح باستخدام الانترنت المتاحة للجمهور لتبادل معلومات الأرصاد الجوية وخدمة معلومات الطيران غير الحرجة زمنياً. وقد أصبحت الانترنت وسيلة متاحة على نطاق واسع وبطريقة اقتصادية للاتصال وتتمثل نهجاً يتناسب 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 إلى زيادة مرونة تطبيقات الطيران المرتبطة بالاتصالات وسيخضص أيضاً تكاليف تتنفيذها. 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 تعدياً من مرافق غير الطيران. وفي المؤتمر الراديوي العالمي الذي عقده الاتحاد الدولي لاتصالات في سنة ٢٠٠٧، أحرزت نتائج إيجابية استجابت تماماً 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 تحضيراً للمؤتمر الراديوي العالمي لسنة ٢٠٠٧ وتنسيق وترويج موقف الايكاو مع الأفراد من إدارات الطيران في أثناء المؤتمر.

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

الملحق العاشر

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



تشغيل الطائرات الضخمة الجديدة في المطارات القائمة حاليا

تمت في ٢٠٠٧/١٠ أول رحلة جوية تجارية لطائرة إيرباص ٣٨٠. واتخذت الدول إجراءات لتعديل تجهيزات مطاراتها، حسب الضرورة، بغية استقبال طائرة إيرباص ٣٨٠، بالاستناد إلى مواصفات الحرف الرمزي F الواردة في المجلد الأول من الملحق الرابع عشر. وقدمت ارشادات إضافية عن طريق الكتاب الدوري رقم ٣٠٥، تشغيل الطائرات الضخمة الجديدة في المطارات القائمة حاليا، بشأن إجراء الدراسات المتعلقة بعمليات الطيران ووضع الاجراءات التشغيلية المناسبة والتدابير البديلة والقيود التشغيلية في المطارات القائمة حاليا التي قد لا تقتصر 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 اتفاقيات الخدمات الجوية العالمية.
- تحديث قواعد بيانات الإيكاو بشأن سياسات الدول وممارساتها بشأن ملكية السيطرة على الناقلين الجويين وبشأن دراسات الحالات لخبرات الدول في التحرير وبشأن مصلحة المستهلكين.
- لمشاركة في اجتماعات منظمة التجارة العالمية المتعلقة باستعراض ملحق النقل الجوي للاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، وتقديم الدعم والمساهمة إلى أمانة منظمة التجارة العالمية في التحضير للاستعراض.
- شمل اسهام الإيكاو في تحسين كفاءة توفير وإدارة المطارات وخدمات الملاحة الجوية ما يلي:

 - إعداد مواد ارشادية بشأن الجوانب الاقتصادية والإدارية المتعلقة بأداء نظام الملاحة الجوية، قدمت في الندوة العالمية بشأن أداء نظام الملاحة الجوية التي نظمتها الإيكاو 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 إلى نتائج سنة ٢٠٠٥.

كانت إحدى المهام الرئيسية التي بدأها 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 إلى المزيد من تحسين الكفاءة وفعالية الكلفة في توفير وتشغيل هيئات المطارات وخدمات الملاحة الجوية بالاستناد إلى استعراض وتحديث سياسات الإيكاو بشأن الرسوم والمواد الارشادية الاقتصادية المرتبطة بذلك مع مراعاة إضفاء الطابع التجاري على هذه الهيئات وخصخصتها.

المبادرات الإقليمية

نفذت الأدنى المخض المترتب للفصل الرئيسي في جميع أنحاء المجال الجوي للصين في ٢٠٠٧/١١/٢١.

نفذت إجراءات إدارة انساب الحركة الجوية الدولية طويلة المدى عبر خليج البنغال وجنوب آسيا للسيطرة على فترة ذروة الحركة الليلية من خلال إقليم كابول لمعلومات الطيران (أفغانستان).

سهلت المباحثات بين الصين ومنغوليا والاتحاد الروسي والأيابان ونجحت عن ذلك زيادة المرونة للوصول إلى نقاط الدخول إلى الصين والخروج منها بالنسبة إلى شبكات الطرق الجوية فوق القطب الشمالي وإدراج الرحلات الجوية غير المنتظمة.

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

اعتمدت قاعدة بيانات الإيكاو لرموز الأسماء خمسية الأحرف وتسميات الطرق الجوية من أجل التطبيق الإقليمي.

شجّعت الدول في إقليم آسيا والمحيط الهادئ على تنفيذ متطلبات اذاعة الاستطلاع التابع التلقائي من أجهزة الكترونيات الطيران من أجل الطائرات التي تعمل في مجالاتها الجوية وتقدم خدمات اذاعة الاستطلاع التابع التلقائي والموعد المستهدف هو ٢٠١٠.

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

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

شجّعت الدول على الالتزام بتنفيذ شبكة الشرق الأوسط للمحطات ذات الفتحات الصغيرة جداً للاتصالات أرض/أرض. وتم إعداد مذكرة تقاصم لشبكة الشرق الأوسط للمحطات ذات الفتحات الصغيرة جداً.

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



نفذ طريقيان جويان (UM214 و UM215) على مستوى معاملة كبار الزوار للملاحة اللاسلكية والأداء الملاحي المطلوب (RNAV/RNP10) من جنوب أفريقيا إلى شمال أفريقيا، ويربطان بباليارمو ونابولي في أوروبا.

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

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

قدمت إلى دول/أقاليم شرق الكاريبي المساعدة في مرحلة التنفيذ الأولية لادارة انساب الحركة الجوية.

قدم دعم وإرشاد الایکاو 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 جداً بالاشتراك مع جميع الدول الأعضاء في شبكة ميفا ٢، ونتيجة لذلك تحسن الاتصال المطلوب أرض-أرض في أقليم الكاريبي.

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

نفذت في أقليم أوروبا أداة محسنة قائمة على الانترنت لتنسيق الترددات اللاسلكية المخصصة للطيران بهدف تعزيز استعمال طيف الترددات اللاسلكية المخصصة للطيران بكفاءة.

اشتركت المجموعة الأوروبية لتخفيط الملحة الجوية والمجموعة التوجيهية المعنية بوصلات البيانات المدارية والتابعة لمجموعة تخفيط النظم لشمال المحيط الأطلسي في وضع استراتيجية لتحقيق الاتساق بين وصلات البيانات. وتهدف الاستراتيجية إلى وقف الاختلاف بين الأقاليم في تنفيذ وصلات البيانات وتمهيد السبيل إلى التقارب.

أنشئ مركز لادارة معالجة رسائل خدمة الحركة الجوية في أوروبا يتولى مسؤوليات دعم التخفيط والتنفيذ والإدارة التشغيلية اليومية للشبكة الإقليمية المشتركة لخدمة اتصالات الطيران الثابتة التي تشمل شبكة اتصالات الطيران الثابتة وشبكة الایکاو المشتركة جزئياً لتبادل البيانات والشبكات المنشأة حديثاً لنظام معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية.

قدمت المساعدة والدعم لتنفيذ المباعدة المحفضة بين قنوات الاتصال على التردد العالى جداً ٨,٣ كيلوهرتز فوق مستوى الطيران FL195. ويجري إعداد خطة التنفيذ وحالة الأعمال للإنجاز تحت مستوى الطيران FL195 (تعتبر المباعدة المحفضة بين القنوات الحل الوحيد القادر على التقليل من اكتظاظ حزمة اتصالات الطيران على التردد العالى جداً حتى نحو سنة ٢٠٢٠ في أقليم 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 الإقليمية.

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

قدمت المساعدة والدعم لتنفيذ الاستطلاع المعزز على المثال S مع حمل المعدات الالزامي بأقاليم معلومات طيران محددة في إقليم أوروبا المركزي.

وضعت جميع الأقاليم خطة للتحول إلى مخطط أمثل وفعال التكلفة لتبادل بيانات الأرصاد الجوية التشغيلية.

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

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

كان يوجد ٥٧ مشروعًا وطنيًا و ٦ مشاريع إقليمية للتعاون الفني تتناول كفاءة عمليات النقل الجوي.

شملت المجالات التي قدم فيها المشورة الخبراء الدوليون المعينون البالغ عددهم ١٥٧ خبيراً نظم الأفارقة الصناعية الملاحية العالمية وأجهزة الرادار والمساعدات الملاحية والاتصالات والأرصاد الجوية للطيران وتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها والبحث والإنقاذ وشخصنة المطارات ونظم الملاحة الجوية.

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

نفذ ضمن عنصر المشاريع الخاص بالمشروعات التدريبية الفنية المتعلقة بتخطيط أو تطوير أو تحديث المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية. وكانت المعدات والخدمات التي تم شراؤها هي المعدات الأرضية لدعم المطارات مثل نظم مناولة الأتمتة وجسور صعود الركاب إلى الطائرات وشاحنات التزويد بالوقود ومعدات البحث والإنقاذ ونظم معلومات الطيران والمساعدات الملاحية ونظم الاتصالات و هوائيات الرادار ونظم وبرام吉ات تكنولوجيا المعلومات. وقدّم إلى ٢٠٩ مواطنين التدريب ذو الصلة، وكذلك التدريب على الصيانة والتدريب في المصانع وفي أثناء العمل.



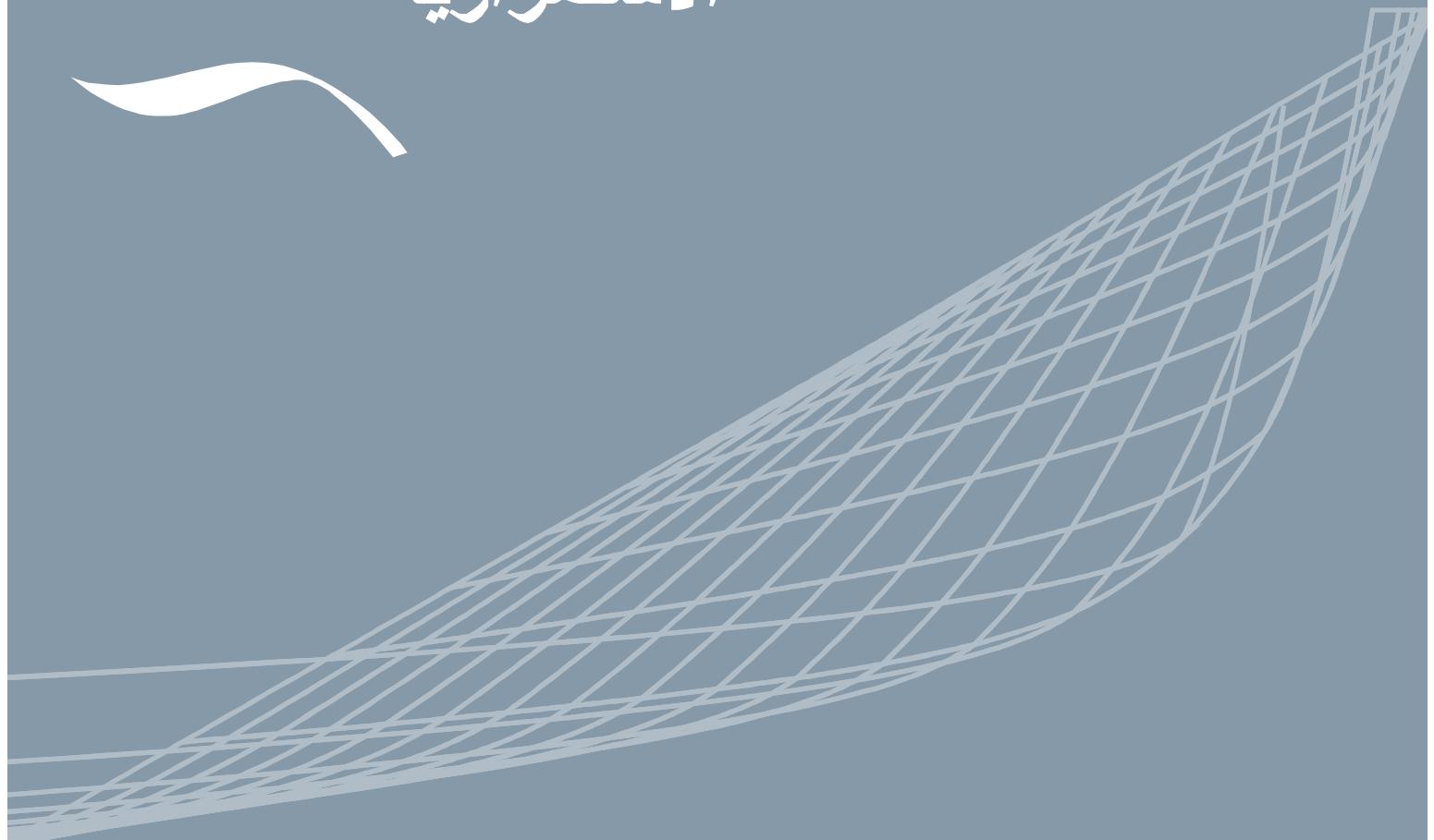
نفَّذت في إقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية مشاريع إقليمية ترمي إلى تحديث نظم الملاحة الجوية والاتصالات، بما في ذلك التحول إلى نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وإدارة نظم اتصالات الطيران. وكانت هذه المشاريع فعالة في تشجيع التعاون بين الأقاليم وضمان امتثال الخطة العالمية وخطط الملاحة الجوية الإقليمية والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والقابلة للتطبيق. وشمل هذا شراء معدات وتوفير الخبرة والتدريب التخصصي للعاملين الفنيين والتشغيليين في مجال الملاحة الجوية وإدارة الحركة الجوية.

قدم مشروع إقليمي الدعم والتدريب الفنيين على أساس تقييم شامل لنظم البحث والإنقاذ، هو يرمي إلى تحسين نوعية خدمات البحث والإنقاذ في ٥٤ دولة مشاركة في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي.

عند وقوع حوادث، فإن وجود برنامج فعال للبحث والإنقاذ له أهمية حاسمة لتحديد موقع الناجين ومساعدتهم. وقد أعد نموذج اتفاق متعدد الجنسيات للبحث والإنقاذ من أجل إقليم الكاريبي وتم إعداد وعقد خمسة اتفاقيات للبحث والإنقاذ في إقليم أفريقيا.



الاستمرارية



الهدف الاستراتيجي E: الاستمرارية

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

مساعدة الدول على حل اختلافات الرأي التي تعيق الملاحة الجوية.

التصدي السريع والاجابي 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 لتداري 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. خلال ٢٠٠٧، وسّعت المنظمة نطاق دورها لمساعدة الدول في هذا المجال. وعملت إدارة الملاحة الجوية وإدارة التعاون الفني في تعاون وثيق مع المكتب الإقليمي في بانكوك لإنشاء فريق إقليمي لطب الطيران ولجنة توجيهية في إقليم آسيا والمحيط الهادئ لمشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي. وتعاون 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 الإنمائي، دعماً مهماً لتطوير الترتيبات التعاونية المذكورة.

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

المبادرات الإقليمية

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

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

جرى إعداد كتالوج إقليمي للكاريبي 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 اتفاقيات للبحث والإنقاذ في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي.



مشاريع ومبادرات التعاون الفني

تم دعم استمرار العمليات الجوية عن طريق تنفيذ مشروع اقليمي و ٢٧ مشروعًا وطنياً.

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

ركز تدريب ٩٧ موظفاً وطنياً بالمنسق التدريبي على إدارة الطيران المدني العام.

يجري حالياً 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 المنظورة لمجتمع الطيران المدني الدولي، من خلال التدابير التالية:

إعداد موالىق قانون الجو الدولي التي تساعد على بلوغ أهداف الإيكاو الاستراتيجية، وتوفير محفل تتفاوض فيه الدول على هذه الموالىق.

تشجيع الدول على التصديق على موالىق قانون الجو الدولي.

توفير الخدمات اللازمة لتسجيل اتفاقات الطيران والاضطلاع بمهام جهة الاداع لموالىق 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 ٤/٢١ إلى ٤/٢٥ ٢٠٠٨ الدورة الثالثة والثلاثين للجنة القانونية للمضي في تطوير نصي مشروعى الاتفاقيتين.

(٢) الأفعال أو الجرائم التي تشير 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. وقادت اللجنة الفرعية، في اجتماعها الأول في يوليوب، 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 الإيكاو على دولها الأعضاء.

(٤) الضمانات الدولية للمعدات المتحركة (معدات الطائرات). نيابة عن المجلس، بصفته

السلطة الإشرافية للسجل الدولي، وأصلت الأمانة العامة متابعة تشغيل السجل لضمان عمله بكفاءة وفقاً للمادة ١٧ من اتفاقية كيب تاون لعام ٢٠٠١. واستعرضت لجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية للسجل الدولي، في اجتماعها الثاني، عدداً من التغييرات التي اقترحها المسجل لأنظمة وإجراءات السجل الدولي وأوصت بأن يوافق عليها المجلس.



- (٥) استعراض مسألة التصديق على مواثيق قانون الجو الدولي. استمرت الأمانة العامة في اتخاذ الإجراءات الادارية اللازمة لتشجيع عمليات التصديق، مثل إعداد وتوزيع مجموعات وثائق التصديق، والتشجيع على التصديق في مختلف المحافظ، 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 ولملحقها وغير ذلك من مواثيق قانون الجو الدولي. واصلت الأمانة العامة أنشطتها للمتابعة في هذا المجال.

التصديق على مواثيق قانون الجو الدولي

يمكن العثور على سجل مرتب زمنياً للدول التي صدقت على مواثيق قانون الجو متعددة الأطراف أو انضمت إليها خلال سنة ٢٠٠٧ وذلك بموقع الإيكاو على الانترنت كجزء من مجموعة المعاهدات الخاصة بالادارة القانونية، حيث يتم باستمرار تحديث قوائم حالة مواثيق 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 الإيكاو ١٩٠ دولة.

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

عقدت الإدارة القانونية، كجزء من أنشطتها للاتصال، ندوة في ليماسول المعتمد لديها مكتب أمريكا الجنوبية ومكتب أمريكا الشمالية والوسطي والカリبي. وكان القصد أساساً هو اعلام المسؤولين الحكوميين وتزويدهم بأحدث المعلومات عن مجموعة متنوعة من مواصفات قانون الجو التي تشهد تطوراً سريعاً، وخاصة تلك المتعلقة بأمن الطيران و"التعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة". وشملت الندوة أيضاً التصديق على مواثيق قانون الجو الدولي وتطبيقاتها، وكذلك مواصفات مهمة أخرى مثل اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ والضمادات الدولية على المعدات المنقوله. وتم توفير مجموعات إدارية بموقع ICAO-NET المأمون على الانترنت لتقديم المزيد من المساعدة للدول في التصديق على معاهدات الطيران المدني.

قاعدة بيانات الاتفاقيات

تتاح قاعدة بيانات اتفاقيات وترتيبات الطيران (DAGMAR) بموقع الايكاو على الانترنت، وهي تحتوي على المعلومات الأساسية عن الاتفاقيات 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 الندوةإقليمية المشتركة بين الايكاو ورابطة اتحادات طياري الطيران في المكسيك - حماية مصادر معلومات السلامة بوصفها عنصراً مكوناً أساسياً لنظم إدارة السلامة - في مدينة مكسيكو. وكان الغرض من ذلك هو عرض الإضافة (هـ) (ارشادات قانونية لحماية المعلومات المستمدّة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة) للملحق الثالث عشر باتفاقية الطيران المدني الدولي - تحقيق حوادث ووقائع الطائرات. وأشرفـت الإدارـة القانونـية على إعداد المـادة الـارشـادية.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

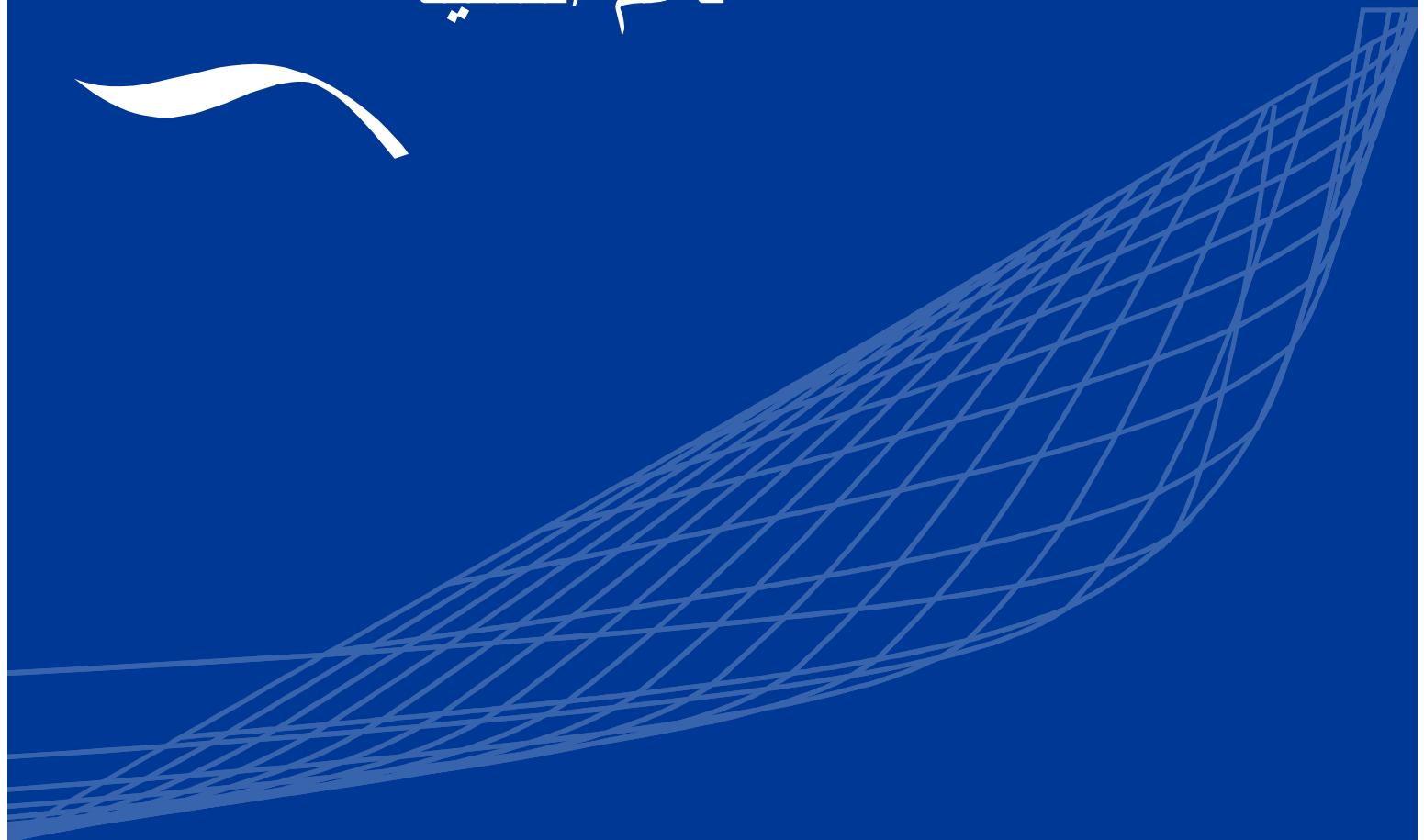
نفذت ستة مشاريع للتعاون الفني لدعم أنشطة مرتبطة بقانون الجو الدولي.

عينت الايكاو تسعـة خـبراء دولـيين لإـسـاءـ المـشـورـة لـادـارات الطـيـران المـدنـيـ في إـعـدـاد أو تـحـديـث تـشـريـعـات الطـيـران المـدنـيـ، بما في ذـلـك قـانـون الطـيـران المـدنـيـ الأسـاسـيـ وـالـلوـائـحـ التي تـتـناـولـ القـوـاعـدـ الـدـولـيـةـ الصـادـرـةـ عنـ الاـيكـاوـ وـالـمعـاهـدـاتـ الأـخـرىـ المـتـعـلـقـةـ بـالـطـيـرانـ المـدنـيـ الدـولـيـ لإـدـمـاجـهاـ فيـ القـانـونـ الـوطـنـيـ.

تلـقـىـ أحدـ المـواـطـنـينـ تـدـريـباـ تـخـصـصـياـ فـيـ مـجاـلـ قـانـونـ الجوـ وـالـفـضـاءـ.



استراتيجيات دعم التنفيذ



استراتيجيات دعم التنفيذ

سيثبت أن خطة أعمال الايكاو فعالة بقدر ما تتمثل المطلب الذي يبيته مرور الوقت بوجود الأشخاص المناسبين بالمهارات الصحيحة لفعل الشيء الصحيح في المكان الصحيح والوقت الصحيح. ويجب أيضاً إعطاء الموظفين الأدوات لأداء مهامهم ضمن هيكل تنظيمي تدعمه هو ذاته نظم وإجراءات تسقيد تماماً من تكنولوجيات المعلومات. ويُكمل الاتصال الفعال مع المعنيين بالطيران استراتيجيات الدعم الرئيسية لتنفيذ منظم لبرامج المنظمة وأنشطتها.

الخدمات اللغوية والمنشورات

دائماً ما يزداد الطلب في السنوات التي تتعقد فيها الجمعية العمومية على خدمات الترجمة والخدمات اللغوية ذات الصلة، ولم تشهد سنة ٢٠٠٧ عن هذه القاعدة. فقد حصلت زيادة حادة في الطلب تعزى إلى حجم الوثائق التحضيرية للجمعية العمومية ول مختلف المجتمعات. وكان منتوج الترجمة أعلى بنسبة ٢١,٧ في المائة من منتوج 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. وقامت خدمات الترجمة الفورية في ٣٢٩ جلسة من جلسات المجتمعات.

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، واقتصر ذلك بزيادة مطردة في المنشورات الإلكترونية والوثائق المتاحة على الإنترنت.

وارتفع منتوج قسم الطباعة بنسبة ٩ في المائة بالمقارنة مع سنة ٢٠٠٦ بسبب عدد الملحق المطبوعة والورقات اللازمة للجمعية العمومية. وممكن شراء طباعة بأربعة ألوان من طباعة نشرة الايكاو وغيرها من المجالات الراقية للايكاو داخل المنظمة.

الموارد البشرية

ركز فرع الموارد البشرية جهوده طوال السنة على إرساء الأساس لبرامج و عمليات ترمي إلى التطوير المستمر لقرارات الموظفين، في سياق الموارد المالية المحفضة المتوقعة وضمن إطار إدارة الموارد البشرية.



بدئ في بناء 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 وللمشرفين على السواء التركيز على إثارة الحصائر القائمة على النتائج والمبنية في خطة الأعمال. وهناك سمة أخرى لنظام تعزيز الأداء والكفاءة هي أنه يشير 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 حافزاً للغاية وأن يسهم في رفع الروح المعنوية للموظف وإنجازاته.

كان تجديد آخر يلقى 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 تقديرًا كبيراً. وكان لهذا أثر إيجابي على الانتاجية الإجمالية 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 إثارة هذه النتيجة.

تعزز تحقيق أهداف التنوع من حيث المساواة بين الجنسين بتوفيق إطار رسمي لسياسة الإيكاو المتعلقة بالمساواة بين الجنسين وتعزيز هذه السياسة في المنظمة. وفي نهاية السنة، كان المستوى الإجمالي 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 مديران من النساء في مجموعة الإدارة العليا، يوجد الآن ثلاثة من خمسة، وهو وضع أكثر توافقًا مع هدف الأمم المتحدة للمساواة بين الجنسين. وفيما يتعلق بالتمثيل الجغرافي العادل، ظل الوضع دون تغيير عملياً، حيث توجد ٧٥ دولة ممثلة في الأمانة العامة.

في نهاية السنة، كانت توجد ٦٩٨ وظيفة ثابتة في المنظمة ممولة من البرنامج العادي وصناديق تكافيف الخدمات الإدارية والتشغيلية، منها ٢٩٤ في الفئة التخصصية والفئات العليا و٤٠ منها في فئة الخدمة العامة.

تكنولوجيا المعلومات

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

إن الهدف الذي تقوم عليه الاستراتيجية الإلكترونية هو جعل معظم خدمات الايكاو المعلومات والتوثيق متوفرة الكترونياً بحلول عام ٢٠١٠، وذلك من خلال خمسة أنشطة أساسية، أي:

– تحرك تدريجي نحو مستوى جديد من الكفاءة والفعالية في تعليم المعلومات، في شكل ايكاو- نت (ICAO-NET)، التي تصبح مستودعاً شاملًا وذا خطوة واحدة على الانترنت لجميع مطبوعات المنظمة، يلغى في نهاية المطاف الحاجة إلى التوزيع الورقي.

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

– زيادة في توليد الدخل من خلال الأنشطة الجارية ودخول خدمات جديدة قابلة للبيع.

– عرض الوثائق للبيع على الانترنت (التجارة الإلكترونية)، 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 والتوازن الإلكتروني 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 الإقليمية وكذلك داخل المقر الرئيسي، وتحفيض التكاليف. ومن الجدير بالاهتمام بصفة خاصة تعزز الممارسات البيئية بسبب التخفيض الكبير في عدد الوثائق المطبوعة نتيجة للاعتماد بقدر أكبر على التوزيع الإلكتروني.

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

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





- شبكة الايكاو للمعارف المترابطة - 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. والإيكاو 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 إنتاج الوثائق، مع متابعة الوثائق على شبكة الكمبيوتر لتسهيل أعمال أقسام اللغات.

الاتصالات

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

برنامج
التعاون الفني



برنامج التعاون الفني

إن دعم تنفيذ أنظمة الإيكاو اجراءاتها وسياساتها أساسى 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 القرارات، وترويج القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو 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 الاستئمانية، نفذت ادارة التعاون الفني ٣٢٧ مشروعًا في ٧٣ بلداً، كانت ٥٢ 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 البنك الدولي والأنمائية والمنظمات الأقليمية ومؤسسات التمويل وصناعة الطيران ١٪، بما في ذلك مساهمات طوعية عينية. وبلغت مساهمة صندوق الأمم المتحدة الإنمائي الأساسية في البرنامج ١,٨٪.

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

تمشيا مع مفهوم خطة الأعمال، يتم التوفيق بصورة وثيقة بين الدعم والأهداف الاستراتيجية ويشمل مجموعة كبيرة ومتعددة من المشاريع: وضع الخطط الرئيسية للطيران المدني، وتنمية الموارد البشرية، والإدارة والتشريع، والاتصالات والملاحة، وأمن الطيران، وصلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران، ونظم ادارة السلامة، وتخطيط المطارات وتشييدها وإدارتها، وخدمات الحركة الجوية، والبحث والإنقاذ، ودخول منهجهية برنامج الإيكاو ترينبير.

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



برنامج التعاون الفني بحسب الأقاليم (بملايين الدولارات)

الزيادة (+) النقصان (-)	2005 مقبل 2007 (%)	2007	2006	2005	
(+5.56)	14.58	9.59	9.02		أفريقيا
(+61.72)	182.52	141.76	120.80		الأمریکتان
(+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	الأمریکتان	%	أفریقيا	%	آسیا والهادئ	%	أوروبا والشرق الأوسط	%	مجموع البرنامج
(السلامة) A	31 890 170	21.0	4 802 973	51.4	1 827 771	65.6	3 666 460	36.2	42 187 374
(الأمن) B	1 518 580	1.0	112 132	1.2	314 845	11.3	324 107	3.2	2 269 664
(البيئة) C	1 518 580	1.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1 518 580
(الكفاءة) D	92 633 350	61.0	3 055 588	32.7	401 218	14.4	3 980 438	39.3	100 070 593
(الاستدaráرية) E	22 778 692	15.0	981 152	10.5	117 022	4.2	2 096 567	20.7	25 973 432
(سيادة القانون) F	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

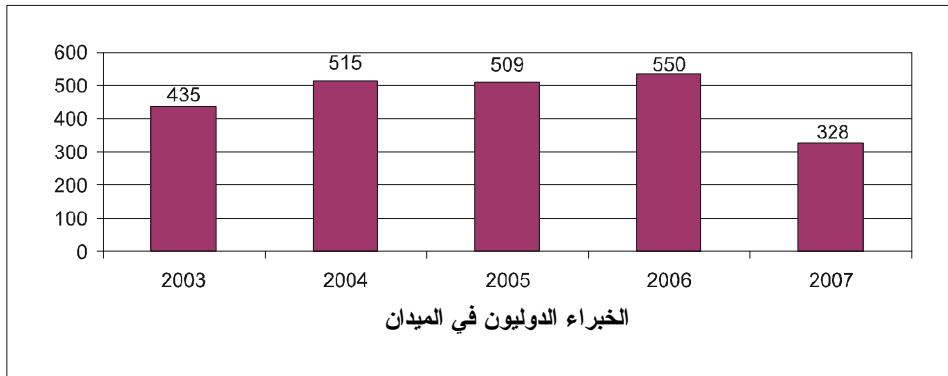
تتمثل المكونات الرئيسية الثلاثة للمشاريع التي تنفذها الإيكاو في الخبراء المعينين لتقدير التعاون الفني على مستوى الميدان، والمنح التدريبية المقدمة لموظفي إدارات الطيران المدني الذين اختارهم الحكومة، والمعدات والخدمات التي تستوي من أجل المشاريع.

تعين الخيراء

كان عدد الخبراء الميدانيين الدوليين والخبراء الاستشاريين المعينين في ٢٠٠٧ هو ٣٢٨ خبيراً. وكان هناك أيضاً ١٦٧٢ من موظفي المشاريع الوطنية 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 وقرارتها على التفتيش.



وأصل هؤلاء الخبراء نقل المعرف إلى نظرائهم الوطنيين، وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، ووضع هيكل تنظيمية ملائمة للطيران المدني، وسد ثغرات السلامة والأمن.



التدريب على الطيران المدني

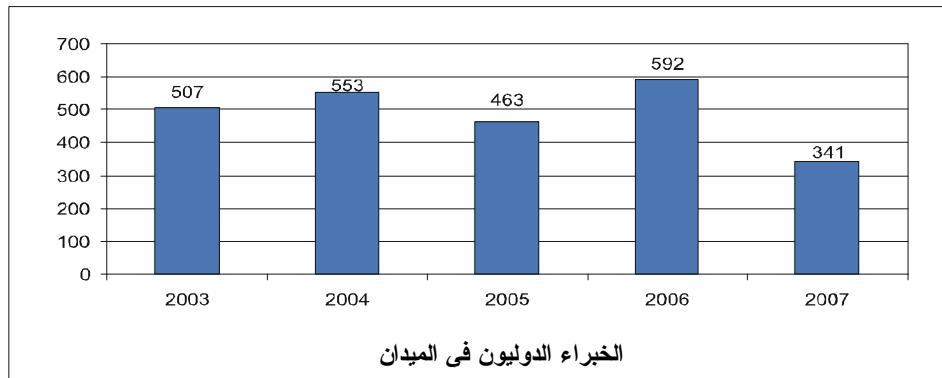
خلال السنة، قدمت ٣٤١ منحة تدريبية لفترة مجموعها ٢٠٠ شهر/عمل. وأصدرت ٤٨ منحة في إطار برنامج الإيكاو - سنغافورة التدريبي للبلدان النامية في مجالات ادارة الطيران المدني، ومراقبة الحركة الجوية، والبحث والإنقاذ، وادارة الطيران المدني وتشريعاته، وهندسة المطارات وصيانتها. واستفاد من البرنامج ٢٧ بلداً.

وّقعت في ٢٠٠٧ مذكرة تفاهم مع الصين والهند وجمهورية كوريا لتوفير التدريب الذي تموله هذه البلدان بالتعاون مع الإيكاو. وقدمت الإيكاو 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 قطبيط 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 والإداريين والتشغيليين لادرات 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 المتقدمة ادراج الكثير من التدريب لمواطنيها كجزء من عنصر المشتريات في مشاريع الإيكاو 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 الإيكاو.

نظراً لأهمية العنصر البشري بوصفه عامل رئيسياً في سلامة عمليات الطيران المدني، فإن التدريب على الطيران المدني للموظفين الاداريين والفنين والتشغيليين أسمهم بصفة خاصة في تحسين قدرات ادارات الطيران المدني على المراقبة في البلدان المختلفة. ووفقاً للمعلومات الواردة من الدول، فإن الموظفين الذين دربوا من خلال برنامج ادارة التعاون الفني يجري استيعابهم تدريجياً في ادارات الطيران المدني، التي تسقيدهم بقدر كبير من اقتسام المعرفة ومن تدريب واستبقاء قوة عاملة من موظفي الطيران والمفتشين المؤهلين.



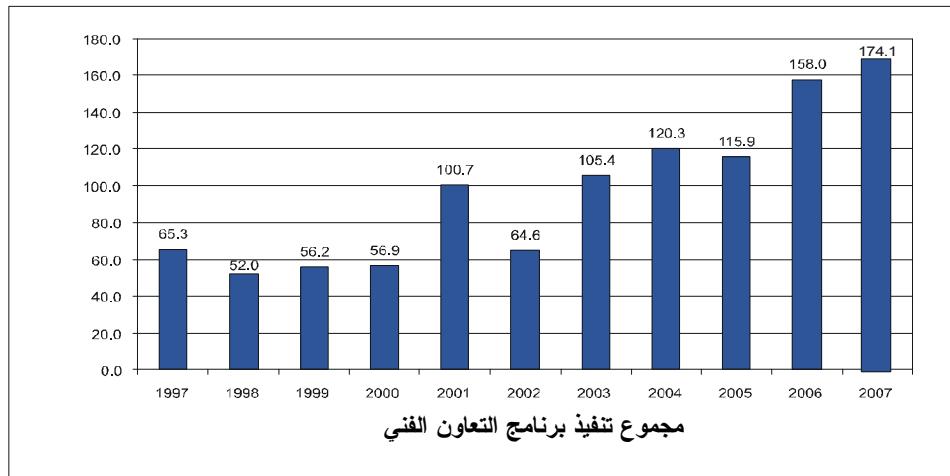
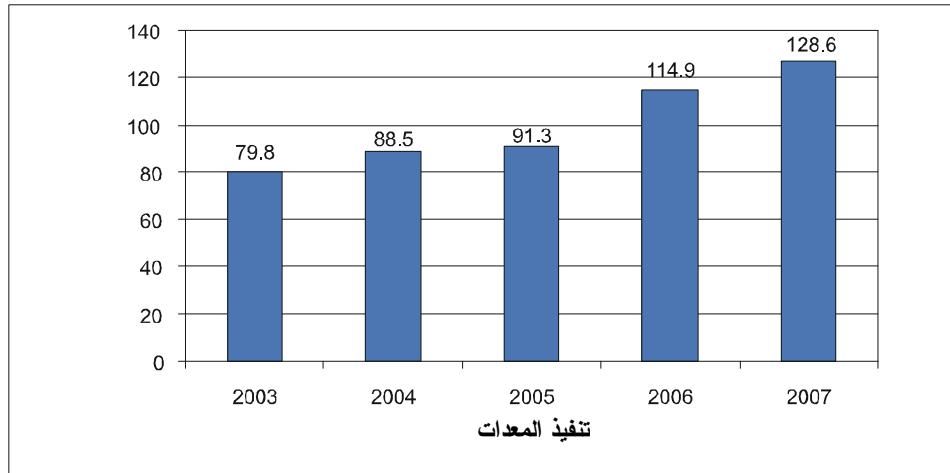
المعدات والعقود من الباطن

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

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

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

(٧٠٠٠٠٠ دولار) وتنفيذ نظام انتاج الوثائق (٣٤٠٠٠ دولار) ونظام تسجيل المؤتمرات (٢٥٠٠٠ دولار) ورفع مستوى البنية الأساسية لـ تكنولوجيا المعلومات (٢٣٨٠٠٠ دولار) ونقطة التشارك وطلب الاتصال الوحيد بالحاسوب (٢٢٠٠٠٠ دولار).



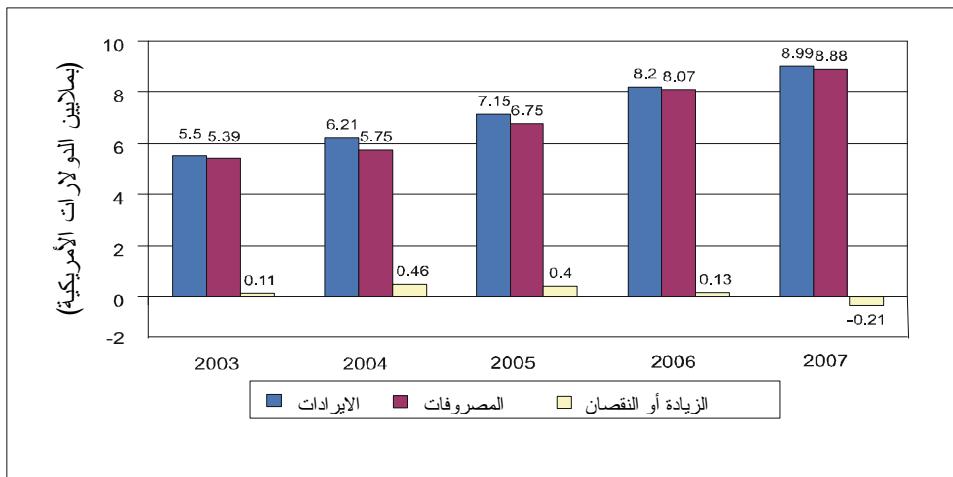
ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

لا تقدم الايكاو تمويلاً لبرنامجهما 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 ارشادية فقط، لأنها 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 للإيكاو.



مبالغ الفائض أو العجز السنوية لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية هي نتيجة لزيادة الإيرادات على المصروفات أو نقصها عنها لسنة معينة. وقدر 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 الانترنت.

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 ٢٢-٣٥:

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 المتقرفة
60 788 000	60 407 000	58 507 000	الاشتراكات المقررة
		1 000 000	التحويلات من حساب خطة الحوافز
			دفع الاشتراكات التي طل تأخرها

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

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

(٢) نقل ٢٥٥١ ٠٠٠ دولار بين برامج رئيسية طبقاً للمادة ١٠-٥ من النظام المالي والجلسة ١٣ من دورة المجلس.

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

(٤) ترحيل مبلغ ٦٠٨٠ ٠٠٠ دولار من اعتمادات سنة ٢٠٠٧ إلى سنة ٢٠٠٨ طبقاً للمادة ٦-٥ من النظام المالي والجلسة ١٣ من دورة المجلس.

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

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



من اشتراكات سنة ٢٠٠٧ في نهاية السنة ٤٣١ ٧٣٥ ٥٩ ٦٧٢ دولار تمثل %٨٤,٢٨، مقابل %٩٧,٦٧ في نهاية سنة ٢٠٠٦، ومقابل %٩٧,١٥ في نهاية سنة ٢٠٠٥. وتسلمت المنظمة أيضاً مبلغ ٢٧٤ ٣٩١ ١٠ دولار عن اشتراكات سنوات سابقة. وبالتالي أصبح مجموع الاشتراكات المتأخرة ٠٣٩ ١٠ ٠١١ 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. وتتمويل 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

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

الجدول ٣ الوضع المالي (الرصيد النقدي) في المنظمة

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

الميزانية القائمة على أساس تحقيق النتائج

انسمت سنة ٢٠٠٧ بأنها شهدت أول مرة تعد فيها ميزانية الإيكاو وفقاً لنهج الميزانية القائمة على أساس تحقيق النتائج. ومن السمات الرئيسية لشكل الميزانية القائمة على أساس تحقيق النتائج أنه، بالتركيز على النواتج العالمية المستوى، يتيح للمجلس والجمعية العمومية رصد الأهداف والنتائج لجميع أنشطة الإيكاو. 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 وهيئة الرئاسية بسبب التأكيد على تحقيق النتائج بدلاً من مدخلات الميزانية.

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

بصفة عامة، تتجلى في إطار الميزانية المعتمدة استراتيجية المجلس للفترة ٢٠١٠-٢٠٠٨، أي: احتواء الزيادة في الاعتمادات مقابل ميزانية الفترة ٢٠٠٧-٢٠٠٥ وزيادة نسبة الموارد المخصصة لدعم الأهداف الاستراتيجية وتخفيض التأثير السلبي لنقلبات 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 شرف على المرتبات والمستحقات المشتركة في منظومة الأمم المتحدة – تقرر أن الموظفين التخصصيين في مقر المنظمة بمونتريال يمكن دفع مرتباتهم ومستحقاتهم بالدولارات الكندية دون أن يؤثر ذلك على المبلغ الذي يحصلون عليه. وتقرر علاوة على ذلك أن تخطيط الموارد للمؤسسات 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. وببدأ التنفيذ في فبراير بعد التوقيع على اتفاق مع المورّد، Agresso Business World، من أجل الرخص وخدمات التشكيل.

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

وبينما اعتمدت العملة الكندية للميزنة والمحاسبة للميزانية العادلة، استبقي الدولار الأمريكي لبرنامج التعاون الفني. وسبب هذا تأخيرات في تنفيذ تخطيط موارد المؤسسات. وكانت الموارد الإضافية من أغريسو (Agresso) والإيكاو ضرورية لأن العديد من المهام التي كان من المزمع أصلاً 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 فعلياً الانتهاء من تنفيذ واختبار وظيفة النظام المطلوبة للإنتاج وببدأ تدريب المستخدمين.

المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام

وافقت الأمم المتحدة ومجلس الرؤساء التنفيذيين في منظومة الأمم المتحدة المعنى بالتنسيق على استخدام المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام بدلاً من المعايير المحاسبية لمنظمة الأمم المتحدة، لتطبيقها على الحسابات والبيانات المالية في موعد أقصاه ٢٠١٠/١/١. وأنشأ مجلس الرؤساء التنفيذيين فرقه عمل لضمان تقدير وتطبيق المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام بطريقة متجانسة.



أسهمت الـIACAO، بوصفها عضواً في فريق السياسات المحاسبية الذي يستعرض السياسات والارشادات المتعلقة بتطبيق المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، اسهاماً فعالاً في أعمال فرقة العمل. وأصدرت في ٢٠٠٧ ورقات الموقف والسياسة الأوليين لكي تنظر فيها وتطبقها الـIACAO ابتداءً من ٢٠٠٨. ووافق المجلس على التطبيق التدريجي للمعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام خلال الفترة الثلاثية المقبلة (٢٠١٠-٢٠٠٨) بغية تحقيق التوافق بين الـIACAO وبين مؤسسات الأمم المتحدة الأخرى. وجرت الموافقة في سنة ٢٠٠٧ على التعديلات المقترنة 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 كثيراً في حالة هوامش الربح. وما لم يذكر خلاف ذلك فإن:

- (أ) جميع البيانات الإحصائية تتطابق على الدول المتعاقدة لدى الايكاو.
- (ب) إحصاءات الحركة تتعلق بالخطوط المنتظمة المدراة للإيرادات.
- (ج) التعبير "طن كيلومترى" يعنيطن المترى المنقول لمسافة كيلومتر واحد.
- (د) الإحصاءات المالية الإجمالية تنسحب على العمليات غير المنتظمة وعلى العمليات المنتظمة لشركات الطيران المنتظمة.

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

السنة	الركاب الزادة السنوية % بالملايين	الركاب الزادة السنوية % بالملايين	طن كيلومترى منقول بالملايين %								
٢٠٠٧	١٤٧١	٢٢٦٥	٣٤٨٦٠٠	-٣.٨	٥٧٦٠	-١.٠	١٠١٨٢٠	٠.٤	٢٧	٢٦٢٨١٢٠	١.٠
٢٠٠٦	١٥٦٢	٢٠٠٣	٣٧٠٤٢٠	-٠.٧	٥٧٢٠	٦.٧	١٠٨٦٦٠	٦.٠	٢٨	٢٧٩٧٨٠٠	٦.٢
٢٠٠٥	١٦٧٢	٢٠٠٤	٤٠٣٩٦٠	٥.٨	٦٠٥٥٠	٨.٧	١١٨٠٨٠	٨.٢	٣٠	٣٠٣٧٥٣٠	٧.٠
٢٠٠٤	١٦٤٠	٢٠٠٣	٣٨٨١٥٠	-١٢.٢	٥٣١٠	-٦.٢	١١٠٨٠٠	-٥.٣	٢٩	٢٩٤٩٥٥٠	-١.٩
٢٠٠٣	١٦٣٩	٢٠٠٢	٣٩٧١٢٠	-١٣.٩	٤٤٧٠	٨.٢	١١٩٨٤٠	٩.٠	٣١	٢٩٦٤٥٣٠	-٠.١
٢٠٠٢	١٦٩١	٢٠٠١	٤٠٧٦٧٠	-٠.٩	٤٤٣٠	٤.٩	١٢٥٧٦٠	٦.٧	٣٤	٣٠١٩١٠٠	٣.٢
٢٠٠١	١٨٨٨	٢٠٠٠	٤٥٨٩١٠	١.١	٤٥٨٠	١٠.٦	١٣٩٠٤٠	٩.٦	٣٧	٣٤٤٥٣٠٠	١١.٦
٢٠٠٠	٢٠٢٢	٢٠٠٩	٤٨٧٨٦٠	١.٧	٤٦٦٠	٢.٥	١٤٢٥٢٠	٢.٥	٣٨	٣٧٢١٦٩٠	٧.١
٢٠٠٩	٢١٢٨	٢٠٠٨	٥١٤٧٥٠	-٢.٤	٤٥٥٠	٥.٠	١٤٩٦٥٠	٥.١	٤٠	٣٩٤٠٦٠٠	٥.٢
٢٠٠٨	٢٢٦٠	٢٠٠٧	٥٤٥٠٧٥٠	٠.٠	٤٤٣٠	٤.٧	١٥٨٣٩٠	٤.٥	٤١٦	٤٢٠١١٤٠	٦.٤

- 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 عام ٢٠٠٢، يتضح من البيانات المبلغ عنها للولايات المتحدة الأمريكية عن عام ٢٠٠٣ انفصالاً كبيراً 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، وكانت الزيادة ستختفي بالنسبة لأنظنان البضائع المنقوله من ٦,٧ في المائة إلى ٤,٩ في المائة وبالنسبة للبضائع طن كيلومتر من ٢,٧ في المائة ومجموع الأطنان الكيلومترية المنقوله من ٢,٧ في المائة إلى ١,٦ في المائة.

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



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

السنة	الركاب الزيادة السنوية % بالملايين	الركاب الكيلومترية الزيادة السنوية % بالملايين	أطنان بضائع الزيادة السنوية % بالملايين	طن كيلومتر منقول الزيادة السنوية % بالملايين	طن كيلومتر منقول الزيادة السنوية % بالملايين	بريد الزيادة السنوية % بالملايين	مجموع الأطنان الكلومترية المنقولة الزيادة السنوية % بالملايين
1998	458	4.6	15.8	0.6	-0.8	2 480	231 440
1999	493	7.6	17.3	9.5	7.2	2 480	247 610
2000	542	9.9	18.8	8.7	8.9	2 670	273 090
2001	536	-1.1	18.0	-4.3	-5.5	2 660	261 030
2002	547	2.1	18.8	4.4	5.9	2 710	267 170
2003	561	2.6	19.6	4.3	1.5	2 710	268 420
2004	647	15.3	21.8	11.2	11.6	2 830	304 920
2005	705	9.0	22.6	3.7	2.9	2 980	325 450
2006	762	8.1	23.6	4.4	4.8	3 030	345 890
2007	828	8.8	25.3	5.9	5.3	3 230	369 350

المصدر — النموذج A لإبلاغ ايكاو بتقارير النقل الجوي وتقييرات ايكاو للدول التي لم تقدم تقاريرها.

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

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

المصدر — النموذج A لإبلاغ ايكاو بتقارير النقل الجوي وتقييرات ايكاو للدول التي لم تقدم تقاريرها.

الجدول (٤): التوزيع الإقليمي للحركة المنظمة - ٢٠٠٧

الإقليم الإحصائي لتسجيل شركات الطيران	عدد الكيلومترات القطعية للطارات (بالملايين)	مرات المغادرة للطارات (بالآلاف)	عدد الركاب المنقولين (بالآلاف)	راكب كيلومترى الركاب (بالملايين)	معامل حملة الوزن (%)	طن كيلومترى الأطنان الكيلومترية العروضة (بالملايين)	طن كيلومترى منقول بضائع العروضة (بالملايين)	معامل حملة الركاب (%)	مجموع الخطوط (الدولية والداخلية) لشركات الدول المتعاقدة لدى إيكاو	
									الركاب منقول (بالملايين)	الركاب منقول (بالملايين)
أوروبا النسبة من الحركة العالمية										
68	215 640 25.0	145 960 26.8	40 120 25.3	77	1 158 290 27.6	624 310 27.7	7 200 27.2	8 760 25.9		
57	20 610 2.4	11 690 2.1	2 270 1.4	67	99 240 2.4	44 650 2.0	640 2.4	870 2.6		
60	53 120 6.2	32 010 5.9	10 770 6.8	76	224 630 5.3	82 680 3.7	670 2.5	1 300 3.8		
63	254 630 29.5	161 620 29.7	58 430 36.9	75	1 126 380 26.8	590 370 26.2	5 170 19.5	7 520 22.2		
61	281 950 32.7	172 940 31.7	41 970 26.5	80	1 419 330 33.8	794 960 35.2	10 990 41.5	13 570 40.1		
56	37 140 4.3	20 850 3.8	4 830 3.0	68	173 260 4.1	120 110 5.3	1 830 6.9	1 810 5.4		
63	863 090	545 070	158 390	77	4 201 130	2 257 080	26 500	33 830		المجموع
الخطوط الدولية للدول المتعاقدة لدى إيكاو										
68	195 500 34.1	132 970 36.0	39 370 29.7	77	1 022 550 40.2	435 740 52.6	4 490 57.1	7 230 42.8		
56	18 450 3.2	10 310 2.8	2 180 1.6	66	85 070 3.3	25 830 3.1	310 3.9	690 4.1		
60	50 350 8.8	30 340 8.2	10 670 8.1	75	207 180 8.1	59 170 7.1	430 5.5	1 140 6.8		
65	182 340 31.8	117 970 31.9	52 580 39.7	75	694 280 27.3	172 710 20.9	1 160 14.7	3 880 23.0		
61	104 780 18.3	64 370 17.4	23 650 17.9	81	436 890 17.2	102 440 12.4	1 060 13.5	3 030 18.0		
59	22 500 3.9	13 380 3.6	3 960 3.0	70	98 570 3.9	32 050 3.9	420 5.3	910 5.4		
64	573 920	369 340	132 410	76	2 544 540	827 940	7 870	16 880		المجموع

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

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

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

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

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

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



الجدول (٦): حوادث الطائرات على المستوى العالمي التي تجاوزت كتلتها الإقلاعية القصوى المعتمدة ٢٠٥٠ كيلوجرام والتي نجمت عنها وفيات بين ركاب الخطوط الجوية المنتظمة

٢٠٠٧-١٩٨٨

حوادث مميتة لكل ١٠٠٠٠ طائرات	ساعة طيران	حوادث مميتة لكل ١٠٠ مليون طيران	حوادث مميتة لكل ١٠٠ مليون طيران	خسائر في الأرواح لكل ١٠٠ مليون ميل طيران	راكب كيلومتر	راكب ميل	خسائر في الأرواح	حوادث الطائرات	السنة
---------------------------------	------------	------------------------------------	------------------------------------	---	--------------	----------	------------------	----------------	-------

باستثناء الاتحاد السوفيتي حتى ١٩٩٢ وكمنولث الدول المستقلة بعد ذلك.

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

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

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

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



الجدول (٧) — أمن الطيران

السنة	غير المشروع	عدد أفعال التدخل غير المشروع	استياء فعلي	محاولة استياء	هجمات فعلية على التجهيزات	محاولات المهمات على التجهيزات	عدد أفعال الهمجات على التجهيزات	عدد الأشخاص الذين جرحاً أو قتلوا في أثناء أفعال التدخل غير المشروع	الجدول (٧) — أمن الطيران	
									القتني	الجري
									أفعال أخرى ^١	أفعال التخريب
1987	15	4	6	2	0	3	0	—	3	3
1988	12	7	3	0	0	0	0	—	—	2
1989	14	8	4	0	0	0	0	—	—	38
1990	36	20	12	1	0	1	0	—	2	145
1991	15	7	5	1	0	0	0	—	2	2
1992	10	6	2	1	0	0	0	—	1	123
1993	48	30	7	3	0	0	0	—	8	38
1994	43	22	5	4	0	0	0	—	10	57
1995	17	9	3	2	0	0	0	—	5	3
1996	22	3	12	4	0	0	0	—	159	3
1997	15	6	5	2	0	0	0	—	2	1
1998	17	11	2	1	0	0	0	—	1	3
1999	14	11	2	0	0	0	0	—	4	1
2000	30	12	8	1	0	0	0	—	50	9
2001 ^٢	24	7	2	7	4	1	0	—	3 217	3
2002	40	2	8	24	2	0	0	—	14	2
2003	35	3	5	10	0	0	0	—	77	12
2004	16	1	4	2	0	0	0	—	8	3
2005	6	2	0	2	0	0	0	—	60	2
2006	17	1	3	0	0	0	0	—	27	8 ^٣
2007	22	4	2	2	0	0	0	—	33	11

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

٢- التقارير الرسمية عن أحداث ٩/١١ 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 إلى تعزيز قدرة وزارة النقل والطيران المدني لتمكينها من تولي المسؤولية عن إدارة وتشغيل وصيانة التجهيزات والخدمات في مطار كابول الدولي، التي ستتلقى من قوة المساعدة الأمنية الدولية، التابعة لمنظمة معاهدة شمال الأطلسي (ناتو) في نهاية الفترة الانتقالية التي يغطيها المشروع. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٧ ومن المتوقع أن يستمر لمدة ٣٠ شهراً.

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 إلى بنود ضرورية لأمن الخبراء ومتذاكthem. واتخذ مدير المشروع الترتيبات لوصول عشرين خبيراً من خبراء المساعدة التشغيلية في مجالات مراقبة الحركة الجوية، والإلزام والإطفاء، والأرصاد الجوية، وخدمات معلومات الطيران، والمساعدات الملاحية وصيانة تجهيزات الاتصالات، والهندسة الكهربائية والميكانيكية، من يتمتعون بالخبرة في مجال التدريب.

الأرجنتين

إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني (ANAC)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الأرجنتين، إلى المساعدة في إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني (ANAC) مع تزويدتها بقدرات إشرافية ملائمة. ولتحقيق هذه الأهداف، سيعمل خبراء دوليون مؤهلون مع نظارء 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، وبلغ مدة التقريرية ٣٦ شهرا.

منجزات المشروع

بدأت عملية توظيف فريق من الخبراء الدوليين للمساعدة في إنشاء سلطة الطيران المدني الجديدة. ويكون الفريق من منسق دولي للمشروع، ومحترف في الاتصالات والملاحة والاستطلاع، ومحترف في إدارة الحركة الجوية ومحترف 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 وفقاً لوثيقة تنفيذ الخدمات والتجهيزات في الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ وكان متوقعاً له أن يدوم سنتين، ولكن جرى تمديده حتى نهاية ديسمبر ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

ركزت أنشطة المشروع أساساً على شراء نظام آلي لمعالجة الرسائل، ومحاكي لنظام إدارة الحركة الجوية، ومعدات اتصالات تعمل بحزام ترددات مختلفة، ونظام ميكروويف، ومركبات للإنقاذ والإطفاء، ونظم مراقبة الاتصالات الصوتية. ونحو نهاية السنة، جرى دمج المشروعين الجاريين 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 الايكاو 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 الوطنين في مجال الطيران المدني وتحتفظ بها.

صلاحيه الطيران المدني**هدف المشروع**

يهدف هذا المشروع، الذي يمول من خلال اتفاق بين وزارة الدفاع الأرجنتينية، وقيادة المناطق الجوية الأرجنتينية والإيكاو، إلى 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 ثلاثة سنوات، إلى نهاية عام ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

عين المشروع خبراء وطنين في المديرية الوطنية لصلاحية الطائرات للطيران (DNA) للقيام بأمور كثيرة من بينها إدارة السجل الوطني للطائرات وترخيص صلاحية الطائرات المدنية ومحطات التصليح. وقدم المشروع تدريبا شاملاً لمهندسي المديرية والمفتشين فيها وموظفي 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 بالموظفي للمديرية، مما عزز قدراتها على مراقبة السلامة وضمن الامتثال للقواعد الدولية المنطبقية.

بولييفيا**مراقبة السلامة الجوية والملاحة الجوية****هدف المشروع**

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بوليفيا، إلى تكثيف 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 موظفاً تخصصياً و وطنياً إلى ضمان درجة عالية من الاحتفاظ بالموظفيين وإلى زيادة سنوية في متوسط أقدمية الموظفين في المديرية العامة للطيران المدني. وتلقى موظفو المديرية العامة للطيران المدني ما مجموعه ٣٧٢ 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 ٦ ندوة/مؤتمر على المستوى الدولي. وتلقى ٢٠٥ متخصصين تدريباً على أمن المطارات. وانخذلت التدابير لتحقيق التجانس بين لوائح الطيران البولييفية وملحق 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 إنشاء 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 إلى 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 تلي 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 الأيكاو الوثائق الأساسية لتنفيذ المشروع، وعاد أربعة منهم إلى أوطانهم. وتم تسلم طلبات لاختيار فريق الإدارة العليا بما في ذلك تعيين رئيس الموظفين التنفيذيين وسكرتير وستة مديرين على أساس شروط وأحكام الخدمة بالإضافة إلى تقرير مستويات الأجر من جانب وزارة الأشغال والنقل. وقبلت الوزارة اقتراحًا بإنشاء وحدة مستقلة للتحقيق في حوادث/وقائع الطائرات، وهو الاقتراح الذي أعدد منه منسق المشروع التابع للأيكاو. وانتهى منسق المشروع من إعداد مسودة لوائح تتعلق بحوادث/وقائع الطائرات. ووافقت الوزارة، من حيث المبدأ، على الحاجة إلى ضم مزيد من خبراء الأيكاو إلى 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 وأو/الاحتفاظ بالموظفيين، وصياغة مصفوفة السلطة، وإعداد خطة تدريبية وموافقة على الشروط والأحكام

العامة للوائح الخدمة التي أعدها خبير استشاري تابع للايكاو في مجال الموارد البشرية. وتم إعداد خطة عمل شاملة منقحة بهذا الصدد وقدمت الخطة إلى مقر الايكاو 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 ببنيّة 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. وقام المشروع التعليمات سارية النفاذ في المؤسسات الحكومية الأساسية للطيران المدني لتطوير موقع 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 مدة في البداية خمس سنوات، وتم تجديده 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 عدّة عن مسائل العوامل البشرية وقدمت هذه إلى مؤتمرات دولية. وتم من خلال المشروع شراء مطبوعات دولية بخصوص الأمان والسلامة والبنية التحتية للمطارات وتنمية البحث. وتمت الاستعانة بخبراء لإعداد الدورات التربوية والكتيبات حول الطائرات وطائرات الهليوكوبتر، وتعديل امتحان الكفاءة اللغوية للغة الإنجليزية الذي يستخدم لأعضاء طاقم الطيران البرازيليين وفقاً لاشتراطات الايكاو.

تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة البرازيل، إلى إعداد وتنفيذ النظم الجديدة للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وفقاً لخطة الملاحة الجوية الإقليمية في الكاريبي وأمريكا الجنوبية، ووفقاً 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 إلى 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 إنشاء مركز للملاحة الجوية بدعم من معهد مراقبة المجال الجوي في ساو خوزيه دوس كامبوس، ونقل المعهد إلى ريو دي جانيرو حيث يعمل الآن بطاقة الكاملة. وتم إعداد دورات تدريبية عديدة وجرى تنفيذها في المعهد بمشاركة خبراء وطنين، ومنها دورات حول خدمات معلومات الطيران، وعمليات الرادار، وشبكة اتصالات الطيران. وتم أيضاً إعداد بعض دورات التعليم عن بعد. وانتهى إعداد الوصف الكامل لموارد CNS وموارد الأقمار الصناعية المتوفّرة في البلاد. وتم تركيب وصيانة منصة الاختبارات البرازيلية التي تتضمن خمس محطّات 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 غالياو، وأضيفت إلى البرنامج الدولي لتاريخ نظم التقويم الأرضية من أجل الاستعمال التشغيلي. وجرى أيضاً 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/مراكب 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 وممراً هبوطاً مخصصاً لاستعمال بعثة الأمم المتحدة في جمهورية الكونغو الديمقراطية (MONUC)، وذلك بتقديم مساعدة فنية وتنظيم دورات تدريبية لتجديد المعرف 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 أيراج مراقبة الحركة الجوية في ١٣ مطاراً وممراً هبوطاً في جمهورية الكونغو الديمقراطية. وقد تم تعزيز مستوى السلامة بنجاح من خلال تنظيم برنامج تدريبي شامل. ويركز التدريب في إنشاء العمل على إدارة الحركة الجوية، والمتطلبات التشغيلية للاتصالات والملاحة والاستطلاع، وخدمات البحث والإنقاذ 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 الإيكاو الجيوديسي العالمي المنوري 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 الإيكاو، وذلك لاستقبال جميع المشغلين الجويين بعد الانفجار البركاني في يناير ٢٠٠٢ والذي أدى أضراراً بالدرج 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 الإكوادور وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، إلى إعداد خطة ملحة حوية وطنية في إطار خطة رئيسية لتنمية الطيران المدني، وإلى تقديم المشورة إلى الحكومة بشأن منح امتياز لتشغيل المطارات الحالية والجديدة في كيتو وغواياكيل وإلى إعادة تصميم البنية التنظيمية للمديرية العامة للطيران المدني وتحديث قدرات الموارد البشرية عن طريق تدريب الموظفين وتوسيع قدراتهم إلى أقصى حد للاضطلاع بمسؤولياتهم في مجال مراقبة السلامة. ومن المتوقع أن يدوم هذا المشروع، الذي بدأ في سنة ١٩٩٨، تسع سنوات.

منجزات المشروع

سُهّل هذا المشروع التوظيف والتدريب والاحتفاظ بمهندسين متخصصين مؤهلين وخبراء فنيين في مجال الطيران المدني في مدن كيتو وغواياكيل غالباً باغوس، مما عزز من قدرات سلطة الطيران على المراقبة والتقييس. وفي نهاية سنة ٢٠٠٧، أعادت المديرية العامة للطيران المدني إصدار طلبات الشراء التي كانت معلقة، وطلبت من الموردين تأكيداً للعرض التي قدموها بقصد الرادار الثاني المقرر تركيبه في سان كريستوبال (غالاباغوس)، ويتوقف تركيبه على إصدار ترخيص من وزارة البيئة في الإكوادور، وبقصد أعمال صيانة معدات الرادار وشبكة المحطات ذات الفتحات الصغيرة جداً (VSAT) (المراحل ١) بمطار ماريسكار سوكري في كيتو، وبدأ تنفيذ معدات DVOR/DME في مطار إيل كوكا.

مصر

برنامج ترينيير لشركة مصر للطيران

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

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



التدريب المتطرورة. وتم إعداد برامجين قياسين للتدريب وفقاً لمعايير ترينير وتم تكييف برامجين مستوردين في ضوء الاحتياجات المحلية. وتم التدريب في أثناء العمل لاثنين من معدى الدورات الوطنية حول عملية إعداد الدورات، وحظي الائنان باعتراف وحدة ترينير المركزية باعتبارهما من معدى دورات ترينير المؤهلين. ومنحت الوحدة المركزية لمتحف 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 الإنمائي وحكومة غينيا الاستوائية، إلى وضع لوائح طيران شاملة لгиния الاستوائية، وإنشاء وحدة لتفتيش العمليات وصلاحية الطائرات للطيران وترخيص الطائرات وإجازة موظفي عمليات الطيران. ويتضمن المشروع أيضاً تقديم المساعدة التشغيلية المباشرة في عدة مجالات، مثل عمليات شركات الطيران، والمطارات، وصيانة المساعدات الملاحية، والهندسة الكهربائية، بالإضافة إلى تدريب موظفي الطيران المدني وتحضير خطة رئيسية لتطوير الطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ ومن المتوقع أن يدوم أربع سنوات.

إنجازات المشروع

حسن المشروع من الرقابة الإشرافية على شروط صلاحية الطائرات للطيران وإجازة العاملين وتم إيلاغ 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 والحواسب الآلية.

جزر فيجي

إعداد خطة للموارد البشرية والتدريب في مجال الطيران المدني

هدف المشروع

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



بالإضافة إلى متطلبات برنامج الايكاو العالمي لمراقبة السلامة وتدقيق الأمن. وبدأ المشروع في سنة ٢٠٠٧، وكان متوقعاً أن يستمر لمدة ستة أشهر.

منجزات المشروع

بدأ خبيراً الايكاو في مجال تنظيم وتحطيم 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 وتنصص لدى مختلف إدارات السلطة. وبالتوافق مع ذلك، بدأ الخبيران في إعداد خطة توظيف للاستعاناً بموظفي إضافيين، وإعداد برنامج لتدريب الموظفين الحاليين والجدد.

غواتيمالا

توسيع وتحديث مطار لا أورورا الدولي في غواتيمالا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا، إلى المساعدة في توسيع وتحديث مطار لا أورورا الدولي، غواتيمالا سيتي، وتأكيد الامتثال للمتطلبات التشغيلية والأمنية في القواعد التنظيمية الوطنية، وقواعد وТОССИЯТ الايكاو الدولية، بالإضافة إلى الخطة الإقليمية للملاحة الجوية. وتم تنفيذ المشروع بحيث يتضمن تمويل توسيع المطار. وبدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ وكان متوقعاً 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 إلى عقود الإنشاء الرئيسية والعقود الرئيسية لشراء وتركيب المعدات، وتجاوز التقدم المحرز نسبة ٨٠ في المائة في هذه المجالات. وأدى ذلك التقدم إلى تحقيق منجزات كبيرة بالعلاقة إلى تعزيز سلامة وكفاءة عمليات المطار والتربية الاقتصادية في غواتيمالا، وأحرزت المديرية العامة للطيران المدني مستوى الدرجة الأولى في تصنيف إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية. وممكن ازدياد سعة المطار قدر شركات طيران جديدة إلى غواتيمالا. ومع زيادة الطلب التنافسي للقطاع، كانت هناك انخفاضاً ملحوظاً في 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، غواتيمala

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

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

تحديث كامل لنظام المطارات الوطنية في غواتيمالا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا، إلى المساعدة على التخطيط الإنمائي وتحديث منشآت وخدمات كل من المطارات المحلية في كوبان، أسكبيولاس، خيخيتانغو، بويرتو باريوس، كيز اللينانغو وريتالخولي، وفقاً 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 إطار هذا البرنامج، رصف المدرج وإنشاء مبني محطة الركاب في مطار كتز اللينانغو، وإنشاء مبني إدارية في مطار موندو مايا الدولي، وتتجدد مبني المديرية العامة للطيران المدني. ونفذ حوالي ٧٠ في المائة من الأشغال المدنية وينتظر الانتهاء منها في غضون الأشهر الستة القادمة.



الهند**الامتنال لقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو — مطار حيدرآباد الدولي****هدف المشروع**

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

منجزات المشروع

قام مهندس مطارات من الايكاو ومهندس كهربائي-ميكانيكي من الايكاو بمراجعة التصاميم المفصلة والانشاءات التي تمت في منطقة العمليات المراقبة والتسهيلات الكهربائية-الميكانيكية في مطار حيدرآباد الدولي للتأكد من امتثالها لقواعد 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، إلى إجراء دراسات ملاحية لمطار مومباي الدولي للوقوف على تأثيرات الابشارات الجديدة على سلامة وانتظام عمليات المطارات وفقاً لمعايير اجراءات الايكاو الخاصة بخدمات الملاحة الجوية-عمليات الطائرات (PANS-OPS). وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٦، وكان متوقعاً أن يدوم حوالي شهرين، ولكن جرى تمديده ليغطي إجراء دراسة أخرى في سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

أرسلت الايكاو خبراً لها في مجال (PANS-OPS) إلى مومباي لفترة ٣ أسابيع لتقييم امتنال ٢٨ عائداً بالقرب من مطار مومباي الدولي لقواعد وتوصيات الايكاو، واستعراض طرق الحركة الجوية التي تطبق فيها قواعد الطيران البصري، بالإضافة إلى 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، إلى 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 الإيكاو يتكون من خبير في العمليات والتخطيط وخبير في تتبّع الحركة واقتصاديات النقل إلى موقع المشروع لمدة أسبوعين لاستعراض تتبّعات الحركة وبرامج الاستثمارات الرأسمالية وبيانات السوق بغية الوقوف على التأثير المالي والاقتصادي للتشغيل المحتمل لمطارات، 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 إنشاء 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 الإيكاو، الذي أرسل إلى موقع المشروع لمدة شهر، بتحليل ما قد يكون لإنشاء المزرعة من تأثير على السلامة وعلى كفاءة العمليات، وأعد تحليل لمخاطر وجود عائق ملاحي بالقرب من مطار بلغوم. ونشرت النتائج في تقارير مفصلة.

التحقق من الامتثال لقواعد وتوصيات الإيكاو — مطار بنغالور الدولي

هدف المشروع

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



منجزات المشروع

نفذت المرحلة الأولى من المشروع فريق من الايكاو يتكون من مهندس مطار، ومهندس كهربائي - ميكانيكي للمطارات و خبير 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، إلى المساعدة في الاستعراض الفني لتصميم وبناء وتركيب مراقب منطقة تحركات الطائرات التي أوكلت إلى مقاول الأعمال الهندسية والمشتريات والإنشاء، مع التركيز أولاً على التحقق من الامتثال لقواعد ومتطلبات الايكاو في التسهيلات والمعدات بمطار دلهي الدولي. وبدأ المشروع في نوفمبر ٢٠٠٧ ويتوقع أن يدوم ١٣ شهرًا.

منجزات المشروع

نفذت المرحلة الأولى للمشروع فريق من الايكاو يتكون من مهندس مطار، و خبير في رصف المطارات، و خبير في الإنقاذ وإطفاء الحرائق، و خبير في سلامة تجهيزات تزويد الطائرات بالوقود، وأجرى الفريق استعراضا فنيا لتقرير أساس التصميم بما فيه الرسومات والمواصفات الفنية وبيانات طرائق البناء لمطار دلهي الدولي. ونشرت النتائج في تقرير مفصل.

لجنة استعراض تقييد العوائق

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي مولته سلطات المطارات الهندية، إلى 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 الايكاو في المناقشات التي عقدتها لجنة استعراض تقييد العوائق، التي تساعد سلطة المطارات الهندية على وضع سياسة حول نطاق الدراسات الملاحية الواجب اجراؤها للتحقق من الامتثال لشروط الخلوص من العوائق بالقرب من المطارات حسبما تقتضيه قواعد ومتطلبات الايكاو.



جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية

الامثال للقواعد والتوصيات الدولية التابعة الايكاو — تطوير مطار لوانغ نامثا

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

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

نيجيريا

برنامج "ترينير" لنيجيريا

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي تموله وزارة الطيران الاتحادية النيجيرية، إلى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي لكلية تكنولوجيا الطيران النيجيرية، من خلال استخدام نهج تريينير للايكاو في قسم التدريب التابع الكلية. وبدأ المشروع في سنة ٢٠٠٧ لمدة سنة واحدة حسب الخطة الموضوعة.

منجزات المشروع

من خلال المشاركة في حلقة العمل التي نظمها برنامج تريينير لمدعي الدورات التربوية، جرى تدريب عدد من الأفراد في مركز تدريب كبار العاملين بمجال الطيران المدني على مبادئ الاستخدام الفعال للبرامج التربوية القياسية وغير ذلك من منهجيات التدريب المتقدم. ومن المقرر إعداد ثلاثة وحدات تربوية نموذجية في إطار المشروع. وقد تم إعداد برنامج تربوي جديد وفقاً لقواعد تريينير، وجاري إعداد وحدتين آخرين. وبالإضافة إلى ذلك، جرى تكييف برامجين مستوردين مع الاحتياجات المحلية. وحصل أربعة من مدعي الدورات الوطنيين على تدريب في أثناء العمل بصفد عملية إعداد الدورات، واعترفت بهم وحدة تريينير المركزية باعتبارهم من المؤهلين لإعداد دورات تريينير. ومنحت وحدة تريينير المركزية العضوية الكاملة لكلية تكنولوجيا الطيران النيجيرية في برنامج تريينير.



عمان

تطوير قطاع الطيران المدني وتقديم الدعم الفني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة عُمان، إلى توفير دعم مستمر للمديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية في المجالات المتعلقة بمراقبة الحركة الجوية وهندسة المطارات وعمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران، والإسهام في تطوير وكالة تنظيمية فعالة، مع تشجيع إنشاء نظام مأمون اقتصادي للنقل الجوي. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٣ وكان من المعترم أن يدوم ٨ سنوات. غير أنه 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 والإجراءات لدارة سلامة الطيران، لا سيما في مجال صلاحية الطائرات للطيران والإجازة حيث تم تحقيق الأهداف المتواخدة من المشروع. وأحرز المشروع تقدماً في إعداد تنظيمات الطيران المدني وإجراءاتها وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

بنما

تعزيز مطار توكمين الدولي في بنما

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله مطار توكمين الدولي، إلى مساعدة حكومة بنما على تحديث تجهيزات هذا المطار، بما في ذلك إدارة المشاريع الرامية إلى توسيع المطار وشراء المعدات الضرورية لتشغيله، وضمان تشغيل المطار طبقاً للقواعد والتوصيات الإيكاو الدولية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ لمدة سنة في البداية ولكن تم تمديده لغاية نهاية سنة ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

وأصل المشروع تسجيل تقدم في توسيع وتحديث التجهيزات في مطار توكمين الدولي بما في ذلك مبنى الركاب. وقد وصل تنفيذ نظم المطار المتكاملة إلى 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 التصميم اللازم.

إعادة هيكلة الطيران المدني وتنمية الموارد البشرية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بنما، إلى تعزيز القدرة المؤسسية لسلطة الطيران المدني حتى تراول مهامها كمنظمة حديثة وفقاً لقوانين إنشائها ومسؤوليات الحكومة الناشئة عن اتفاقية الطيران المدني الدولي وملحقها. وبدأ المشروع في سنة ١٩٩٩ وكان متوقعاً أن يدوم خمس سنوات، ولكن جرى تمديده إلى 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 الرadar والسلامة الجوية ونظم الكمبيوتر، ونهج بطاقة الدرجات المتوازنة (مؤشرات الأداء) والقواعد الفياسية 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 المتتكامل للوائح الطيران، بالإضافة إلى 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، إلى التعزيز المؤسسي لمديرية الطيران المدني وتنمية قدراتها لتوفير خدمات الملاحة الجوية، بالإضافة إلى تحديث البنية الأساسية للملاحة الجوية وفقاً لقواعد و Tobias آليات الإيكاو وخططة الملاحة الجوية الإقليمية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ وكان متوقعاً أن يدوم سنة واحدة، ولكن جرى تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٧.



منجزات المشروع

ركزت نشاطات المشروع على تحديث التجهيزات الملائجية 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، إلى تقديم المساعدة إلى الإدارة العامة للطيران المدني من أجل تعين الخبراء الدوليين والمتخصصين والخبراء الفنانيين الوظيفيين، 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 قراراتها على مراقبة السلامة وفقاً لقواعد وrecommendations الإيكاو الدولية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٢ وانتهى في يونيو ٢٠٠٧.

منجزات المشروع

شملت نشاطات المشروع تعين خبراء ومتخصصين في مجال الطيران المدني من الإدارة العامة للطيران المدني في مجالات العمليات وصلاحية الطائرات للطيران وأمن الطيران والتحقيق في الحوادث والملاحة الجوية والاستشارة القانونية وسياسات الطيران المدني والتدريب، وساهم كل ذلك في الاحتفاظ بالقوى العاملة من المهنيين المؤهلين في مجال الطيران المدني. وقدم المشروع ٣٣ منحة زمالة للتدريب في مجالات محاكيات الطيران وتكنولوجيا المعلومات، والعوامل البشرية، وضمان الجودة، والهياكل الأساسية لإدارة الطيران المدني. ونظمت ندوة حضرها ٣٣ مشركاً حول نظم إدارة السلامة. وعقدت دورة عن سلامة مقصورة القيادة ومسائل اختبارات الطيران بواسطة إدارة الطيران الفيدرالية بالتنسيق مع الإيكاو وحضرها ٢٢ مشركاً. 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 ملونادو، تاكنا، يو، جوليaka، ايكونتشو، اندهواليس ومطار تشيفاي. وحصلت الإدارة 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، إلى تقديم المساعدة والمشورة للحكومة حول تحسين قدرة مراقبة السلامة في مكتب النقل الجوي من خلال إجراء 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 الإيكاو يتكون من مستشار من الإيكاو في مجال السلامة الجوية، ومستشار من الإيكاو في مجال ادارة الحركة الجوية ومستشار من الإيكاو في مجال ترخيص الطارات، إلى موقع المشروع لمدة خمسة أشهر ، ونصف شهر ، وثلاثة أشهر على التوالي. وبدأ مدير مشروع من الإيكاو مسؤول عن موظفي المشروع الوظيفيين من الفتنة التخصصية، مهام عمله في مارس لمدة ١٢ شهرا، وانضم إليه في أكتوبر ثلاثة خبراء مساعدة تشغيلية لمدة ١٢ شهرا لكل منهم.

قطر**تطوير المطار****هدف المشروع**

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة قطر، إلى مساعدة سلطة الطيران المدني على تطوير وإنشاء مطار الدوحة الدولي الجديد، الذي سيصبح مسؤولاً تماماً عن المطار الراهن. وتشمل مساعدة الإيكاو تقديم الخبرة في هندسة المطارات، بالإضافة إلى 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 إلى 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 الإيكاو أيضاً المساعدة في تقييم العروض المقدمة من بيوت الخبرة الاستشارية الدولية، وفي اختيار المقاولين، وحتى الآن أُعلن



عن ٣٢ عقد انشاء وجرى منتها. 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 المقيدة، وجارى 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 تريينير للاتحاد الروسي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله جامعة سان بيتربورغ الحكومية للطيران المدني في الاتحاد الروسي، إلى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي في الجامعة من خلال ادخال منهجية تريينير 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 تريينير جرى تدريب كبار العاملين في مركز التدريب على الطيران المدني حول مبادئ الاستخدام الفعال للبرامج التربوية التموزجية وغيرها من مناهج التدريب المتقدمة. ومن المقرر اعداد برنامجين من هذا النوع بموجب المشروع كما تم اعداد برنامجين جديدين وفقا لقواعد تريينير وهناك مشروع عن آخران قيد الاعداد. وبالاضافة الى ذلك جرى تكيف برنامجين مستوردين مع المتطلبات المحلية. وجرى التدريب في أثناء العمل لثمانية من معدى الدورات الوطنيين بشأن عملية اعداد الدورات. وحظي هؤلاء باعتراف وحدة تريينير المركزية كمعدى دورات مؤهلين. ومنحت الوحدة المركزية العضوية الكاملة لجامعة سان بيتربورغ للطيران المدني في برنامج تريينير.

المملكة العربية السعودية

الهيئة العامة للطيران المدني

هدف المشروع



يهدف هذا المشروع إلى مساندة الهيئة العامة للطيران المدني في تقديم خدمات مأمونة وتنسم بالكفاءة والفاعلية من حيث التكلفة بمجال الطيران، ومواكبة التغيرات المستجدة في بيئة الطيران المدني، وإعداد الهيئة لادخال تكنولوجيات جديدة، ومساعدتها على تعين 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 خبيرا دوليا في هذا المشروع خلال سنة ٢٠٠٧، لتقديم الخدمات الاستشارية إلى مديرى المشروع والنظراء السعوديين حسب الاقتضاء. وتضمنت نشاطات المشروع تفتيشا شاملا للطائرات الجديدة للخطوط الجوية العربية السعودية والرحلات الملكية السعودية لضمان الامتثال للإجراءات والممارسات الموصى بها، بالإضافة إلى التفتيش المنظم للناقلين الجويين والمشغلين الجويين، ومراقبة سلامة محطات التصليح التي رخصت تشغيلها الهيئة العامة للطيران المدني. وقام خبراء التدريب من الإيكاو مع المدربين الوطنيين بتنظيم دورات تدريبية إضافية لموظفي الهيئة في مجالات CNS/ATM، ودورات التشغيل الراداري وغير الراداري والتدريب في محاكي الطيران. وقدم خبراء الإيكاو تدريبا على مؤشر مسار الاقتراب الدقيق (PAPI) وقدموا المساعدة في إنشاء واعتماد موقع محددة لبناء محطات الإنقاذ والاطفاء التي تعمل بالأقمار الصناعية. واستمر تنفيذ سياسة احلال المواطنين السعوديين المؤهلين محل الخبراء الدوليين لبلغ أهداف عملية السعودية.

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



الصومال

سلطة الطيران المدني المؤقتة في الصومال (CACAS)

هدف المشروع

يستد هذا المشروع، الذي يمول بصورة تامة من رسوم الطيران المحصلة من خلال الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الإياتا)، إلى التفويض الذي منحه الأمين العام للأمم المتحدة إلى الإيكاو للبت في شؤون الطيران المدني في الصومال. والهدف من هذا المشروع القيام، تحت إشراف مدير إدارة التعاون الفني للإيكاو، 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 مديسيو 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 تحديد وبرمجة ووضع نواة أساسية لإنشاء هيكل إداري فعال للطيران المدني للحكومة الصومالية مستقلة. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٦ لفترة تتنفيذ أولية مدتها سبع سنوات ثم جرى تمديده لغاية سنة ٢٠٠٦. ونظراً لاستمرار عدم الاستقرار وعدم وجود حكومة وطنية فعالة، تم تمديده لهذا المشروع إلى 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 الإيكاو 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 بكيينا، وكذلك تم تقديم خدمة معلومات الطيران للمطار، بما في ذلك عمليات الإنقاذ والإطفاء، وخدمات الشرطة الأرضية في مطارات هرجيسة وبربيره وبوساسو. وتم البقاء على محطة الإبلاغ في مطار بوروما. واستمر المشروع في تشغيل محظتي اتصالات الطيران الغرعيتين في مطاري هرجيسة وغارو ومكتب إفادة بمعلومات الطيران في مطار هرجيسة. وتم تركيب علامات عاكسة في مطار بوساسو. واتم المشروع عمليات المسح الميداني لتركيب محطة نهاية ذات الفتحات الصغيرة جداً (VSAT) والتي ستشكل جزءاً من شبكة VSAT لجزء الشمالي الشرقي من الق testim، وستوفر هذه المحطة خدمات شبكة اتصالات الطيران الثابتة الدولية ودوائر التخاطب المباشر لخدمات الحركة الجوية في إقليم معلومات الطيران المجاورة. وقد بدأ تركيب المعدات في أكتوبر ٢٠٠٧. وقد المشروع ست منح زمالة للتدريب في مجال رسم الخرائط، والتبيّنات، وأمن الانترنت وأمن الشبكة. وعقدت دورة بخصوص شهادات الأهلية والتدقيق في إقليم مديسيو لمعلومات الطيران. ودعمت السلطات المحلية وبرنامج الأمم

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

جنوب أفريقيا

مساعدة سلطة الطيران المدني بمجال مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

في غضون أربعة أشهر من بدايته، وصل المشروع إلى 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 تقريباً من إعداد وتنظيم الدورات التدريبية اللازمة. وتسير فيما عمليات استعراض وتقدير و/أو وضع الأدلة المتعلقة بالسلامة. وقد وجه التركيز الأولى للمشروع منذ اتمام عمليات تدقيق السلامة التي قامت بها الإيكاو وإدارة الطيران الفيدرالية، إلى حل أوجه القصور المكتشفة.

سري لانكا

ترينير — سري لانكا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة سري لانكا لخدمات المطارات والطيران المحدودة، إلى تحسين وتوسيع قدرات الجهاز الوطني للتدريب على منهجيات الطيران المدني من خلال اعتماد منهجيات ترениير 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 مديرى التدريب التي نظمها برنامج ترينير، جرى تدريب كبار العاملين بمركز التدريب على الطيران المدني، بقصد مبادئ استعمال برامج التدريب القياسية. وغيرها



من مناهج التدريب المتقدم. وجرى اعداد برامجين قياسيين جديدين وفقاً لمعايير ترينير، وجرى تكييف اثنين من البرامج المستوردة مع المتطلبات المحلية. وزود اثنان من معايير الدورات الوطنية بتدريب في أثناء العمل بشأن عملية اعداد الدورات وحظيا باعتراف وحدة ترينير المركزية باعتبارهما من معايير دورات ترينير المؤهلين. ومنحت وحدة ترينير المركزية العضوية الكاملة لمراكز التدريب على الطيران المدني في برنامج ترينير.

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

إنشاء 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 طبقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو واللوائح التنظيمية الصادرة عن المفوضية الأوروبية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكانت مدة 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 الخبراء المحليين لمكتب تنظيم الطيران المدني الذي يرأسه حالياً أحد خبراء الايكاو. واستمر تقديم التدريب لتأهيل جميع العاملين في مجال السلامة والأمن، بالإضافة الى تدريب المفتشين. وخلال السنة حصل مكتب تنظيم الطيران المدني على عدد واف من العاملين لتأدية احتياجاته. وخلص المشروع الى أن

مجالات المراقبة الرئيسية، مثل السلامة والأمن والنقل الجوي وخدمات الملاحة الجوية قد فهمت بعمق. وواصل العاملون اكتساب الخبرة من خلال الدورات الرسمية، والتدريب التخصصي، وترتيبات الشراكة من سلطات الطيران المدني الأوروبية الأخرى. وأنجت أدلة إرشادية جديدة لشركات الطيران. واستمر تنفيذ اللوائح التنظيمية والتعليمات الصادرة عن المفوضية الأوروبية والتي تسرى 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 إحران تقدم إيجابي حتى الآن.

فنزويلا

تحديث مراقبة الحركة الجوية في المطارات

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة فنزويلا، إلى 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 إلى 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 للتبؤات المنطقية ونظم إتصالات البحث والإنقاذ وتجهيزات برج المراقبة ومعدات الإنقاذ والاطفاء والمعدات الأخرى ذات الصلة، لتعزيز قدرات الموظفين الفنيين التابعين للمعهد والمشاركين في تنفيذ النظم. وحددت احداثيات النظام الجيوديسي العالمي - ١٩٨٤ - ٣٣ مطارا في فنزويلا.

برنامج تريينير للمعهد الوطني للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله المعهد الوطني للطيران المدني في فنزويلا إلى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي في مركز "ميغل رودريغز" للتدريب على الطيران المدني من خلال استحداث نهج تريينير التابع للايكاو 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 إطار برنامج تريينير، جرى تدريب كبار العاملين في مركز التدريب على الطيران المدني بقصد مبادئ الاستخدام الفعال لبرامج التدريب القياسية وغيرها من منهجيات التدريب المقدم. ومن المقرر اعداد ثلاثة برامج للتدريب القياسي بموجب المشروع. وقد أعد واحد منها وفقاً لقواعد تريينير وأوشك اعداده على الانتهاء، وجرى اعداد برامجين آخرين. وبالاضافة الى ذلك، جرى تكيف برامجين مستوردين مع المتطلبات المحلية. وحصل ثلاثة من معايير الدورات الوطنية على التدريب في أثناء العمل بشأن عملية اعداد الدورات، وحازوا على اعتراف وحدة تريينير المركزية كمعايير دورات مؤهلين. ومن المتوقع أن يصبح مركز "ميغل رودريغيز" للتدريب على الطيران المدني عضواً كامل العضوية في برنامج تريينير 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 هيكل المؤسسي.

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بانجول (الرأس الأخضر، وغامبيا، وغانأ، وغينيا، وليبيريا، ونيجيريا وسيراليون) وبإسهام مالي من وكالة التعاون الفرنسي والتيسير المالي الدولي لسلامة الطيران (IFAS) وشركة بوينغ وبنك التنمية الأفريقي، الى تعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وتسيير اتباع نهج منسق لتقاسم الخبرة الفنية، وتحسين المعارف الفنية والمهارات لدى المفتشين الوطنيين بتقديم التدريب النظري والتدريب في أثناء العمل، وممارسة مهام ترخيص ومراقبة مشغلي الطائرات الأفارقة بالنيابة عن سلطات الطيران المدني المعنية التي مازالت قدرتها على المراقبة محدودة، وإنشاء برنامج لتفتيش المطارات تمهيداً لانشاء منظمة للسلامة الجوية بين الدول الأعضاء. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ وكان متوقعاً 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 (اثنان 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 عنهم مسودة مجموعة منقحة من لوائح COSCAP التنظيمية النموذجية. وقدمت اللوائح الى اجتماع اللجنة التوجيهية الخامس الذي عقد



بمونروفيا في أكتوبر، وتمت الموافقة عليها فيه. ونظم المستشار الفني الأول تربياً قطرياً بمجال الصلاحية للطيران وذلك في غامبيا وغانا والرأس الأخضر ونيجيريا بناءً على طلب البلدان المستضيفة. ونظمت دورة تدريبية للمفتشين الإقليميين برعاياه وزارة النقل الأمريكية وذلك بمحالات الصلاحية 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 تقديم المساعدة إلى سيراليون، وقام مفتش عمليات الطيران الإقليمي بزيارة لتقديم المساعدة إلى غامبيا. ونفذت عملية تنفيذ تمثيلي من نوع التدقيق الذي تقوم به إدارة الطيران الفيدرالية، وعمليات تقديم السلامة الجوية الدولية، وذلك في سلطة الطيران المدني في نيجيريا.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في CEMAC (الكاميرون، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، الكونغو، غينيا الاستوائية وغابون) وساوتومي وبرنسيبسي، بمساهمة مالية من وكالة التعاون الفرنسي، 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 والمهارات 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 لفتيش المطارات من شأنه أن يقود إلى إقامة منظمة لسلامة الطيران بين الدول الأعضاء. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ ومن المتوقع أن يدوم ثلاثة سنوات.

منجزات المشروع

عقد اجتماع للجنة التوجيهية في برازفيل في شهر مايو. ومن المقرر أن يعقد الاجتماع القادم في دوالا بالكاميرون في أبريل ٢٠٠٨. ويوجد مقر المشروع حالياً 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، بوتسلوانا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، ليسوتو، مدغشقر، مالاوي، موريشيوس، موزامبيق، ناميبيا، جنوب أفريقيا، سوازيلاند، جمهورية تنزانيا المتحدة، زامبيا وزيمبابوى) إلى تعزيز سلامة عمليات النقل الجوى، وتسهيل إيجاد نهج منسق بخصوص الخبرة الفنية المشتركة، وزيادة المعرفة والمؤهلات الفنية للمفتشين الوظيفيين، من خلال تنظيم 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 ٢٠٠٧، ومن المتوقع أن يدوم ٣٠ شهرا.

منجزات المشروع

جارى تنفيذ المشروع واتخاذ الإجراءات لتعيين فريق المشروع.

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

هدف المشروع

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



منجزات المشروع

عين خبير في عمليات الطيران/مستشار فني أول لتعزيز فريق المشروع المكون من خبير بمجال صلاحية الطائرات للطيران، وأربعة مفتشين إقليميين: واحد لعمليات الطيران، واحد لجازة العاملين، واثنان بمجال صلاحية الطائرات للطيران. وقدمت المديرية العامة للطيران المدني الفرنسية التدريب لمفتشي صلاحية الطائرات للطيران الإقليميين. واشتراك المفتشون الإقليميون أيضاً في دورات تدريب مفتشي سلامة الطيران الحكوميين ودورات تدريب المدربين التي نظمتها وزارة النقل الأمريكية بالتعاون مع COSPAS-GAG. واستمر التقدم في إنشاء قدرة إقليمية لتوفير التدريب والمساعدة الفنية في إصدار التراخيص بمحالى عمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران على أساس إقليمي منسق، وذلك وفقاً لملحق الايكاو الأول والسادس والثامن، بغية تحقيق التجانس في ممارسات وإجراءات إجازة العاملين والتدريب.

مشروع البحث والإنقاذ

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

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



هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (أسكنا) إلى تحديث وتوسيع نطاق قدرات نظام التدريب المنهجي في الكلية الأفريقية لأرصاد الطيران المدني (إيماك)، من خلال دخال منهجة تريينير التابعة للايكاو في هذا المعهد التربيري. وبدأ المشروع في سنة ٢٠٠٧ ويتوقع أن يدوم سنة واحدة.

منجزات المشروع

من خلال المشاركة في حقل عمل معدى الدورات التربيرية في إطار تريينير جرى تدريب كبار العاملين في مركز التدريب على الطيران المدني بقصد مبادئ الاستخدام الفعال للبرامج التربيرية القياسية، وغيرها من منهجيات التدريب المتقدم. ومن المقرر إعداد ثلاثة برامج تربيرية قياسية في إطار هذا المشروع. وقد أعد برنامج تربيري قياسي وفقاً لقواعد تريينير وجاري إعداد اثنين آخرين. وبالإضافة إلى ذلك، جرى تكيف برامجين مستوردين مع الظروف المحلية. وحصل أربعة من معدى الدورات الوطنية على تدريب في أثناء العمل حول عملية إعداد الدورات، واعترفت بهم وحدة تريينير المركزية باعتبارهم معدى برامج تريينير مؤهلين. ومنحت وحدة تريينير المركزية العضوية الكاملة لـإيماك في برنامج تريينير.

إقليم الأمريكتين

الانتقال إلى 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 (كوسينا)، بدعم عيني من المفوضية الأوروبية ووكالة الفضاء الأوروبية (ESA)، من خلال مشروع غاليليو المشترك (GJU)، إلى التخطيط لتطوير الجوانب الفنية والمالية والتشغيلية من نظام تجريبي بالأقمار الصناعية للتقويم إشارات الاتصالات (SBAS) في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية، مع مراعاة التطور الإلزامي للنظم العالمية للملاحة الجوية بالأقمار الصناعية (GNSS)، وتقديرات 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 الهدفه الى مواصلة التعاون في تنفيذ نموذج تشغيلي لنظام GNSS في الأقليم، بما في ذلك نظام تقويم إشارات الاتصالات بالأقمار الصناعية (SBAS)، قدمت إلى اجتماع التنسيق الأقليمي الخامس الذي عقد في كوستاريكا في سبتمبر. وأجريت تجارب في الغلاف الأيوني لتقدير امكانية تنفيذ SBAS في الأقاليم الاستوائية باستعمال أجهزة استقبال أكثر قوة في المحطات المرجعية. واستخدمت أداة محاكاة حجم الخدمة لتصحيح الطوبوغرافيا المفترحة للمحطات المرجعية، وتمت برمجة المحاكى لتمثيل العمليات بأكملها. واستعمل نموذج الغلاف الأيوني لتنفيذ عمليات المحاكاة الشاملة وذلك لتصحيح الأداء في الأقليم.

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 الأقليمية، وطبقا لقواعد ووصيات 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 إيكادور وبيرو وفنزويلا (المراحل الأولى) ومن كولومبيا وهندوراس وبينما (المراحل الثانية) ومن الأرجنتين وشيلي وأوروغواي (المراحل 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 المساعدة لتحويل خدمات الملاحة الجوية الى الاستخدام الآلي، من خلال دراسات عن النظم الآلية المتاحة في الأقليم ومن خلال اعداد الموصفات والإجراءات الفنية لتنفيذ الرابط بين الخدمات الآلية، ومن خلال تنفيذ منصة سابقة للتشغيل لخدمات الملاحة الجوية الآلية.

CNS/ATM المفهوم التشغيلي لنظام

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الأرجنتين، بوليفيا، البرازيل، شيلي، بيرو، بنما، باراغواي، الأوروغواي 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 وفقاً للقواعد القياسية الدولية، واعداد إستراتيجية من أجل التنفيذ التشغيلي وإنماج نظم إدارة الحركة الجوية الآلية في الأقليم لتسهيل تبادل المعلومات وصنع القرار التعاوني بالعلاقة إلى 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 النهاية، بالإضافة إلى 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، وإيكوادور، وبنما، وبورو، وفنزويلا، والولايات المتحدة، ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا) إلى إعداد خطة لاختبار وتقويم المنافع الفنية والتشغيلية لنظام التقويم التابع لإدارة الطيران الفيدرالية بالولايات المتحدة في إقليم 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 متوقعاً 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 مفتوحاً لجميع دول الأقليم، وحضرها ١٤ مندوباً من ٧ دول أعضاء ومنظمة دولية، بالإضافة إلى بوليفيا وباراغواي، وخبراء من إدارة الطيران الفيدرالية ومؤسسة MITRE. وكان الهدف منها تحليل النتائج النهائية للمشروع، بالإضافة إلى تأثيره على تنفيذ نظم GNSS في الأقليم. والمشروع الآن في مرحلته النهائية.

النظام الإقليمي لمراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الأرجنتين وبوليفيا والبرازيل وشيلي وكوبا بينما باراغواي وبيرو وأسبانيا وأوروغواي وفنزويلا وشركة ايرباص، ووكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA) وشركة أمبرائر، وشركة لان (شيلي) وشركة إيناير (شيلي) وشركة واي (بيرو)، وشركة سيمان (بيرو) وشركة الخطوط الجوية الفنزويلية، إلى إنشاء وتشغيل نظام إقليمي لمراقبة السلامة الجوية في أقليم 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 وإجازة العاملين العاملتين على إعداد 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 لقيادة التدقيق ISO 9001:2001، وعمليات الفئتين الثانية والثالثة، وندوة عن تنفيذ نظام إدارة السلامة في منظمات صيانة الطائرات. وبرنامج تبادل البيانات الناتجة عن التقنيش الأمني لساحة الطيران (IDISR)، ودورة اللوائح التنظيمية للطيران المدني (هيئات الصيانة المعتمدة). وصدرت ٣٤ منحة زمالة، وأعد دليل لبرنامج IDISR. واستعرض الاجتماعون العاديان السادس عشر والسابع عشر للمجلس العام، استعراض سير المشروع، واجتمعوا نقاط الاتصال خلال اجتماع التنسيق الخامس. وعقد اجتماعاً لفريق خبراء إجازة العاملين وطب الطيران، وعقد فريق خبراء العمليات اجتماعاً الأول وعقد فريق خبراء إجازة الطائرات للطيران اجتماعاً الثالث، وعقد فريق خبراء هياكل اللوائح التنظيمية للطيران المدني، واجتماع في مارس بين مسؤولي النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة وضباط الاتصال المعنوي بمراقبة السلامة في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية. وتضمنت الأنشطة المتعددة الأطراف إجراء تجرب 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 وأكوادور وفرنسا وغيانا باراغواي وبيرو وسورينام وترينيداد وتوباغو وأوروغواي وفنزويلا، إلى إنشاء آلية متعددة الجنسيات لدارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية (REDDIG)، مع مراعاة التطورات



الإقليمية، وتحديث اتصالات الطيران الثابتة بحيث تصبح متGANة وقابلة للتشغيل البيني مع الشبكات الرقمية الأخرى الموجودة في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ ومدته المتوقعة خمس سنوات.

منجزات المشروع

استمر المشروع في إدارة الشبكة الرقمية (REDDIG)، وإدارة الجزء الخاص باتصالات الأقمار الصناعية بكفاءة، مما يوفر لجميع الدول المشاركة شبكة اتصالات موثوقة وقوية لخدمات اتصالات الطيران. وقدمت إدارة الشبكة والشركة التي توفر خدمات الحركة الجوية (MEVA II) اقتراهما لربط الشبكتين وقد دخل تنفيذ هذه الخطوة مرحلته النهائية. ونقل بنجاح مركز إدارة الشبكة مؤقتاً إلى إيزيرا بالأرجنتين لبدء العملية للتناوب 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) إلى تقديم مساعدة إدارية لتجهيزه أعمال أمانة لاكاك. ونشأ هذا المشروع من اتفاق ترتيبات العمل الجديدة الموقع بين رئيس مجلس الإيكاو ورئيس لاكاك في ٢٠٠٥/١٢/٢١، مع مراعاة الاستقلال الذاتي الإداري والمالي لـذلك المنظمة الإقليمية، ابتداء من ٢٠٠٧/١/١. وببدأ 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: إقليم آسيا والمحيط الهادئ (CASP-AP)

هدف المشروع

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



و سنغافورة و سري لانكا وتايلند و تيمور-ليشتي وفيتنام، الى ضمان الامتثال للاتفاقيات الدولية، والقواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو بخصوص أمن الطيران. وبهدف هذا المشروع أيضا الى إنشاء بنية إقليمية تعاونية و تسييقية لشئون 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 وفقاً لقواعد و توصيات الإيكاو. وأعدت مشاريع تقارير قانونية عن تشريعات ولوائح ١٨ دولة وإدارة، ونوقشت 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 يفتقرون الى الخبرة المطلوبة. وأعدت مشاريع برامج تدريبية وطنية لأمن الطيران المدني في بوتان وكمبوديا والصين وأندونيسيا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، واقليم ماكاو الاداري الخاص (الصين) ومالزيا ومالديف ونيبال وسري لانكا وتايلند و تيمور-ليشتي وفيتنام. وعقدت دورات تدريبية لمعلمي أمن الطيران في بوتان وكمبوديا والصين ومالديف ومنغوليا وتايلند وبذلك وصل العدد الإجمالي لمعلمي أمن الطيران الذين تلقوا التدريب في إطار المشروع الى ما يزيد على المائة. وأعد تايلند 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 تمويه حكومات بنغلاديش وبوتان والهند ومالديف ونيبال وباكستان وسري لانكا، وينفذ بتمويل من صندوق استثماري قدمته الدول المشاركة مع دعم عيني وتمويلي من إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية، وزارة النقل الكندية، وشركة بوينغ وشركة ايرباس والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران. والهدف من هذا المشروع تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في هذا الإقليم، وذلك بإنشاء فريق إقليمي أساسى من مفتشي السلامة من ذوي الكفاءات العالية لتعزيز قدرة مراقبة السلامة الجوية لدى كل دولة من الدول المشاركة، وذلك من خلال تدريب المفتشين الوظيفيين 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 الموضوعة لسنة ٢٠٠٧ من جانب اللجنة التوجيهية. وجرى توسيع نطاق البرنامج ليشمل أهدافاً جديدة للمرحلة الثالثة من ٢٠٠٧ إلى ٢٠١٢. وأعد دليل يحتوي على الإطار المؤسسي والإجراءات الإدارية، وتم اعتماده لتعزيز هذه العملية. وتماشياً 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 المعنى بسلامة الطيران التجاري، والمبادرة الأوروبية الإستراتيجية لسلامة الطيران، وذلك لتطبيقها على الأقليم، ويجري العمل حالياً 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 بمساندة من مانحين مختلفين. وأعدت مواد التدريب والإرشادات لاستخدامها من جانب موظفي السلطات التنظيمية والصناعة، وزوّدت على الدول الأعضاء. وقد ما يزيد على ١١٠٠ خبير/ يوم من المساعدة الفنية الميدانية للدول الأعضاء.

**مشروع التطوير التعاوني لسلامة 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 وأقاليم ماكاو الباري الخاص)، واندونيسيا، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، وماليزيا، ومبانمار، والفلبين، وسنغافورة، وتايلاند، وتنزانيا، ونيوزيلندا، وهو يمول بصناديق انتقالي قدمته الدول المشاركة، مع دعم عيني ومالي من إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية وإيرباص وبوبينغ، والمديرية العامة للطيران المدني في فرنسا، والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران. وتمثل الأهداف في تعزيز سلامة وكفاءة عمليات النقل الجوي في الأقاليم الفرعية وتعزيز تدريب المتخصصين على تنمية قدرات المفتشين الوطنيين لصلاحية الطائرات للطيران ولعمليات الطائرات، وتنسيق السياسات والقواعد التنظيمية وتوفير المساعدة في مجال الترخيص والتفتيش للدول التي تتجزأ حالياً عن الوفاء بمتطلباتها التنظيمية وتنسق برامج المساعدة الفنية، وإنشاء فريق إقليمي لسلامة الطيران من أجل تنفيذ حلول موضوعة دولياً لعلاج شواغل السلامة. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠١ وجرى تمديده حتى نهاية يونيو ٢٠١١.

منجزات المشروع

حدث المشروع مسودة لوائح الصلاحية للطيران الخاصة بكمبوديا وفقاً لقواعد وتوصيات الإيكاو 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 والعملي ٤١٨ مشتركاً من دول الإقليم في مجالات مراقبة صلاحية الطائرات للطيران، واجراءات التدقيق والتقيش، 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 إدارة سلامة المطار، والمدارج المبنية. وقدم التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFFAS) منحة استخدمت في تطوير نظم صلاحية الطائرات للطيران في كمبوديا، وأندونيسيا، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، ومبانمار، والفلبين، وتايلاند، وفيتنام. وانضمت بروناي دار السلام وتيمور- ليشتني إلى البرنامج في سنة ٢٠٠٧.

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران: شمال آسيا (COSCAP-NA)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع التعاوني، الذي تموله الصين وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ومنغوليا وجمهورية كوريا، إلى تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في ذلك الإقليم. وقدم دعم عيني ومالى من ادارة الطيران الفيدرالية، والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران، وشركة ايرباص، وشركة بوينغ، وشركة يومباربيه، 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 الازمة لتنسيق وتطوير سياسات مراقبة السلامة الجوية واجراءاتها ولوائحها. وبشكل هذا المشروع وسيلة فعالة واقتصادية للتقيش 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 إنشاء فريق إقليمي للسلامة الجوية في شمال آسيا (NARAST) والاشراف عليه على النحو المقترن في الخطة العالمية للسلامة الجوية التي وضعتها الإيكاو. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكان متوقعاً 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 الإقليمي للسلامة الجوية في شمال آسيا. وتم وضع نظام للبلاغ عن حالة التنفيذ لمتابعة تنفيذ تلك التوصيات. وعقد الاجتماع السابع للفريق في شهر نوفمبر. وأعطيت اللجنة التوجيهية أولوية لتدريب المفتشين الوطنين في الإقليم الفرعى. ودعى المشغلون الجويون ومقدمو الخدمات إلى إرسال مشتركين في برامج التدريب. ومنذ إنشاء البرنامج في فبراير ٢٠٠٣، نظم ما مجموعه ٨٣ دورة/ندوة/حلقة عمل لعدد يصل إلى ٢٤٦٠ مشتركاً تلقى ٧٦ منهم التدريب في سنة ٢٠٠٧. ونظم عدد من برامج إدارة السلامة لدعم وتنفيذ نظم إدارة السلامة المتعلقة بعمليات



الطائرات، وادارة الحركة الجوية والمطارات. واستمر البرنامج في مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ قواعد ووصيات الايكاو.

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 الإدارية الخاصة، بما في ذلك الصين (إقليم هونغ كونغ الإداري الخاص وأقليم ماكاو الإداري الخاص) وأندونيسيا وมาيلزيا ونيبال والفلبين وسنغافورة وتايلاند، إلى الحد من مخاطر انتشار الأنفلونزا الطيرية 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 الايكاو للحؤول دون انتشار الأنفلونزا الطيرية في المطارات الدولية الرئيسية. وسيзор خبير للإيكاو في إطار هذا المشروع المطارات المشاركة للتأكد من انتباع 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.

إنجازات المشروع

قدمت عروض عن المشروع في جلسة افادة غير رسمية لمجلس الإيكاو واجتماع منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة في القاهرة، والدوره السادسة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو، والاجتماع الرابع والأربعين لهيئات الطيران المدني في آسيا والمحيط الهادئ في الصين. وجرى تقييم المطارات الدولية في سنغافورة والصين (إقليم هونغ كونغ الإداري الخاص وأقليم ماكاو الإداري الخاص) وتايلاند في إطار البرنامج. وعقد الاجتماع الأول للجنة التوجيهية في أغسطس، والاجتماع الأول لفريق طب الطيران الإقليمي في أكتوبر. واستمر البرنامج في التحضير لتنمية 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 شاغلاً 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، إلى 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 لمنطقة الخليج الفرعية والن هو بوض بمزيد من التعاون بين الدول المشاركة. والهدف من هذا المشروع أيضاً 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 إلى إنشاء نظام مشترك من القواعد التنظيمية، واستمر في إعطاء الأولوية لإعداد مسودة قواعد تنظيمية منسقة حول العمليات، وصلاحية الطائرات للطيران، وأمن الطيران بالاستناد إلى النموذج الأوروبي في الحالات الملائمة، وتدريب المفتشين الإقليميين. وصاغ المشروع أيضاً برامج نموذجية لأمن الطيران المدني الوطنية فيها القواعد والتوصيات الدولية والتدابير والإجراءات الأمنية المعززة الصادرة عن الإيكاو وتم بالشراور مع الإدارات الوطنية. وأعدت أيضاً أدلة بشأن البضائع الخطيرة 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، وابرياص، وشركة بوينغ وجنرال إلكتريك، والمفوضية الأوروبية، ومجمع البوشن 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 الأقتضاء. 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. وانتهت إعداد دليل للعمليات، بينما يستمر العمل في إعداد قواعد تنظيمية بشأن صلاحية الطائرات للطيران. وأنجزت المرحلة الأولى من مشروع إنشاء مركز التدريب على الطيران المدني لطياري الطائرات من طراز إيرباص A-320 في جامعة سانت بيترسبورغ للطيران المدني. ونظمت دورات تدريبية لمفتشي السلامة الجوية في مركز التدريب/الاستشارات التابع لجنة 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 وмолдавيا، والاتحاد الروسي، وطاجيكستان، وتركمانستان، وأوزبكستان. ونفذ خبراء من لجنة التحقيق في حوادث/وقائع الطائرات من لجنة الطيران المشتركة تدريباً على التحقيق في حوادث الطيران، وتشتمل ذلك التدريب على تحليل أخطاء الطيارين من منظور السلامة، وأعطال أجهزة الطيران، والعوامل البشرية. ونوقشت أيضاً مسائل قانونية على أساس قواعد وتوصيات الإيكاو الدولية.

